HORS-SÉRIE L'ANNUEL 2024

Sport auto

depuis 1962 Fournisseur officiel d'adrénaline

LA BIBLE 2024



LES MEILLEURES SPORTIVES DU MONDE

63 marques ★ de 86 à 2 300 ch ★ 219 modèles ★ Jusqu'à 490 km/h



L 14563 - 74 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

RALF TECH

THE BEAST

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

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France

Y’a pas de mal(us)

Il n’y a pas de mal… à se faire du bien. Voilà une phrase qui, en matière d’automobile, prend des airs de mantra. Le hors-série que vous avez entre les mains a été réalisé dans cet objectif : vous faire du bien. Nous avons donc volontairement décidé de ne pas indiquer les montants de malus. Il y a un peu de méthode Coué là-dedans, voire un soupçon de mauvaise foi, mais surtout une volonté de ne pas en rajouter : quel que soit son montant, le malus est toujours trop important. Personne ne nous contredira sur ce point, sauf peut-être l’heureux client qui a les moyens de ses rêves et peut s’offrir une hypercar. D’ailleurs, il ne se rendra probablement même pas compte qu’il y a un malus. Non, là où le bât blesse (le bas de laine), c’est sur les petites sportives. Celles qu’on a tant aimées, les descendantes des GTi des années 80. Par le jeu dangereux du malus, certains de ces modèles inoffensifs voient leur prix doubler… On en rirait presque si cela ne mettait pas fin à une espèce de sportive (performante, ludique, accessible) que l’on regrettera, sans garantie aucune que cela suffise à sauver d’autres espèces (animales celles-ci). Heureusement, la sportive en tant que telle a encore de l’avenir, mais elle ne sera plus jamais la même. Les marques ont beau essayer, elles ont bien du mal à ne pas faire rimer réduction des émissions et réduction des émotions. Car ce qui augmente à vitesse grand V, ce sont les électrons. Qu’ils s’immiscent sous la forme d’une hybridation ou qu’ils prennent le pouvoir en 100 % électrique, ils entament très sérieusement le plaisir. L’hybridation réduit le rôle du moteur thermique à sa plus simple expression, l’électrique le supprime. Et dans les deux cas, ce sont en plus les kilos qui s’invitent à la fête. Des voitures plus lourdes qui consomment moins d’énergie ? Si, si, les édiles de Bruxelles y croient ! Est-il possible de “vibrer” au volant d’une sportive propre ? C’est compliqué dans une électrique. Leurs accélérations démentielles ont beau nous retourner l’estomac, elles ne nous prennent pas aux tripes. Reconnaissons que la surprise, en la matière, vient d’où on ne l’attendait pas : Hyundai s’est employé, avec sa Ioniq 5 N, à reproduire les sensations d’une sportive thermique. Sonorité moteur, léger creux à bas régime, vibration au feu rouge, passages de rapports, tout y est… et c’est réussi ! L’autre surprise était plus attendue : la Ferrari 296, première hybride de la marque, semble utiliser son moteur électrique uniquement pour sublimer le V6. Mais l’italien n’a pas le monopole et on pourrait citer la Mercedes AMG GT 63 S E Performance 4 portes qui fait de même avec son V8. Finissons sur un “cocorico”, avec l’arrivée de deux artisans français, Devalliet et Ravage, qui viennent épauler l’inoxydable Secma. Merci de nous rappeler que la passion automobile (aussi) donne des ailes…



PHOTO : ADRIEN CORTESI

Sommaire

Abarth
500 e 6
Alfa Romeo
33 Stradale 8
Giulia Quadrifoglio 10
Stelvio Quadrifoglio 10
Alpina
B5 GT 12
Alpine
A110 R 13
A110 S 14
A110 GT 15
A110 15
Aston Martin
Vantage 16
DB12 18
DB12 Volante 22
DBS 770 Ultimate 23
DBX 707 24
DBX 24
Valhalla 26
Valkyrie 28
Valour 31
Audi
TT RS Iconic Edition 32
S3 Sportback 34
SQ2 34
RS4 Avant Pack Competition 35
RS5 Sportback 36
S5 Cabriolet 37
S8 37
RS6 GT 38
RS7 Sportback Performance 39
RS e-tron GT 40
R8 GT 42
SQ8 e-tron 44
SQ8 44
BAC
Mono R 45
Bentley
Batur 46
Continental GT Speed Mulliner 48
Continental GT S Mulliner 49
Flying Spur Speed 50
Flying Spur S 51
Bentayga S 51
Bertone
GB110 52
Bizzarinni
Giotto 53
BMW
M2 54
128ti 56
M135i xDrive 56
M240i xDrive Coupé 57
M440i xDrive Coupé 58
i4 M50 xDrive 58
M3 CS 60
M3 Competition M xDrive Touring 62
i5 M60 xDrive 64
i7 M70 xDrive 64
Z4 M40i 65
M8 xDrive Competition Gran Coupé 66
M850i xDrive Coupé 67
X2 M35i xDrive 67
X4 M Competition xDrive 68
X6 M Competition xDrive 69
X7 M60i xDrive 70
iX M60 xDrive 70
XM xDrive 71
Bugatti
Bolide 72
Mistral 74
Chiron Super Sport 76
Chiron Pur Sport 77
Caterham
Seven 340 R 78
Super Seven 2000 79
Super Seven 600 79
Chevrolet
Corvette Z06 Pack Z07 80
Corvette Stingray Cabriolet 82
Corvette E-Ray 82
Cupra
Leon VZ 84
Formentor VZ 85
Czinger
21C Blackbird 86
Dallara
Stradale IR8 Tribute 87
Delage
D12 GT 88
Devalliet
Mugello 375F Roadster 90
Donkervoort
F22 91
Ferrari
499P Modificata 92
Roma Spider 96
296 GTS Assetto Fiorano 100
SF90 Spider Assetto Fiorano 104
SF90 XX Stradale 106
812 GTS 109
Purosangue 110
Ford
Mustang GTD 112
Mustang Dark Horse 114
Focus ST 115
Puma ST 115
GMA
T.33 Spider 116
T.50 117
Hennessey
Venom F5 Revolution Roadster 118
Honda
Civic Type R 119
Hyundai
i20 N 120
Ioniq 5 N 120
Jaguar
F-Type R75 121
F-Type 75 Cabriolet 122
F-Type P300 Cabriolet 122
F-Pace SVR 575 Edition 123
Jannarelly
Design-1 123
Kimera
EVO37 Martini 7 124
Koenigsegg
Jesko Attack 125
Gemera HV8 126
Gemera 127
CC8^{50} 128
KTM
X-Bow GT-XR 129
Lamborghini
Revuelto 130
Huracán Evo Spyder 134

Huracán Tecnica 136
Huracán STO 138
Huracán Sterrato 140
Urus Performante 143

Land Rover
Range Rover Sport P635 144
Range Rover P615 144

Lexus
LC 500 Cabriolet 145

Lotus
Emira V6 146
Emira i4 148
Evija 149
Eletre R 150
Emeya R 150

Maserati
MC20 152
GranTurismo Trofeo 154
GranCabrio Trofeo 156
GranTurismo Folgore 156
Ghibli Modena 157
Quattroporte Modena 157
Grecale Trofeo 158
Levante Modena 158

Mazda
MX-5 2.0 RF 159
MX-5 1.5 159

McLaren
GTS 160
Artura 162
Artura Spider 164
750S 164
765LT Spider 166
Solus GT 168

Mercedes-AMG
One 170
A 45 S 4Matic+ 172
A 35 4Matic 172
CLA 45 S 4Matic+ 173
CLA 35 4Matic 173
C 63 S E Performance 4Matic+ 174
C 43 4Matic 175
E 53 Hybrid 4Matic+ 176
EQE 53 4Matic+ 176
CLE 53 4Matic+ 178
SL 43 179
SL 63 S E Performance 4Matic+ 179
SL 63 4Matic+ 180
GT 63 4Matic+ 182
GT 63 S E Performance 4Matic+ 184
Maybach S 680 185
GLA 45 S 4Matic+ 186
GLC 63 S E Perf. 4Matic+ Coupé 186
GLE 63 S 4Matic+ 187
S 63 E Performance 4Matic+ 187
G 63 188

Mini
Cooper S 188

MG
MG4 XPower 189

Morgan
Super 3 190
Plus Four 192
Plus Six 192

Noble
M500 193

Pagani
Huayra Codalunga 194
Huayra Imola Roadster 197
Huayra R Evo 198
Utopia 199

Peugeot
508 PSE 200

Piëch
GT 200

Pininfarina
Battista Hyper GT 201

Porsche
911 S/T 202
911 GT3 RS 206
911 GT3 Pack Touring 208
911 Turbo S 210
911 Dakar 212
911 Carrera GTS 214
911 Carrera T 215
911 Carrera S Cabriolet 216
718 Boxster S 216
718 Cayman GTS 4.0 217
718 Spyder RS 218
718 Cayman GT4 RS 222
Taycan Turbo GT Pack Weissach 224
Taycan 4S Sport Turismo 225
Taycan 225
Panamera Turbo E-Hybrid 226
Panamera 4S E-Hybrid 227
Panamera 227
Macan EV Turbo 228
Macan GTS 228
Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid GT 230
Cayenne S E-Hybrid Coupé 231
Cayenne 231

Praga
Bohema 232

Radford
Type 62-2 Track Edition 233

Ravage
GR4 234

Rezvani
Beast 235

Rimac
Nevera 236

Rolls-Royce
Ghost Black Badge 237
Spectre 238
Arcadia Droptail 239
Phantom 240
Cullinan Black Badge 240

Secma
F16 Turbo GT 242

Škoda
Octavia RS 242

Tesla
Roadster 243
Model S Plaid 244
Model X Plaid 245
Model 3 Performance 245

Toyota
Yaris GR Track 246
GR86 248
GR Supra 249
GR Supra 2.0 250

TVR
Griffith 250

Volkswagen
Golf R 20 ans 251
Golf GTi Clubsport 252
Polo GTi 25 ans 253
T-Roc R 253

Wiesmann
Project Thunderball 254

Zagato
AGTZ Twin Tail 255

Zenvo
Aurora Tur 256

PHOTO : LAURENT VILLARON

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







PHOTOS : LAURENT VILLARON

500e

> 155 ch > 155 km/h > 0 à 100 km/h : **7”**

EXTINCTION DE VOIE ?

En perdant sa voix, la 500, dans sa version Abarth, a-t-elle perdu sa voie ? C'est à craindre. Il ne faut pas oublier que le grand Karl (pas celui auquel vous pensez, l'autre) a toujours lutté avec classe pour faire des préparations pétaradantes. Normal lorsqu'on commence par vendre des échappements ! Or la disparition de cet élément interroge sur l'AOC de cette petite sportive. Au volant, on ne peut que constater l'évolution de l'espèce, et dans le bon sens. La finition est meilleure, la position de conduite moins mauvaise. Il y a aussi une installation JBL qui a la délicate responsabilité d'imiter les feux de Bengale du 1.4 turbo. Il faut reconnaître que l'illusion auditive (c'est fort !) fonctionne bien, même si on se rend compte à l'usage qu'on se lasse assez vite des choses artificielles. Le moteur prend place à l'avant et anime les roues du même essieu à l'aide d'un ersatz de différentiel. La puissance maximale disponible de 155 ch et le couple de 24 mkg ne sont pas faramineux. Cela lui suffit pour bondir depuis l'arrêt avec une belle réactivité. Une bonne volonté qui s'essouffle vite, très vite puisque vers 80 km/h, on a l'impression que la moitié de la cavalerie exerce son droit de retrait. C'est d'autant plus dommage que le châssis, qui accueille les batteries, a fait l'objet d'une mise au point rigoureuse. Jamais une 500 Abarth n'a aussi bien tourné. La limite de sous-virage recule, le roulis est sous contrôle, la stabilité progresse et le confort est inédit pour le pot de yaourt. Mais la direction manquant d'informations et la pédale de frein à consistance variable excluent cette citadine de la catégorie des sportives. Quant aux sensations, elles sont à l'image des émissions de CO_2 : inexistantes.

> Électrique > 155 ch > 24 mkg > Batterie : 42 kWh **>** Traction **> BV1** auto **>** L/l/h : 3673/1683/1518 mm **>** Pneus : 205/40 R 18
> 1335 kg (1360 kg) **> 8,61 kg/ch** (8,77 kg/ch) **> 36 900 €** (42 300 €) **>** Essai n° 739

Entre parenthèses, les données du cabriolet

B.R.M
Chronographes

Une création gourmande

V12-44 CHOCOLAT









À découvrir sur 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





33 Stradale

> 620 ch > 333 km/h > 0 à 100 km/h : moins de **3”**

SE METTRE SUR SON 33

Lorsque l’on se met sur son 31, c’est forcément pour une grande occasion. Alors sur son 33, imaginez un peu… Alfa nous évite cette peine en dévoilant la sculpturale (on n’a pas dit belle, chacun se fera son opinion) 33 Stradale, supercar néo-rétro qui redonne vie à la Tipo 33 Stradale de 1967. Le chiffre, d’ailleurs, désigne aussi le nombre d’exemplaires mis en vente… et déjà tous écoulés en dépit de l’absence (officielle) de prix. Autre inconnue, la proportion de versions électriques de cette sportive qui laisse le choix des armes entre les électrons d’un côté et le V6 biturbo de la Maserati MC20 de l’autre. On murmure deux exemplaires zéro émotion – pardon, zéro émission –, mais si vous nous demandez notre avis, ça fait toujours deux de trop. Pour le plaisir des sens, l’essence reste incontournable. Le V6 est donc le 3 litres de la supercar Maserati qui, lui-même, était le 2,9 litres des Giulia et Stelvio Quadrifoglio. Voilà qui aiguise notre appétit sachant le cœur avec lequel il anime la sportive au trident. La “standardisation” touche aussi la carrosserie monocoque en carbone qui a malgré tout dû être adaptée pour offrir l’ouverture en élytre caractéristique et la grande surface vitrée de l’inspiratrice. Côté trains roulants, Alfa n’est pas allé chercher plus loin que pour le moteur. La double triangulation vient de la MC20 (donc de la Giulia GTA), tout comme le différentiel arrière piloté électroniquement. Sur la balance, la 33 Stradale s’en tiendrait à 1 500 kg, sachant que les kilos italiens pèsent, d’expérience, souvent plus lourd. Cela étant, les 620 ch (qui eux valent bien 620 ch dans la Maserati) n’auront aucun mal à propulser cette réincarnation automobile à 100 km/h en moins de 3 secondes. Notons également que la vitesse maximale est annoncée à 333 km/h et le freinage à partir de 100 km/h à 33 m. De là à dire que le chiffre 3 tourne à l’obsession pour la marque au biscione… On n’espère pas, car 33 secondes aux 1 000 m départ arrêté, ça ferait tache. Côté équipement, Alfa a écouté ses (très bons) clients qui ont demandé qu’on les libère de l’invasion d’écrans et d’aides à la conduite en tout genre. Leur premier vœu a été exaucé avec un habitacle dépouillé, entièrement tourné vers la compétition. Le deuxième en partie seulement, car la loi et les normes de sécurité sont les mêmes pour tout le monde… sauf à vouloir cantonner sa sportive aux circuits. Quant aux 33 33 Stradale, elles évolueront en liberté sur la route, après être sorties des ateliers de Touring Superleggera.

> V6 biturbo > 3000 cm³ > 620 ch à 7500 tr/min (750 ch) **> 74,4 mkg** à 3000 tr/min > Propulsion **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 4637/1966/1226 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 19 ; AR : 285/30 R 19 **> 1500 kg** (2100 kg) **> 2,42 kg/ch** (2,8 kg/ch) **> 2000000** environ (33 exemplaires)

Entre parenthèses, les données de la version électrique



Les clients sont peu nombreux (33), mais convaincants : ils ont exigé un habitacle dépouillé.

PHOTOS : ALFA ROMEO





PHOTOS : ALFA ROMEO

GIULIA Quadrifoglio

> 520 ch > 307 km/h > 0 à 100 km/h : **4”1***

CHANT D’HONNEUR

La Giulia n’est plus toute jeune. Et si elle n’avait pas aussi bien vieilli, on dirait même qu’elle est vieille. Mais le temps n’a pas d’emprise sur le dessin de sa carrosserie. Ce n’est pas la “mode” qui va mettre fin à sa carrière, mais les normes. Avant de quitter la scène, la belle italienne s’offre quelques menues évolutions, pas de quoi transfigurer une copie déjà séduisante, mais juste assez pour finir en beauté. Le V6 biturbo, qui chante autant qu’il enchante, gagne 10 ch. Cela ne change rien derrière le volant, mais ça fait toujours plaisir ! La gestion de l’amortissement piloté a été revue, tout comme le différentiel arrière à glissement limité et la barre antiroulis, sans que cela ne transfigure un comportement toujours généreux dans sa propension à danser la tarentelle et à se déhancher de l’arrière. Les mouvements de caisse sont loin d’être muselés, mais cela permet de jouer sur les transferts de masse et de faire à peu près ce que l’on veut de cette berline. La direction se montre toujours aussi légère, et surtout toujours aussi directe, ce qui permet de placer le train avant avec autorité mais sans forcer. La boîte suit la cadence, sans oublier les coups de fusil au passage des rapports. Pleine de qualités et dotée d’autant de défauts, la Giulia Quadrifoglio reste l’une des berlines les plus attachantes de sa génération. On la regrettera…

> V6 biturbo > 2 891 cm³ > 520 ch à 6 500 tr/min
> 61,2 mkg à 2 500 tr/min **>** Propulsion **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 639/1873/1426 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 19 ;
AR : 285/30 R 19 **> 1703 kg* > 3,34 kg/ch* > 93 500 €**
> Essais nos 653, 662 et 669

** Mesures* Sport Auto *de la version 510 ch*

STELVIO Quadrifoglio

> 520 ch > 283 km/h > 0 à 100 km/h : **3”9***

CHARGE PAS FUTILE

En matière de sportive, la charge est rarement utile. Et quand un SUV se revendique dynamique, il part toujours avec un handicap… de poids. C’était le cas de la Stelvio. Mais contrairement à beaucoup de ses congénères, elle a réussi à donner tout son sens au S de *Sport utility vehicle*. Comment ? En reprenant les (bonnes) bases de la Giulia : le châssis et le V6 biturbo préparé par Ferrari qui a gagné 10 ch en 2023. Hérité de la Giulia, il perd un peu en sonorité mais prend toujours un malin plaisir à surprendre par sa vigueur à chaque sollicitation. Une belle santé qu’il est possible d’exploiter grâce à l’équilibre assez bluffant du châssis. Tenu par un amortissement piloté à la gestion fine, quoique trop souple sur circuit, il affectionne aussi bien les grandes courbes que les enchaînements de virages serrés. Il sous-vire en milieu de courbe, mais il suffit de jouer sur le transfert des masses et de déconnecter les aides électroniques pour sortir du virage en regardant par la fenêtre ! Lourde, la Stelvio ne craint pas les décélérations successives à condition d’avoir coché l’option freins carbone/céramique. Il faut simplement s’habituer à voir le nez “picorer” à chaque freinage appuyé. La boîte ne vient pas ternir ce bilan étonnant. La Stelvio n’usurpe pas son label.

> V6 biturbo > 2 891 cm³ > 520 ch à 6 500 tr/min
> 61,2 mkg à 2 500 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 702/1955/1681 mm **>** Pneus AV : 255/45 R 20 ;
AR : 285/40 R 20 **> 1961 kg > 3,85 kg/ch**
> 102 600 € > Essais nos 673 et 698

** Mesures* Sport Auto *de la version 510 ch*





PHOTOS : ALFA ROMEO

GS27 DEPUIS 1968

LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES

AUTO, MOTO & VÉLO

LA TECHNOLOGIE

TITANIUM

POUR UNE PROTECTION LONGUE DURÉE



Fabrication française Depuis 1968

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

ALPINA

L'histoire d'Alpina commence au début des années 60, dans une annexe de l'usine de machines à écrire de Burkard Bovensiepen père. Le fils travaille sur un double carburateur pour améliorer les performances de sa BMW 1500. Engagé en compétition avec un certain succès jusqu'en 2013, Alpina fait aujourd'hui partie des préparateurs respectés.

alpina-automobiles.fr







PHOTOS : ALPINA

B5 GT

> 634 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h : **3"2** (3"4)

BELLE DERNIÈRE

Alpina ne compte pas laisser partir la BMW Série 5 G30 à la retraite sans célébrer l'événement dignement. Pour le préparateur, cela prend obligatoirement la forme d'une version affûtée et limitée, à 250 exemplaires en l'occurrence. La B5 GT est suffisamment différente de celle dont elle dérive pour susciter la curiosité lorsqu'on la voit passer dans la rue. Traitements extérieur et intérieur spécifiques, avec toujours ce savant mélange d'élégance et de sportivité, Alpina sublime une excellente base. Mais le plus beau est bien sûr sous le capot, avec le V8 de la M550i amplement revu et amélioré, lui qui aligne désormais 634 ch et 86,6 mkg de couple ! La poussée est immédiate, irrésistible, à peine interrompue par une boîte auto ZF à 8 rapports qui a visiblement gagné en réactivité. C'est aussi le cas du train avant, plus mordant grâce à l'ajout des renforts qui vont bien entre les tourelles de suspensions et le compartiment moteur. Autre évolution notable, la direction se révèle plus bavarde et permet de mieux cerner les limites d'adhérence des Pirelli P Zero développés selon le cahier des charges d'Alpina. La transmission intégrale, dont il n'est pas possible de désaccoupler le train avant comme sur une M5, est typée propulsion, ce qui suffit à décaler la poupe à l'accélérateur en sortie de courbe. D'ailleurs, pour éviter la comparaison avec la M5, on peut choisir la B5 GT en version Touring… une proposition qui n'existe tout simplement pas au catalogue BMW. Un seul hic : il est trop tard, toutes les B5 GT sont déjà vendues.

> V8 biturbo > 4 395 cm³ > 634 ch à 5 500 tr/min **> 86,6 mkg** à 3 500 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 4 978/1 868/1 466 mm **>** Pneus AV : 255/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 **> 1 980 kg** (2 080 kg) **> 3,2 kg/ch** (3,4 kg/ch) **> Non communiqué** (229 900 €) **>** Essai n° 745

Entre parenthèses les chiffres du break Touring

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



PHOTOS : GREG





A110 R

> 300 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h : **4"1***

LE TEMPS, C'EST DE L'ARGENT

Le catalogue Alpine n'est pas bien épais… celui de l'A110 commence à gagner en volume. Et on ne va pas s'en plaindre vu la qualité des propositions. Dans son style, la sportive française n'est pas sans rappeler la Porsche 911 : fidèle à ses gènes sans avoir renié le progrès… et n'hésitant pas à faire des déclinaisons. Si la gamme Alpine ne demande pas de solides notions de spéléologie comme celle de la 911 lorsqu'on se plonge dedans, elle laisse le choix entre quatre propositions : l'A110 de base, la S plus affûtée, la GT plus polyvalente et la R plus radicale. Voilà qui paraît simple… mais qui ne l'est pas tant que ça. D'abord parce que la version d'entrée de gamme se suffit à elle-même en matière de plaisir de conduire. Ensuite parce qu'une déclinaison radicale est déjà proposée avec la S de 300 ch lorsqu'elle est équipée des options qui vont bien (kit aéro, Michelin semi-slicks). L'investissement dans la R, de 112 000 € tout de même, vaut-il la chandelle ? Direction le circuit du Vigeant pour le savoir. Le menu de la R, c'est bien sûr plus de carbone pour moins de poids. Les jantes permettent une économie de 12,5 kg, la bulle arrière de 4 kg, le capot avant de 2,6 kg, le kit carrosserie et les baquets de 5 kg… entre autres. Au final, sur notre balance, la R dépasse à peine la barre des 1 100 kg, soit près de 35 kg de moins que la S que nous avons aussi soumise au Supertest *(voir page suivante)*. Cela console de la stagnation de la puissance à 300 ch. L'autre botte secrète de la R se cache dans ses liaisons au sol. Elle reçoit en effet des amortisseurs réglables sur 20 positions… à condition de s'équiper d'un pont et de patience. Les ressorts sont raidis de 10 %, l'assiette abaissée de 10 mm et les barres antiroulis avant et arrière raidies de respectivement 10 % et 25 %. Ajoutons des Michelin Pilot Sport Cup 2 et on se dit qu'on va passer un bon moment derrière le volant. C'est effectivement le cas ! Toujours aussi agile, joueuse sans être piégeuse, l'Alpine procure un plaisir immédiat qui va crescendo. Au fur et à mesure que ses pneus chauffent, elle se fait moins sous-vireuse et plus joueuse. Le train arrière se place aux freins ou accompagne le mouvement au lever de pied. L'avant, lui, imprime la direction à suivre grâce à une direction précise et bien calibrée. Emmenée par notre pilote Christophe Tinseau, peu habitué à faire de cadeau, la R laisse apparaître une pointe d'instabilité de son arrière-train au freinage et une tendance au sous-virage à la reprise des gaz en appui. Des phénomènes imputables à des suspensions (encore) trop souples. Revers de la médaille (mais en positif), cet amortissement fait des merveilles… sur la chaussée déformée du réseau secondaire. Paradoxal pour une version née pour la piste ! L'allégement a des effets bénéfiques sur les performances : sur le 1 000 m départ arrêté, elle grappille 0"7 par rapport à la S. Le tour du Vigeant est ainsi bouclé 1"3 plus vite. Mais sachant qu'elle coûte environ 30 000 € de plus que sa petite sœur "optionnée", ça fait cher le dixième gagné. Mais c'est bien connu, le temps, c'est de l'argent.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm³ > 300 ch à 6 300 tr/min **> 34,6 mkg** à 2 400 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 256/1798/1252 mm > Pneus AV : 215/40 R 18 ; AR : 245/40 R 18 **> 1101 kg* > 3,67 kg/ch* > 112 000 €** > Essais n°s 734 et 740

* *Mesures* Sport Auto

PHOTOS : FLORIAN GROUT





A110 S

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

S COMME (PLUS) SÉRIEUSE

La version S de l’A110 se positionne en milieu de gamme. Encore faut-il savoir si c’est un juste milieu. Plus puissante que celle de base, moins radicale que la R, sur le papier elle coche toutes les cases de la sportive ludique. Mais plus que sur le papier, c’est ce qu’elle donne sur circuit qui nous intéresse. Avant de la lancer au Vigeant, confiée aux mains du vigilant Christophe Tinseau, nous avons pris soin de choisir un modèle équipé des semi-slicks Pilot Sport Cup 2 (780 €) et du kit Aréo (6 800 €). Rappelons que la S profite déjà de ressorts 50 % plus raides, d’un tarage des amortisseurs revu en conséquence, de barres antiroulis creuses raffermies à hauteur de 100 % et d’une caisse abaissée de 4 mm. Ainsi configurée, la sportive dieppoise gagne en rigueur et en efficacité. L’équilibre est un peu moins joueur, mais la vivacité toujours au rendez-vous grâce à la précision du train avant. Direction légère et informative, freinage efficace et endurant, 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 ; 50 ch de plus ne seraient pas de trop… Les semi-slicks, qui font merveille dans les virages, ont aussi des effets bénéfiques sur les performances. Leur grip permet d’accrocher 22’’9 aux 1 000 m départ arrêté, un temps à la hauteur des attentes. La version S, équipée comme il se doit, propose un savoureux cocktail pour celui qui fréquente les *track days*. Elle est de surcroît nettement moins chère que la R sans être nettement moins efficace.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm³ > 300 ch à 6 300 tr/min **> 34,6 mkg** à 2 400 tr/min > Propulsion
> BV 7 robotisée > L/l/h : 4 181/1798/1252 mm > Pneus AV : 215/40 R 18 ; AR : 245/40 R 18 **> 1135 kg***
> 3,78 kg/ch* > 77 500 € > Essais n°s 722 et 731

* *Mesures* Sport Auto

A110 GT

> 300 ch > 243 km/h > 0 à 100 km/h : **4”2**

E(X)QUILIBRE

Il n’est pas dans nos habitudes de recommander la déclinaison GT d’une sportive née pour ne pas faire de compromis. Dans la vie, il faut savoir ce que l’on veut. Et pourtant, l’Alpine a de quoi nous faire changer d’avis. Nous étions des fervents défenseurs de la version de base, pour sa facilité et le plaisir immédiat qu’elle procurait. Eh bien la GT, pour faire simple, c’est la même chose avec 48 ch de plus. Cela se paie, bien entendu, mais sachant que le châssis pourrait probablement encaisser 400 ou 450 ch, les 300 avancés par le 1,8 turbo peuvent être considérés comme un minimum vital. Cela lui permet d’accrocher les 100 km/h depuis l’arrêt en 4”2, un temps séduisant. Ce qui l’est aussi, séduisant, c’est le comportement. Et encore, au bout de trois virages, on trouvera ce qualificatif bien trop policé. La GT fait tout ce que l’on attend d’une sportive légère. Son train avant incisif, guidé par une direction légère et précise, permet de fondre sur la corde. Le train arrière se place au frein ou au lever de pied sans avoir à lui demander deux fois. Et jamais ses réactions ne surprendront le conducteur, même s’il manque d’expérience. D’ailleurs, s’il existait une auto-école de pilotage, l’A110 GT serait le meilleur choix pour former les futurs *rallye men*.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm³ > 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: 205/40 R 18; AR: 235/40 R 18
> 1117 kg > 3,72 kg/ch > 76000 €

PHOTOS : ALPINE









PHOTOS : LAURENT VILLARON

A110

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

PETIT POIDS

Dans bien d’autres sportives, il y aurait probablement de quoi faire la fine bouche. Seulement 252 ch, cela ne fait *a priori* pas rêver. Mais si la puissance de l’A110 est un peu légère, le châssis l’est beaucoup, ce qui déclenche un certain nombre d’effets secondaires désirables. 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. Les modestes 252 ch suffisent à envoyer l’A110 à la borne kilométrique en 23’’4. Seul bémol dans ce concert de louanges : un freinage qui n’est pas aussi puissant qu’endurant. L’A110 demeure malgré tout l’une des sportives les plus enthousiasmantes de sa génération par le plaisir immédiat qu’elle procure… même en version de base.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm³ > 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* > 4,4 kg/ch* > 65000 €
> Essais n°s 671, 681, 686, 695 et 736

* *Mesures* Sport Auto

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 2019, Aston présente la DBX, son premier SUV, et renouvelle la DB12 en 2023 et la Vantage en 2024. La Valkyrie est là, la Valhalla est en approche.

astonmartin.com





Voies élargies, berceau avant reculé, suspensions renforcées, la Vantage se soigne.

VANTAGE

> 665 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h : **3”5**

PRENDRE L’AVANTAGE

L’arrivée de la Ferrari Roma, avec ses lignes que certains n’hésitent pas à comparer à celles d’Aston Martin, a fixé la nouvelle référence dans la catégorie des sportives V8 à moteur avant. Catégorie dans laquelle la Vantage a toujours joué le rôle de rivale toute désignée du Cheval cabré sans jamais vraiment réussir à prendre l’avantage. C’est précisément ce que compte faire la Vantage version 2024. Et elle s’en donne les moyens : depuis 2022, c’est en effet Amedeo Felisa qui tient les rênes d’Aston Martin, lui qui est resté huit ans à la tête de… Ferrari. Alors que la Roma présente une ligne fluide et élancée, celle de l’anglaise joue des muscles et gagne en agressivité. Ce qui n’est pas qu’un effet de style si l’on regarde sous le capot. On retrouve la boule de nerfs mécanique fournie par AMG, le V8 4 litres biturbo, sauf qu’il est transfiguré. Sa puissance bondit de 510 à 665 ch ! Les ingénieurs maison ont tout revu : turbos, compression, lubrification… Le couple suit la même tendance en passant de 69,3 mkg à 81,5 mkg ! Le gain sur le 0 à 100 km/h annoncé est seulement de 0”1, à 3”5, mais à ce niveau de performance, chaque progrès est durement acquis. En face, la Roma et ses 620 ch annoncent 3”4. Par rapport à celle qu’elle remplace, la nouvelle Vantage avoue un surpoids de 75 kg mais se targue d’une répartition idéale entre les deux essieux. La boîte vient toujours de chez ZF, compte 8 rapports à la démultiplication finale raccourcie, et est positionnée à l’arrière. Les jantes de 21 pouces en alliage forgé abritent des disques de frein de 400 mm à l’avant et 360 mm à l’arrière, mordus par des étriers 6 et 4 pistons. Pour passer le couple au sol, un différentiel à glissement limité est bien sûr de série. Le châssis en aluminium est le même, mais il a été rigidifié pour supporter les nouvelles contraintes. Voies élargies, berceau avant reculé, supports de suspensions renforcés, le comportement devrait en être largement amélioré. L’amortissement a été confié à Bilstein qui livre des DTX, et les pneumatiques à Michelin qui a développé des Pilot Sport S 5 spécifiques. L’ensemble des aides électroniques sera paramétrable, que ce soit l’antipatinage, le contrôle de stabilité avec action sur les freins ou le différentiel arrière électronique. Espérons qu’Aston Martin aura mis la même détermination que Ferrari à rendre ces assistances aussi efficaces que discrètes aux yeux du conducteur. Ce qui ne passera pas inaperçu, c’est la métamorphose du mobilier. Entièrement nouveau, il vient tout droit de la grande sœur DB12 et fait entrer la Vantage dans l’ère numérique avec tous les écrans nécessaires (mais pas indispensables). Car au volant, il y aura autre chose à faire, surtout si cette Aston veut suivre les Ferrari Roma, Porsche 911 Turbo S et autres AMG GT !

> V8 biturbo > 3 982 cm³ > 665 ch à 6 000 tr/min **> 81,5 mkg** à 2 750 tr/min > Propulsion **> BV 8** automatique > L/l/h : 4 495/2 050/1 275 mm
> Pneus AV : 275/35 R 21 ; AR : 325/30 R 21 **> 1 605 kg** à sec **> 2,45 kg/ch** à sec **> 195 000 €** (estimation)





PHOTOS : ASTON MARTIN



DB12

> 680 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h : **3”6**

QI BY ASTON MARTIN

On peut voir ça comme l’ironie de l’histoire : alors que la descendante de la DB11 adopte logiquement le patronyme de DB12, elle marque également la fin de carrière du mythique V12. Une mise à la retraite tout aussi logique lorsque l’on voit l’application déployée par les législateurs pour supprimer tout ce qui génère du plaisir automobile. Heureusement pour nous, du plaisir, la nouvelle Aston en procure déjà à l’œil et, jusque-là, il n’y a pas de taxe sur le beau. Bien entendu, tout est une question de goût, mais la DB12, qui s’inscrit dans l’héritage de la DB11, possède cette faculté de faire converger les avis. La ligne extérieure n’avait pas besoin de profondes retouches, elle n’en a pas eu. L’habitacle, c’est une tout autre histoire. Pour faire bonne figure face à une concurrence qui s’adresse de plus en plus aux geeks, il fallait une sérieuse remise à jour des équipements, accompagnée tant qu’à faire d’un soin accru porté à la finition. Bonne nouvelle, sur ces deux chapitres, la DB12 vise juste. Elle est suffisamment digitale sans l’être trop et la rigueur de sa finition prend des accents allemands sans perdre le timbre british qui lui garantit le charme. Selon les responsables d’Aston, 80 % des composants de la DB12 sont nouveaux et, du côté des logiciels, il n’y a plus rien de commun avec celle qu’elle remplace. Et lorsque l’on sait qu’aujourd’hui ce sont (malheureusement) la plupart du temps les puces qui modèlent une sportive au moins autant que les réglages mécaniques, il convient de vérifier à quel point elles sont savantes. Le premier contact avec la DB12 est placé sous le signe de la docilité. La pédale d’accélérateur, hier pétard à mèche courte, fait aujourd’hui preuve de progressivité. Cela ne façonne pas une sportive, mais ça la rend utilisable en ville, ce qui n’est pas du luxe. La direction électrique est douce et lisible, la boîte ne se fait pas remarquer lorsqu’elle passe les rapports et l’amortissement fait (presque) oublier la présence des jantes de 21 pouces. Mais si la DB12 veut faire oublier celle qu’elle remplace, ce n’est pas en ville qu’elle doit nous séduire. Il ne faut pas le dire deux fois au V8 4 litres biturbo piqué à AMG qui ouvre les vannes du couple (80 mkg) à la moindre pression du pied droit. La poussée est musclée, continue, même s’il manque un petit quelque chose pour »»

La grande Aston a beau s'appeler DB12, c'est un V8 AMG qu'elle abrite sous son long capot.



La planche de bord intègre les incontournables écrans, mais sans en faire trop.



»» déclencher une réelle hilarité au volant. Quelques décibels par-ci, quelques tours par-là (puissance maximale atteinte à 6000 tr/min) et ce V8 se révèle au final moins enthousiasmant que le V8 Ferrari. Mais à ce niveau, on peut dire que les différences sont ténues. Car avec 3"6 sur le 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 325 km/h, il ne fait aucun doute que la DB12 navigue dans les hautes sphères en matière de performances. C'était certes déjà le cas avec la DB11 sauf qu'aujourd'hui, c'est en toute décontraction que le conducteur exploite ce potentiel. Bien que le couple soit en hausse de 10 mkg, le train arrière éprouve moins de difficultés à l'encaisser. Cela s'explique par l'arrivée d'un E-diff qui facilite les choses. Même constatation pour son homologue de l'avant qui non seulement dispose de plus de grip, mais donne aussi une sensation de légèreté et de réactivité inédite. Tout cela est complété par un amortissement qui permet enfin à cette sportive plantureuse de rester sereine quels que soient le rythme adopté et le type de routes emprunté. Elle ne subit ni son poids, ni le profil du bitume. Enfin, les ingénieurs (ou plutôt les informaticiens) maison ne nous ont pas menti : les nouvelles puces ont bien un QI nettement plus élevé. Elles ne se contentent pas d'intervenir de façon plus efficace, elles le font aussi plus discrètement. Cela préserve un feeling naturel entre le conducteur et la route, lien qui se perd trop souvent dans les sportives modernes. On connaissait le département Q, qui se charge des projets spéciaux, on peut dire que la DB12 est passée par le département QI.

> V8 biturbo > 3982 cm³ > 680 ch à 6000 tr/min **> 81,5 mkg** à 2750 tr/min
> Propulsion **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 4725/2060/1295 mm
> Pneus AV : 275/35 R 21 ; AR : 325/30 R 21 **> 1685 kg** à sec
> 2,4 kg/ch à sec **> 230000 €** > Essai n°739

PHOTOS : MAX EAREY/ASTON MARTIN

CHOPARD
Luxury Cars







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

CANNES
235 Route du Cannet,
06250 Mougins
Tél. 04 97 107 007
RCS 893 184 291

LYON
5 Avenue Maréchal Foch,
69006 Lyon
Tél. 04 37 480 707
RCS 893 184 291

www.groupechopard.com

Aston Martin



DB12 Volante

> 680 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h : **3”7**

PRISE D’AIR

Imaginez une seconde ce que cela peut faire de rouler à 325 km/h en cabriolet. Si personne ne devrait se lancer dans cette expérience – même si, à l’époque du buzz sur les réseaux, on n’est plus à l’abri de rien –, on soulignera la facétie d’Aston Martin qui a préservé la vitesse maximale sur la version décapotable de la DB12. Les plus observateurs d’entre vous auront noté que ce n’est pas le cas des accélérations. La Volante rend 1” au coupé sur l’exercice du 0 à 100 km/h. Avec 3”7, il y a encore largement de quoi perdre son permis en moins de temps qu’il n’en faut pour y penser, mais cela cache une spécificité qui différencie cette version grand air de celle dont elle dérive. Avec 1 796 kg (à sec) avancés par le constructeur, elle affiche une surcharge pondérale de 111 kg par rapport à la version dotée d’un toit. Ce n’est pas rien, mais c’est dû aux renforts indispensables pour éviter que le châssis ne se “torde” dans les virages. Les éléments du soubassement, les fixations des suspensions de l’essieu avant, l’ensemble de la suspension arrière ou les croisillons moteur ont été revus. Tout cela pour préserver le toucher de route que nous avons effectivement pu apprécier sur le coupé. Le reste de la fiche technique est repris tel quel avec la direction électrique, l’E-diff sur le train arrière et le V8 d’origine AMG. Ses valeurs de puissance (680 ch) et de couple (80 mkg) devraient suffire à ce que le conducteur ne se rende même pas compte qu’il est au volant d’une version plus lourde. Espérons qu’il profite en tout cas plus des borborygmes du V8 une fois la capote souple rangée dans son compartiment. Car lorsqu’elle sera en place, les huit épaisseurs qui la composent devraient avoir un effet bâillon à peu près équivalent à celui d’un toit. Ce qui est toujours un peu dommage avec un V8 qui aime causer…

> V8 biturbo > 3 982 cm³ > 680 ch à 6 000 tr/min **> 81,5 mkg** à 2 750 tr/min > Propulsion **> BV 8** automatique > L/l/h : 4 725/2 060/1 295 mm
> Pneus AV : 275/35 R 21 ; AR : 325/30 R 21 **> 1 796 kg** à sec **> 2,64 kg/ch** à sec **> 244 538 €**





PHOTOS : ASTON MARTIN

DBS 770 Ultimate

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

LA DERNIÈRE C’EST LA BONNE

L’effet nouveauté joue à fond en automobile, *a fortiori* pour les sportives. Mais parfois, plutôt que de se ruer sur les primeurs, il est plus avisé de patienter pour qu’un bon millésime atteigne sa pleine maturité. Une image viticole qui colle parfaitement à la DBS 770 Ultimate. Non seulement il s’agit de la DBS la plus puissante jamais commercialisée, mais c’est aussi, et surtout, la plus aboutie. Car Aston aurait pu se contenter d’ajouter une louche de chevaux, sans adapter tout ce qu’il y a autour, mais cela aurait donné quelque chose de scabreux. Sachant que la DB11 de base, avec “seulement” 608 ch, n’était déjà pas un modèle de rigueur. Pour ce dernier essai, les metteurs au point se sont donc crachés dans les mains. Châssis rigidifié, suspension pilotée entièrement recalibrée, direction revue et boîte (enfin) optimisée, autant de modifications qui font gagner cette plantureuse sportive en efficacité sans qu’elle perde une once du confort indispensable à toute GT qui se respecte. Le train avant devient plus tranchant, la direction plus précise et les suspensions ne donnent plus l’impression de subir à la fois le poids et les déformations de la chaussée. Avouez que, lorsque l’on a 770 ch et plus de 90 mkg de couple sous le pied droit, un peu de rigueur ne fait pas de mal. Cela permettra également d’aller chercher, sans arrière-pensée, le rupteur du V12 5,2 litres qui chante pour la dernière fois sous le capot d’une Aston Martin. Et pour ceux qui se disent qu’il est quand même dommage d’avoir attendu la dernière DBS pour faire la meilleure, sachez que toutes les améliorations apportées au châssis ont aussi profité à la DB12. C’est ce qui s’appelle de la transmission intergénérationnelle.



La version Ultimate de la DBS est enfin rigoureuse, ce qui permet d’exploiter le V12… pour la dernière fois.





PHOTOS : ASTON MARTIN

> V12 biturbo > 5 200 cm³ > 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** (1 945 kg) **> 2,39 kg/ch** (2,52 kg/ch) **> 384 000 €** (403 000 €)

Entre parenthèses, données de la version cabriolet Volante

Aston Martin





PHOTOS : ASTON MARTIN

DBX 707

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

ÉCHASSES À COURRE

On n’y peut rien, c’est plus fort que nous. Quand Aston Martin a lancé la DBX 707, on n’a pas pu s’empêcher de rêver à l’arrivée du V12 sous son capot, celui qui animait la Vantage avec 700 ch ou la DBS Ultimate avec 770 ch. Raté, c’est le “petit” V8 qui est chargé de propulser ce SUV. Mais il n’est pas là pour amuser la galerie : les ingénieurs ont réussi à tirer 157 ch et 20,8 mkg de la version de base. La calandre élargie a donc une utilité autre qu’esthétique : il faut refroidir la salle des machines. Tourner le curseur des performances ne suffit pas, il faut adapter le reste des éléments. La boîte troque son convertisseur contre un embrayage multidisque, les trains roulants ont été revus (voies élargies, suspension recalibrée) et les freins carbone/céramique ont été montés de série. 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 deuxième étonne par la spontanéité de la réponse. La troisième rassure sur la maîtrise de l’ensemble. Même constat au freinage : les disques en carbone pourraient jeter l’éponge à la deuxième décélération, mais 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 de recourir 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.

> V8 biturbo > 3 982 cm³ > 707 ch à 6 000 tr/min **> 91,8 mkg** à 2 750 tr/min > Intégrale **> BV 9** automatique > L/l/h : 5 039/1 998/1 680 mm > Pneus AV : 285/40 R 22 ; AR : 325/35 R 22 **> 2 245 kg > 3,17 kg/ch > 246 555 €** > Essai n° 727





PHOTO : ASTON MARTIN

DBX

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

PAS QUE DU BEAU

La DBX, c’est d’abord une longueur (5,04 m), un poids (2,2 tonnes) et un centre de gravité haut perché. Autant d’éléments peu compatibles avec une sportive. Mais la technologie fait des miracles et, aussi vrai que ce SUV fait sien les codes esthétiques d’Aston Martin, il parvient à tirer son épingle du jeu en comportement. Reposant sur un inédit châssis en aluminium extrudé, la DBX coche tout ce qu’il faut, de la transmission intégrale (arbre en carbone) aux barres antiroulis actives en passant par la suspension pilotée et le Torque Vectoring. Il ne lui manque que les roues arrière directrices, mais elles ne lui font pas défaut pour autant. Le comportement surprend par la confiance qu’il donne, voire le plaisir lorsqu’en mode Sport+, le train arrière enroule à l’accélérateur. Quant au V8 AMG de 550 ch, il fait trembler le chrono qui n’ose pas afficher plus de 4”3.

> V8 biturbo > 3 982 cm³ > 550 ch à 6 500 tr/min **> 71,4 mkg** à 2 200 tr/min > Intégrale **> BV 9** automatique > L/l/h : 5 039/1 998/1 680 mm > Pneus AV : 285/40 R 22 ; AR : 325/35 R 22 **> 2 245 kg > 4,08 kg/ch > 206 220 € >** Essais n°s 697 et 704

Moteur & SENS®

AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE ET SERVICES SUR MESURE



moteuretsens.com

Suivez-nous !

10 Rue de L'Orme Saint-Germain
91 160 Champlan, Fr.
Tél. : 01 69 30 98 40
contact@moteuretsens.com

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Aston Martin

Annoncée en 2019, la Valhalla n'est pas encore commercialisée. Mais cette fois, ça ne devrait plus tarder.





PHOTOS : ASTON MARTIN

VALHALLA

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

LA VOILÀ, LA VALHALLA

Ça fait loin 2019… surtout pour les acheteurs potentiels qui, au moment de la révélation de la concept car, il y a cinq ans maintenant, ont dégainé le carnet de chèques. Mais bonne nouvelle, la Valhalla va finir par arriver, les derniers essais dynamiques ayant permis d'apercevoir sa ligne (presque) définitive, assez différente de celle du modèle initial. Et il n'y a pas que la ligne qui a connu une déviation de trajectoire. Sous le capot arrière devait en effet venir se loger un inédit V6 de 3 litres maison. Ce sera finalement le V8 de 4 litres (et son vilebrequin plat) de l'AMG GT Black Series. L'originalité et l'exclusivité en prennent un coup, mais les souvenirs émus que nous a laissés ce bloc hors norme chassent déjà une bonne partie de la déception. Les ingénieurs britanniques ont de surcroît mis le nez dedans pour en tirer 50 chevaux de plus, à 800 ch. Cela pourrait suffire, mais une sportive contemporaine peut difficilement se passer d'aide électrique, pour les normes d'un côté, pour le symbole de l'autre. Et le symbole, c'est la barre des 1 000 ch. La greffe de 2 moteurs électriques sur les roues avant suffira à ajouter les 200 ch qui manquent… et 4 roues motrices. 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 1 550 kg et l'aérodynamique active promet de générer 600 kg d'appui à 240 km/h. Des données qui devraient lui autoriser des performances de haut vol avec une vitesse de pointe de 350 km/h et un 0 à 100 km/h en 2"5. Elle aura donc pris son temps pour arriver, cette Valhalla, mais lorsqu'elle sera là, elle n'en perdra plus !

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **1000 ch** (environ) **>** Couple cumulé : **100 mkg** (environ) **> V8 biturbo > 3 982 cm³**
> 800 ch > 2 moteurs électriques AV **> 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) **> 1170 000 €** environ (999 exemplaires)

MONACO LUXURY

BPM Exclusive

BENTLEY · OFFICIAL FERRARI DEALER SCUDERIA MONTE-CARLO · Aston Martin Monaco · ROLLS-ROYCE MOTOR CARS · McLaren MONACO · AMG



BENTLEY

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



McLaren MONACO

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



ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

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



SCUDERIA MONTE-CARLO
OFFICIAL FERRARI DEALER
5, Av. Princesse Grace - 98000 Monaco
+377 97 97 38 38
monaco.ferraridealers.com



Aston Martin Monaco

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 DRIVING PERFORMANCE

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

www.monacoluxury.com

www.bpmgroup.fr

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Aston Martin





PHOTOS : ASTON MARTIN

La coque en carbone est spartiate et vibre au rythme des respirations du V12 atmosphérique.





VALKYRIE

> 1155 ch > 355 km/h > 0 à 100 km/h : moins de **3”**

CHEVAUCHÉE FANTASTIQUE

Difficile d’imaginer que la Valkyrie peut prendre la route comme un vulgaire monospace diesel souffreteux… heureusement en voie de disparition. Et pourtant, elle en a le droit même si cela ne signifie pas pour autant qu’elle est faite pour ça ! D’ailleurs, après l’avoir pratiquée sur circuit, nous déconseillons de tenter l’expérience sauf à faire un repérage préalable du trajet pour s’assurer qu’il soit praticable. Car en Valkyrie, la rencontre avec un dos-d’âne à peine prononcé peut se transformer en exercice de franchissement.

Plutôt que les croisements de ponts, l’Aston préfère croiser le fer sur le bitume lisse des circuits. Elle est taillée pour ça et le fait qu’elle soit homologuée implique juste qu’elle se conforme à la réglementation. Car tout, ici, respire la compétition. Passons sur le style extérieur, modelé dans le seul but d’offrir le moins de résistance au vent, pour nous glisser dans l’habitacle. Le cockpit plutôt. Car à côté du dépouillement de l’anglaise, une Pagani ou une Koenigsegg prennent des airs de pullman, elles qui se pensaient pourtant radicales. Le V12 maison se lance depuis le petit volant carré. Capable de culminer à 11 000 tr/min, il se montre étonnamment docile à basse vitesse. C’est lui qui déplace seul l’hypercar sur les premiers mètres, alors que la version “coursifiée” AMR Pro est capable d’évoluer sur le moteur électrique. Paradoxal. Déjà, les sensations à bord ne ressemblent à rien de connu : le V12 gronde comme le tonnerre, les gravillons rythment les premiers mètres en criblant les passages de roue et le conducteur a l’impression d’être fondu dans le châssis tant la caisse est rigide. Ce n’est pourtant que le calme avant la tempête. Malgré la précaution prise au moment d’enfoncer l’accélérateur, le V12 explose derrière le conducteur et envoie la Valkyrie à l’horizon comme on donnerait »»

»» une pichenette dans une bille. La poussée est inimaginable et fait perdre tous les repères que l'on s'était fixés. Dès 7000 tr/min, le hurlement de la mécanique déchire l'air… et il reste encore 4000 tr/min à gravir ! La sensation de légèreté du moteur est stupéfiante : plus le régime grimpe, plus l'impression d'être aspiré vers l'avant augmente. Comme si c'était de plus en plus facile pour le V12. À 9000 tr/min, on atteint une frontière à laquelle s'arrêtent la plupart des supercars. La Valkyrie, elle, en redemande encore et toujours ! Malgré le casque antibruit, le son strident de l'admission lave les tympans. Passé 10000 tr/min, on entre dans une nouvelle dimension alors que le V12 continue à pousser comme s'il venait à peine de commencer l'ascension du compte-tours. Juste le temps de réaliser qu'il continue son effort au-delà des 10600 tr/min, le régime de la puissance maximale, qu'il faut sauter sur les freins avant de se jeter dans le virage qui occupe désormais tout le pare-brise. À la violence du freinage répond celle de l'accélération, aidée par l'aérodynamique active. C'est simple, alors qu'on avait l'impression de regarder un film en accéléré, on vient de passer en mode pause. Et il faut lutter pour tenir sa tête et ne pas se retrouver à se regarder… le nombril ! La direction est limpide, immédiate. Un simple coup d'œil au point de corde et le museau voit déjà la sortie de la courbe. Le châssis a la réactivité d'un couteau à cran d'arrêt. Il change de carre en un battement de cils, sans laisser la moindre place au roulis. Et pourtant, le travail de filtration de la suspension est étonnant. Quant à la boîte à crabots, dont les rapports passent grâce à un moteur électrique, elle dégaine les vitesses au rythme d'un fusil-mitrailleur. En un mot comme en cent, la Valkyrie fixe de nouvelles références auxquelles on n'osait même pas rêver !

> Hybride > Puissance cumulée : **1155 ch >** Couple cumulé : **91,8 mkg > V12 > 6500 cm³ > 1015 ch** à 10600 tr/min **> 79,5 mkg** à 7000 tr/min **>** Moteur électrique arrière **> 170 ch > 28,5 mkg >** Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4500/1922/1070 mm **>** Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 325/30 R 21 **> 1270 kg** à sec **> 1,1 kg/ch** à sec **> 2700000 €** environ (150 exemplaires en Coupé, 85 exemplaires en Spider) **>** Essai n° 735







La ligne ose un côté “bad girl” qui va très bien à cette Aston.

PHOTOS : ASTON MARTIN

VALOUR

> 715 ch > 320 km/h environ **>** 0 à 100 km/h : moins de **3”5**

CONSERVATRICE

L’automobile connaît une époque de profonds changements, sous le signe de la conversion à l’électrique. Les sportives n’y échappent pas et certaines configurations mécaniques s’apprêtent à quitter le paysage, non sans regret. C’est le cas des motorisations nobles dénuées d’aide électrique et des boîtes manuelles. Eh bien, la Valour se propose de rassembler ces deux éléments et de les conserver, ne serait-ce que pour se souvenir que, un jour, une sportive V12 boîte mécanique a bien existé ! Le long capot abrite ainsi le V12 5,2 litres dont les deux bancs de cylindres se font souffler dans les bronches par un turbo. D’origine, il dispose de 700 ch, mais Aston a cru bon d’en ajouter une quinzaine histoire de marquer le coup. La valeur de couple, elle, ne change pas mais comme il y avait déjà près de 77 mkg, on se dit que ce n’est pas plus mal d’avoir facilité (un peu) la vie de l’embrayage. Le châssis est celui de la Vantage qui, bien qu’en fin de carrière, a encore fait l’objet d’une mise au point spécifique. Et pas uniquement pour la forme. La suspension est recalibrée avec un amortissement adaptatif adapté et des ressorts et barres antiroulis revus. La géométrie des trains (carrossage, angle de chasse et pincement) a également été peaufinée pour réduire le roulis et mieux maîtriser les mouvements de caisse verticaux. La rigidité progresse par l’intermédiaire de panneaux de renfort sous la carrosserie, alors que les bases de fixation des jambes de force et le réservoir sont solidifiés ! Le train arrière reçoit toujours l’aide d’un pont autobloquant mécanique et la surveillance étroite des béquilles électroniques. Les roues habillent des jantes de 21 pouces en alliage forgé allégé qui cachent, à l’avant, des disques de frein carbone/céramique de 410 mm, dévorés par des étriers 6 pistons. La carrosserie en fibres de carbone arbore un look à faire tourner les têtes, abandonnant l’élégance naturelle des productions de la marque de Gaydon pour des lignes brutes que ne renierait pas une muscle car yankee. Mais cette réalisation, présentée pour les 110 ans de la marque, multiplie aussi les références au passé, de la V8 Vantage d’origine à la RHAM/1 “Muncher” en passant par la Victor ou la One-77.

> V12 biturbo > 5 200 cm³ > 715 ch à 6 500 tr/min **> 76,8 mkg** à 5 000 tr/min **>** Propulsion **> BV 6** mécanique
> Pneus AV : 275/35 R 21 ; AR : 325/30 R 21 **> 1850 kg > 2,59 kg/ch >** Entre **1 000 000 €** et **1 500 000 €** HT (110 exemplaires)

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. Mais les TT et R8 quittent le catalogue en 2024.

audi.fr







Clap de fin pour la TT et surtout son délicieux 5 cylindres qui ronronnait de plaisir.

TT RS Iconic Edition

> 400 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : **3”7***

TOURNÉE D’ADIEU

La TT aurait pu se contenter de son style inimitable de New Beetle écrasée (devenue Coccinelle) pour se faire une place dans l’histoire récente de l’automobile. Un dessin originel original qui n’a jamais été égalé, voire qui s’est un peu banalisé avec les années. Mais la TT a toujours mis un point d’honneur à offrir plus que le paraître dans sa version RS. Et en l’occurrence, rien de moins qu’un demi-V10. Le mythique 5 cylindres, c’est un cocktail unique d’une sonorité ronflante et d’un souffle long qui n’a pas son pareil. Malheureusement, les normes ont décidé de le couper dans son élan et c’est sous les traits d’une édition (très) limitée qu’il nous fait l’honneur de ses dernières vocalises. Cent exemplaires de cette Iconic Edition ont été produits et seulement dix sont réservés au marché français. Ce qui explique son tarif exorbitant (119 200 €), mais sans arriver à le justifier. Autre sujet de discussion, le survêtement que la TT enfile, elle qui séduit justement par la pureté de sa ligne. Heureusement, un coup d’accélérateur et on oublie ces petites contrariétés. À condition de patienter jusqu’à 2 700 tr/min, vous ne serez pas déçu ! Le 5 pattes assène une claque dans le bas des reins et ne va pas relâcher la pression avant 7 000 tr/min. Un caractère on/off à l’ancienne qui joue sur notre fibre nostalgique. L’architecture n’a rien de noble, la sonorité est loin d’être musicale, mais la poussée – 3”7 de 0 à 100 km/h selon la marque, chiffre que nous avons relevé sur la TT RS tout court de même puissance – fait taire toutes les critiques. Côté comportement, on était resté sur les souvenirs d’une Golf un peu améliorée. Eh bien, avec le temps, la TT est devenue une Golf sérieusement améliorée. Entendez par là qu’elle a fait progresser son train avant qui, s’il est toujours le premier à atteindre ses limites, les repousse suffisamment loin et se montre assez mordant pour ne pas être frustré par le Quattro. Ce système peut distribuer jusqu’à 50 % du couple sur l’arrière, ce qui autorise de petits déhanchements propres et sans bavure. La boîte à double embrayage S-Tronic n’a pas la lucidité des meilleures dans ses passages de rapports, mais elle fait le job, comme on dit. Quant à la suspension, elle ne réussit que partiellement à isoler les percussions des pneus aux flancs réduits, sans que cela devienne insupportable pour autant. Née en 2014, la TT s’est bonifiée avec le temps. Elle n’a même jamais été aussi désirable. Ce qui est paradoxal, vu qu’elle n’est bientôt plus en vente…

> 5 cyl. turbo > 2 480 cm³ > 400 ch à 5 850 tr/min **> 48,9 mkg** à 1 700 tr/min **>** Intégrale
> BV 7 robotisée **>** L/l/h : 4 201/1832/1344 mm **>** Pneus : 255/30 R 20
> 1494 kg* > 3,73 kg/ch* > 119 200 € (100 exemplaires) **>** Essais n[os] 735 et 740

* *Mesures* Sport Auto *en version RS*



PHOTOS : GREG





PHOTOS : AUDI AG

S3 Sportback

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

POLIE VAILLANTE

Inutile de chercher, la RS3 de 400 ch a disparu du catalogue. Pour rouler dans une petite sportive badgée des anneaux, il faut donc se rabattre sur la S, en version Sportback ou Berline. Cela revient à tirer un trait sur un cylindre et 90 ch, ce qui commence à se voir. La S3 est malgré tout compétente. Le 4 cylindres turbo de 310 ch lui permet de bondir de 0 à 100 km/h en 4’’7, grâce au système Quattro qui passe le couple au sol sans égarer le moindre mètre-kilogramme.

La sonorité rauque qui se dégage du 4 cylindres ne vaut pas celle du 5, mais elle a le mérite d’ajouter à l’ambiance sportive. Le comportement fait preuve d’une grande rigueur, avec un bel équilibre en entrée de courbe et des réactions de traction (sous-virage) lorsque le conducteur remet les gaz. En option, il est possible d’opter pour la suspension pilotée qui fait encore progresser la polyvalence de la S3. C’est d’ailleurs ce trait de caractère qui la résume le mieux. Appréciable, mais pas forcément en phase avec ce que l’on attend d’une sportive.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 310 ch à 5 450 tr/min
> 40,8 mkg à 2 000 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* (1 505 kg) **> 5,02 kg/ch*** (4,85 kg/ch)
> 59 070 € (59 635 €) **>** Essais n[os] 708 et 714

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



SQ2

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

INVITÉE SURPRISE

C’est début 2019 que l’on a vu débarquer celle que personne n’attendait : la SQ2. Ironie de l’histoire, elle est toujours au catalogue aujourd’hui alors que d’autres modèles bien plus célèbres ont, eux, disparu. Équipé du 4 cylindres de la S3 (fort de 300 ch), ce SUV urbain n’a pas l’air de vouloir amuser la galerie… même s’il n’en a effectivement pas l’air, sa tenue sportive étant discrète ! Mais cette puissance lui offre une belle santé, comme le prouve le temps de 0 à 100 km/h qui reste sous les 5”. Le châssis a été abaissé de 20 mm pour soigner le comportement, chapitre auquel la SQ2 se montre surprenante. Bien que manquant de mordant du train avant malgré une direction peu démultipliée, elle récompense chaque lever de pied du conducteur (ou freinage en appui) par un train arrière qui se place à la perfection. Sympa ! Le système Quattro ne permet pas d’entretenir ce joli déhanché, mais il se garde de tomber dans le “travers” (jeu de mots !) du sous-virage à l’accélération. Il ne lui manque que la suspension pilotée pour être plus confortable en conduite classique et mieux tenu à un rythme élevé. Est-ce parce qu’on l’abordait avec un *a priori* négatif que cette SQ2 est une bonne surprise ? Peut-être, mais c’est le résultat qui compte.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 300 ch à 5 300 tr/min
> 40,8 mkg à 2 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 216/1 802/1 495 mm **>** Pneus : 235/45 R 18 **> 1535 kg**
> 5,11 kg/ch > 57 500 €



PHOTOS : AUDI AG







PHOTOS : FLORIAN GROUT

RS4 Avant Pack Competition

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

DE PLUS EN MOINS

Pour finir sa carrière en beauté, la RS4 Avant propose un Pack Competition Plus qui en “donne” beaucoup effectivement : démultiplication de direction revue, différentiel arrière actif… plus actif, et combinés filetés KW hérités d’une époque que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître. Réglables en compression comme en détente, ils abaissent de 10 mm la hauteur de caisse, voire de 10 mm supplémentaires manuellement. Un Pack Plus qui n’apporte que du mieux (précision à l’inscription, comportement légèrement plus survireur), mais n’a pas été ajouté au catalogue français d’Audi ! Un peu comme si on passait avec ses enfants devant une boulangerie à l’heure du goûter tout en leur interdisant d’y entrer. Ou plutôt en leur disant qu’à la place du pain au chocolat (ou chocolatine pour ne froisser personne), ils auront droit à une pomme. D’où la discorde… Notre pomme à nous, c’est le Pack Competition tout court disponible en France : quelques accastillages en carbone, les jantes de 20 pouces 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 avions 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 un peu de naturel dans ses remontées. Mais le vrai problème est que face à des concurrentes nettement plus puissantes, un modeste Pack Competition, c’est comme une pomme face à une chocolatine (comme ça tout le monde est content), ça laisse sur sa faim.

> V6 biturbo > 2 894 cm³ > 450 ch à 5 700 tr/min **> 61,2 mkg** à 1 900 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 782/1 866/1 414 mm **>** Pneus : 275/30 R 20 **> 1 832 kg* > 4,07 kg/ch* > 116 600 € >** Essais nos 673, 680 et 732

* *Mesures* Sport Auto *de la version sans Pack Competition*



PHOTOS: AUDI AG





RS5 Sportback

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

COMPROMIS PAS CON

Lorsqu’on cherche une familiale de 450 ch chez Audi – il y en a qui savent ce qu’ils veulent dans la vie… –, on pourrait avoir le réflexe de se ruer sur la RS6 Avant. Ce qui constituerait un excellent choix, quoiqu’un peu convenu. Pour ceux qui sont à la recherche d’originalité ou d’économies (de 45 000 € quand même par rapport à la RS6 Avant Performance), il y a la RS5 en version Coupé et, mieux encore, en version Sportback. Laquelle a l’avantage d’une praticité accrue grâce à ses deux ouvrants supplémentaires et à son hayon donnant accès à un volume généreux… le tout dans un encombrement identique. La différence de poids, quant à elle, se cantonne à 35 kg en défaveur de la version “familiale” (chiffre du constructeur). Qu’elle soit Sportback ou Coupé, la RS5 reprend le V6 de la S5. Et pour passer de 354 ch dans la S à 450 ch dans la RS, la méthode est la suivante : baisse de la course (d’où une cylindrée qui passe à 2,9 litres) et ajout d’un turbo. Contrairement à la version Coupé, la Sportback n’existait pas avec feu le V8 de 4,2 litres atmosphérique, donc il n’y a pas matière à comparaison. Le V6 pousse très fort dès 2 000 tr/min, assez pour faire tenir le 0 à 100 km/h juste sous la barre des 4”. Nous avions même obtenu un meilleur temps que celui annoncé pour le coupé. Les inscriptions en courbe franches et la transparence de la direction permettent d’être en contact direct avec la route. Il lui manque encore une pointe d’agilité, sans doute à imputer à l’amortissement piloté trop souple en mode Normal, trop raide en mode Sport, même si on le sent plus à l’aise à mesure que le rythme augmente. Ce qui ne manque pas d’arriver grâce à la redoutable efficacité du châssis dans les courbes larges. Et lorsque la courbe se resserre, le différentiel arrière piloté livré de série aide à pivoter. Seule la monte pneumatique exotique (Hankook Ventus S1 evo2) perturbe la sérénité au volant avec un copiage trop prononcé des inégalités de la chaussée. Reste à choisir entre la carrosserie Coupé ou Sportback… sachant qu’il n’y a pas de mauvais choix. À noter également que le Pack Competition (sièges RS Sport, Pirelli P Zero Corsa, échappement sport…) est disponible moyennant 13 300 €.

> V6 biturbo > 2 894 cm³ > 450 ch à 5 700 tr/min **> 61,2 mkg** à 1 900 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique > L/l/h : 4 783 (4 723)/1 866/1 372 mm
> Pneus : 265/35 R 19 **> 1 695 kg** (1 757 kg*) **> 3,77 kg/ch** (3,90 kg/ch*) **> 101 990 €** > Essais nos 667, 671, 692 et 713

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





PHOTOS : AUDI AG

S5 Cabriolet

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

AU MÉRITE

Un élégant cabriolet de 4 places, motorisé par un V6 de plus de 350 ch, ça ne court plus les routes. C’est cette savoureuse recette qu’applique encore Audi à la S5 en version découvrable. Elle est d’ailleurs passée à deux doigts de la correctionnelle car les S5 Coupé et Sportback ont, elles, été contraintes de se convertir au… diesel. Le cabriolet conserve fort heureusement son V6 TFSI de 354 ch. Ouf ! Ce n’est certes pas le plus envoûtant de la production mais, comparé à un diesel, c’est une caresse pour les tympans. Il a de surcroît du répondant, surtout lorsqu’il faut dépasser et que les 51 mkg partent à l’assaut des 4 roues motrices, imperturbables quel que soit l’état de la chaussée. Le comportement n’est pas sportif, mais efficace, cela suffit. Quant à la boîte auto, on reconnaît sa douceur, surtout quand on ne la brusque pas. Reste à être vigilant au moment du choix : seul le cabriolet mérite l’appellation S5…

> V6 turbo > 2995 cm³ > 354 ch à 5400 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 > 91400 €**





PHOTOS : AUDI AG

S8

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

ESSENCE UNIQUE

La nouvelle A8 est sur les rails. Elle a été dévoilée sous les traits de la concept car Gransphere, annonçant le style et le mode de propulsion : 100 % électrique. Ce qui n’est pas forcément du goût de tout le monde. L’A8 actuelle devrait ainsi rester au catalogue encore quelque temps pour contenter les marchés non touchés par le diktat du malus au CO_2. Elle pourra ainsi continuer à nous faire de l’œil, surtout depuis son restylage de 2022 qui a pourvu chacun de ses phares de 1,3 million de micromiroirs. Il faut bien ça. Quant à la S8, c’est aux oreilles qu’elle fera… de l’œil, grâce à son V8 ronronnant de 571 ch. Une mécanique ouatée qui pousse la lourde berline sans effort apparent. Il en faudra en revanche aux passagers, des efforts, pour deviner à quelle vitesse ils évoluent dans ce monde de volupté pensé pour couper du monde. Comment ? En corrigeant les défauts de la chaussée par exemple : la suspension lit l’avenir (de la route) et adapte sa réaction, ça coûte moins cher que de refaire l’enrobé de tout le réseau secondaire. Voyante, la suspension a également le don de réécrire les lois de la physique. Elle s’incline vers l’intérieur du virage (jusqu’à 3 degrés) de façon à contrer la force centrifuge… et à bercer les passagers !

> V8 biturbo > 3996 cm³ > 571 ch à 6000 tr/min **> 81,5 mkg** à 2000 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique > L/l/h : 5179/1945/1474 mm > Pneus : 265/40 R 20 **> 2230 kg > 3,90 kg/ch > 167600 € >** Essais nos 697 et 715



RS6 GT

> 630 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h : **3”3**

MONTRER PATTE BLANCHE

Ce n’est pas parce que cette ultime version de la RS6 chausse de magnifiques jantes 22 pouces d’un blanc immaculé qu’il faudra montrer patte blanche pour en profiter. C’est surtout parce que sa production est limitée à 660 exemplaires et que son prix de 230 000 € ne suffira pas à décourager les acheteurs potentiels qui seront alors sélectionnés… sur dossier ! Il faut reconnaître que ce break est une légende. En 23 ans de carrière, les quatre générations de RS6 ont prouvé qu’un banal break familial pouvait très bien cacher des performances de sportive qui n’ont, elles, rien de banal en matière de style. Est-ce parce que la RS6 a été discrète toute sa carrière qu’elle en fait des tonnes dans cette version GT ? Toujours est-il que les designers se sont amusés en piochant des idées du côté de la 90 Quattro IMSA GTO de course de 1989 ou du concept RS6 GTO de 2020. Face avant, ailes avec extracteurs, bas de caisse, aileron arrière et diffuseur sont spécifiques… sans même parler de sa peinture de guerre qui reprend les couleurs des Audi de compétition. Précisons que la France étant un marché frileux, les RS GT seront grises ou noires, sans autocollants.

Dommage. Autre regret, sous le capot, rien ne change. Le V8 4 litres biturbo développe toujours 630 ch. Aucun problème, c’est assez. Mais cette version spéciale aurait eu du panache à atteindre la barre symbolique des 650 ch. Le travail des ingénieurs a plutôt porté sur les liaisons au sol. Ils ont tout simplement fait de ce break familial une pistarde. La suspension pilotée a été laissée au paddock, remplacée par des combinés filetés réglables à l’aide d’outils spécifiques. Il sera ainsi possible de faire ses propres réglages, même s’il faudra prévenir femme et enfants des nombreux arrêts nécessaires pour trouver le tarage idéal. Pour améliorer encore le comportement, la garde au sol peut être abaissée de 10 mm et les barres antiroulis ont été rigidifiées de 30 % à l’avant et de 80 % à l’arrière. La transmission intégrale est bien entendu réquisitionnée, elle qui peut envoyer jusqu’à 80 % du couple sur l’arrière (60 % dans des conditions normales d’adhérence). Difficile de parler d’un travail d’allégement acharné, sachant que l’utilisation de pièces en carbone n’a permis d’économiser que 15 kg… et qu’il en reste 2 060. Mais on connaît la santé de puncheur du V8 qui n’aura aucun mal à propulser ce break comme une balle à 100 km/h en 3”3. Un modèle d’ores et déjà collector malgré son prix en France, malus compris, de 290 000 € !





> V8 biturbo > 3 996 cm³ > 630 ch à 6 000 tr/min **> 86,7 mkg** à 2 300 tr/min **>** Intégrale
> BV 8 automatique **>** L/l/h : 4 995/1 951/1 460 mm
> Pneus : 285/30 R 22 **> 2 060 kg > 3,27 kg/ch > 230 000 €** (660 exemplaires)



PHOTOS : AUDI AG

Le V8 biturbo ne progresse pas. Les efforts des ingénieurs ont porté sur les liaisons au sol.







PHOTOS : AUDI AG

RS7 SB Performance

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

PRENDRE LE SILLAGE

La RS7 a de quoi être jalouse. Il n’est en effet pas facile d’être la demi-sœur d’un surdoué. Ce coupé 5 portes, un concept à part entière, n’a jamais rien pu faire face au mythique break RS6. Plutôt que de l’affronter, la RS7 a préféré s’inscrire dans son sillage et récupérer ce qu’il y avait à récupérer. Logiquement, elle n’a pas droit à une fin en apothéose sous la forme d’une série ultra-limitée comme la RS6 GT. Mais elle reçoit quand même une version Performance avec ses 630 ch. Les performances, justement, 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 également à l’essieu arrière directeur qui gomme l’inertie due au poids, ainsi qu’à la transmission intégrale qui peut délester l’avant, évitant un sous-virage lors de la réaccélération en courbe.

> V8 biturbo > 3 996 cm³ > 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 > 155 650 € > Essais n[os] 697 et 702



Audi



Performante et efficace, la RS e-tron GT a bien du mal à faire décoller l'émotion.





PHOTOS : RIGHT LIGHT MEDIA/AUDI AG

RS e-tron GT

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

ÉLECTRONS PAS LIBRES

C'est l'Audi la plus puissante. Et malgré ça, elle ne la ramène pas et ne fait pas de bruit. Normal, puisqu'elle est électrique. La puissance, dès lors, passe (presque) au second plan. Il n'y a en effet pas de panache particulier à tirer près de 650 ch d'une machine électrique et les artisans ayant œuvré sur le merveilleux V10 atmosphérique de la R8 pour en tirer 620 ch doivent déjà regretter cette époque (presque) révolue. Dans la RS e-tron GT, deux moteurs électriques (un par essieu) se chargent de distribuer 646 ch en mode Boost et 84,6 mkg de couple immédiatement disponible. Ainsi, malgré son poids de mastodonte, cette sprinteuse atomise le 0 à 100 km/h en 3"3. La poussée est instantanée, continue, étourdissante, mais provoque des sensations qui déboussolent. En mode Dynamic, la sonorité de vaisseau spatial ajoute au dépaysement. Cette élégante berline accélère plus fort que la plus sportive des Audi thermiques, mais on a du mal à s'en réjouir tant l'émotion manque à bord. Et les choses ne s'améliorent pas au chapitre du comportement. Côté efficacité, il n'y a rien à redire. Malgré le poids d'enclume, la RS e-tron GT impressionne par ses capacités dynamiques, surtout lorsqu'elle est équipée des 4 roues directrices. Campée sur ses jantes de 21 pouces, elle s'inscrit en courbe avec une détermination étonnante, accroche la trajectoire et ressort vite, en toute décontraction. Derrière le volant, on pourrait s'en féliciter, mais on se rend rapidement compte que tout le mérite revient à l'électronique. Le conducteur est en liberté surveillée. Malgré tout leur talent, les puces savantes ne peuvent pas faire de miracles. La suspension adaptative à 3 chambres peine à maintenir fermement la caisse à un rythme élevé. Elle a aussi tendance à subir la chaussée lorsque celle-ci est déformée. Enfin, le poids pèse en appui et il vaut mieux rentrer calmement pour ressortir vite que le contraire. Précisons que, comme souvent au volant d'une électrique, le plaisir (qui se résume aux performances) est inversement proportionnel à l'autonomie. Ce qui nous amène au paradoxe suivant : plus on va vite, moins on arrive rapidement. À méditer…

> 2 moteurs électriques (AV et AR) **> 598 ch** (646 ch avec overboost) **> 84,6 mkg >** Batterie : 93 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatiques (1 à l'avant, 2 à l'arrière) **>** L/l/h : 4 990/1966/1410 mm **>** Pneus AV : 265/35 R 21 ; AR : 305/30 R 21 **> 2 347 kg > 3,63 kg/ch > 148 840 € >** Essai n° 711

La nouvelle attraction des parcs Audi Occasion *:plus*

Audi R8.



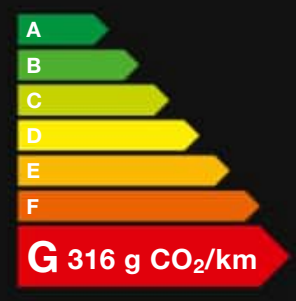
Audi Occasion *:plus*

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



Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (WLTP) (l/100 km) : 13,1 - 13,5. Émissions de CO_2 (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_2, 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





Le sigle GT désigne, chez Audi, la dernière itération d'une sportive. La R8 n'y échappe pas.





PHOTOS : DENIS MEUNIER

R8 GT

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

REGARDER DANS LE RÉTRO

La nostalgie, c'est ce "tour" que nous joue notre cerveau en faisant paraître les souvenirs de plus en plus beaux. Il faut croire que nous sommes nostalgiques de la R8, car elle nous paraît de plus en plus belle. La dernière itération de la supercar aux anneaux, baptisée GT, n'a jamais été aussi désirable. Ses 333 exemplaires mettent un terme à une carrière exceptionnellement longue puisqu'elle est inscrite au catalogue depuis… 2007. On a donc eu le temps d'en profiter, ce qui ne nous empêche pas de sauter sur cette dernière occasion de sauter dans son baquet, avant de devoir la regarder dans le rétro. Ce que l'on fait d'ailleurs à la première accélération dans la GT. Le V10 atmosphérique donne toujours l'impression d'avoir été pris en chasse par le tonnerre. L'ascension du compte-tours est addictive : plus il en donne, plus on en veut. Du ronronnement bestial à faible allure, le V10 5,2 litres passe à un hurlement métallique qui retourne les tripes et vrille les tympans à l'approche du rupteur près des 8 500 tr/min. Alors oui, la RS e-tron GT accélère plus fort mais, au volant, le plaisir ressenti est sans commune mesure. Une célèbre marque de pneus avait pour slogan *« sans maîtrise, la puissance n'est rien »*. Sans émotion non plus. Puisqu'il est question de maîtrise, parlons-en. La configuration de cette GT reprend le meilleur de la Quattro, ses 620 ch, et le meilleur de la RWD, ses (seules) roues arrière motrices. Un cocktail détonnant ! Alors qu'on pouvait légitimement redouter quelques ruades, la R8 fait preuve de bonnes manières. Cela s'explique par la boîte, qui "digère" le couple avant de le transférer vers l'arrière, et l'absence de turbo. Aussi généreux soit-il, le V10 atmosphérique délivre 57,6 mkg, ce qui est modeste, au régime alpin de 6 400 tr/min. Sur une chaussée dégradée, mieux vaut éviter le mode Dynamic qui raidit la suspension, rend sautillant le train arrière et affole l'ESP. Sur circuit, en revanche, Audi a tout prévu pour les amateurs de glisse.

En mode Performance, il est possible de régler le seuil d'intervention des béquilles électroniques sur sept niveaux. De quoi partir à la dérive progressivement ! Pour les amateurs de *track days*, il sera aussi possible de choisir, en option, les suspensions réglables : les combinés filetés permettent d'ajuster manuellement la compression et la détente. Sur circuit comme sur route, cette authentique propulsion étonne par son équilibre et sa relative facilité. Libéré de sa fonction motrice, le train avant gagne en réactivité sans perdre en précision. La boîte S-tronic réclame d'être en mode Dynamic pour monter les rapports à la volée. Elle reste moins rapide que ses homologues plus récentes au rétrogradage, mais le recours aux palettes compense. Les freins carbone/céramique sont livrés de série, ce qui offre efficacité et endurance. Si vous avez résisté à la R8 depuis 16 ans, la GT a tout ce qu'il faut pour vous faire craquer. Mais si vous ne faites pas partie des 333 clients qui ont signé leur bon de commande… alors il est trop tard.

> V10 > 5 204 cm³ > 620 ch à 8 000 tr/min **> 57,6 mkg** à 6 400 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 496/1964/1225 mm
> Pneus AV : 245/30 R 20 ; AR : 305/30 R 20 **> 1570 kg > 2,53 kg/ch > 245 000 €** (333 exemplaires) > Essais n^{os} 732 et 740

Audi





PHOTOS : AUDI AG

SQ8 e-tron

> 503 ch > 210 km/h > 0 à 100 km/h : **4”5**

RÉINCARNATION

Ne vous laissez pas duper par le nom. Cette SQ8 e-tron n’est pas un tout nouveau modèle, mais la version restylée de l’e-tron tout court. Cette appellation ne désigne en effet plus un modèle, mais une technologie : l’électrique. Souvenez-vous, Audi nous avait déjà fait le coup avec la technologie Quattro, réservée à un modèle spécifique puis appliquée à toute la gamme ou presque. Trois informations sont donc à retenir sur la SQ8 : il s’agit d’un restylage, elle est électrique et n’a rien à voir avec la… Q8 thermique ! Pour mériter son appellation S, elle convoque pas moins de trois moteurs électriques, un à l’avant et deux à l’arrière. Plus que la puissance confortable (503 ch), c’est le couple titanesque de 99,2 mkg qui fait déjà trembler les pneus sur leurs jantes. La SQ8 s’arrache sans forcer son talent et passe la barre des 100 km/h en seulement 4”5. Pas mal pour un SUV de 2,7 tonnes… Les relances sont du même acabit. En revanche, à chaque pression sur l’accélérateur, l’autonomie fond comme neige au soleil. Confortable sur l’autoroute, la SQ8 e-tron conserve une aisance relative sur la route, pourvu qu’elle ne soit pas trop sinueuse. Construite sur un châssis qui n’est plus de première jeunesse, elle ne peut pas recevoir les 4 roues directrices. Cela manque indéniablement à un véhicule aussi haut et lourd. Malgré son badge S, cette Q8 e-tron n’est pas taillée pour le sport, ses accélérations de sprinteuse ne doivent pas tromper sur sa vocation.

> 3 moteurs électriques (1 à l’avant + 2 à l’arrière) **> 503 ch > 99,2 mkg >** Batterie : 114 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 4 915/1976/1631 mm **>** Pneus : 285/45 R 20 **> 2 725 kg** (2 725 kg) **> 5,41 kg/ch** (5,41 kg/ch) **> 111 100 €** (113 700 €)

Entre parenthèses, données de la version Sportback

SQ8

> 507 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”1**

RESCAPÉE

Voilà donc la vraie SQ8, celle qui n’est pas flanquée du label e-tron et qui carbure au sans-plomb. Pour combien de temps encore ? Pas longtemps assurément. Sa grande sœur la RSQ8 et ses 600 ch n’est déjà plus proposée sur notre marché. C’est donc à la S tout court de porter le flambeau de la sportivité sur le plus gros SUV de la marque aux anneaux. Ce qu’elle fait sans forcer son talent. Bien entendu, elle est trop lourde et trop haut perchée pour être réellement sportive, mais elle coche toutes les cases pour être, *a minima*, dynamique. En cas de doute, il suffit de se rappeler qu’elle partage ses éléments techniques avec la Porsche Cayenne et la Lamborghini Urus. On a déjà vu pire comme références ! Le V8 est donc le même, dans une version plus policée. Il avance tout de même encore 507 ch et plus de 78 mkg de couple. C’est suffisant pour remettre à sa place son homologue électrique e-tron en le laissant 0”5 derrière sur le 0 à 100 km/h. Et la version thermique ne s’en tient pas là. On ne vous fera pas l’affront de vous préciser que la sonorité rauque et gourmande du V8 est plus séduisante que le sifflement d’aspirateur asthmatique des moteurs électriques, fussent-ils trois. On soulignera en revanche que la SQ8, qui repose sur un châssis plus récent, profite des 4 roues directrices. Et cela change tout, que ce soit dans les épingles serrées où l’arrière donne l’impression d’enrouler, ou dans les courbes rapides où la stabilité se trouve grandement améliorée. Comme toujours au volant d’un véhicule (trop) lourd, il faudra se méfier des limites, tant lors du passage en courbe qu’au freinage. Mais la SQ8 les repousse pour laisser le conducteur s’amuser.

> V8 biturbo > 3 996 cm³ > 507 ch à 5 500 tr/min **> 78,5 mkg** à 2 000 tr/min
> Intégrale **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 5 006/1995/1708 mm
> Pneus : 285/45 R 21 **> 2 270 kg > 4,47 kg/ch > 135 000 €**





PHOTOS : AUDI AG

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 2023. **bac-mono.com**



Seulement 1,58 kg/ch pour cette monoplace de route qui n'accepte que les pilotes au format jockey.

MONO R

> 346 ch > 274 km/h > 0 à 100 km/h : **2"6** (2"8)





PHOTOS : BAC



ÉPREUVE SPORTIVE

Tous les étudiants s'en souviennent, passer l'épreuve du bac marque la fin d'un cycle, celui du lycée, et le début d'un autre, celui des études supérieures. La Mono est à la sportive ce que le bac est aux études : un changement de dimension. En passant d'une sportive lambda (sans que ce terme ait quoi que ce soit de péjoratif) à la monoplace anglaise, l'heureux propriétaire passe de conducteur à pilote. Et c'est une épreuve. Il doit d'abord se débarrasser du superflu, à savoir un passager, et de tout ce qui va avec. Mais outre un centrage parfait des masses, se retrouver seul à bord a également un certain nombre d'avantages en matière de tranquillité. Mais sachant que cette monoplace met de toute façon le conducteur en contact direct avec les éléments (le vent au mieux, la grêle au pire), la conversation n'est pas une option. Derrière lui, en revanche, ça cause, et plutôt fort. C'est le 4 cylindres 2,5 litres atmosphérique de chez Ford qui a la légère tâche d'animer ce coléoptère sur roues. Légère car la Mono, dans sa version la plus lourde, donnerait des complexes à une Alpine : 580 kg, difficile de faire moins à partir du moment où il y a 4 roues. La marque anglaise a malgré tout cru bon de lui offrir 309 ch pour s'assurer qu'elle ne peine pas trop. Avec seulement 2"8 sur le 0 à 100 km/h, on ne peut pas considérer qu'elle se traîne… Et pourtant, ce n'est que la version d'entrée de gamme. Il y a en dessous (en poids) et au-dessus (en puissance) la F et la R. Cette dernière, c'est 346 ch pour 550 kg et un 0 à 100 km/h en à peine 2"6 ! *No comment*. 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 garder la ligne pour ne pas perdre d'un côté ce qui a été gagné de l'autre. La suspension et ses combinés filetés sont directement inspirés de la Formule 1. On comprend mieux pourquoi elle colle 6" à une LaFerrari sur le Red Bull Ring, en Autriche. Dommage que le conducteur soit le seul à pouvoir s'en réjouir.

> 4 cyl. atmo. > 2 488 cm³ > 346 ch (309 ch) **> 33,6 mkg** (31,4 mkg)
> Propulsion **> BV 6** séquentielle **>** L/l/h : 4 007/1836/1085 mm
> Pneus AV : 205/45 R 17 ; AR : 255/40 R 17 **> 550 kg** à sec (580 kg à sec)
> 1,58 kg/ch à sec (1,88 kg/ch à sec) **>** Plus de **200 000 €**

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





PHOTOS: MARK FAGELSON/BENTLEY

La volonté des designers d'alléger la ligne saute aux yeux. Reste aux ingénieurs à faire de même avec… le poids !





BATUR

> 740 ch > 333 km/h > 0 à 100 km/h : **3”5**

ONDE SENSUELLE

Avez-vous l’œil musical ? Si c’est le cas – envoyez-nous un mail pour nous expliquer ce que cela fait –, vous n’aurez même pas besoin d’abuser de la pédale d’accélérateur – l’expression bon pied bon œil vient-elle de là ? – pour entendre rugir le W12. Bentley a pensé à vous et gravé l’onde sonore de la mécanique sur le tableau de bord. Pour tous les autres – qui sont nombreux… mais pas tant que ça, la Batur est limitée à 18 exemplaires –, la ligne en titane devrait tenir son rôle de porte-voix. Si vous préférez choisir votre bande originale, sachez que le spécialiste de la hi-fi haute définition Naim propose une installation à 30 000 € ! Quelles que soient vos envies, de toute façon, elles seront accessibles sur la Batur, à condition d’en avoir les moyens. Ce qui est théoriquement le cas, car casser son livret A suffit rarement à s’acheter une sportive à environ 2,2 millions d’euros. Présenté mi-2022, ce plantureux coupé a seulement achevé sa phase de développement fin 2023. Après un assemblage demandant quatre mois de travail dans les ateliers de Mulliner, les 18 exemplaires seront tous livrés d’ici la fin de l’année. La Batur offre donc un avant-goût des évolutions esthétiques que s’apprête à connaître la marque. On reconnaît les proportions généreuses des modèles de Crewe et en particulier la célèbre calandre. Mais on remarque aussi la volonté de rendre l’ensemble, si ce n’est plus léger, *a minima* moins massif, par l’intermédiaire de phares qui s’affinent. Voilà pour l’avant. La poupe, elle, a visiblement mieux intégré cet objectif d’allégement, au moins visuel. Cette poupe en pointe devrait faire progresser l’aérodynamisme, un point qui deviendra stratégique lors du (prochain) passage à l’électrique. En attendant, c’est le W12 biturbo qui respire sous le capot de la Batur. Il respire même à pleins poumons puisqu’il passe à 740 ch, *versus* 659 ch sur la Continental GT Speed dont elle partage les dessous. Le comportement devrait s’en rapprocher, sachant que Bentley ne lui a rien refusé : 4 roues motrices et directrices, suspensions pneumatiques, barres stabilisatrices actives et E-diff sur le train arrière. De quoi tenir un bon rythme même si le poids (2,7 tonnes) devrait lui compliquer la tâche. La Batur n’est pas la nouvelle Continental GT, mais annonce la direction suivie par la marque en matière de design. Inutile de rêver, en revanche, côté moteur, c’est l’une des dernières apparitions du W12…

> W12 biturbo > 5 950 cm³ > 740 ch à 5 000 tr/min **> 102 mkg** à 1 750 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 850/1954/1392 mm **>** Pneus AV : 275/35 R 22 ; AR : 315/30 R 22 **> 2 700 kg** environ **> 3,65 kg/ch** environ **> 2 200 000 €** environ (18 exemplaires)



CONTINENTAL GT Speed Mulliner

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

FARD EN APPROCHE

La Continental GT va bientôt se refaire une beauté. Logique pour ce modèle sorti en 2018. Et si l’on voit tourner sa remplaçante sur le circuit Nürburgring, il faut pour le moment faire appel à son imagination pour deviner les modifications à venir… ou regarder du côté de la Batur. Une chose est certaine, il y aura un coup de fard sur les phares. Un autre changement attendu, sensiblement moins enthousiasmant, est l’arrivée d’une hybridation, probablement sous la forme d’un V6 aidé par un moteur électrique repris des Porsche Panamera et Cayenne, condition de sa survie. Une mécanique tout de même divisée par deux par rapport à celle qui œuvre encore sous le capot de la version Speed ! Si nous n’avons pas de doute sur le niveau de performance du coupé thermique/électrique à venir, tous les doutes concernant le tempérament sont permis. Il y a peu de chance que l’on retrouve le caractère teinté d’une générosité débordante (notamment en couple) et d’une discrétion à toute épreuve à l’échappement. Le W12, c’est une force intimidante qui propulse 2,2 tonnes comme un simple fétu de paille. Un moteur dont la ressource semble inépuisable, mais qui n’aime pas forcer son talent : au-delà de 5 500 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 course de la pédale de frein surprendra lors des premières décélérations. Puisque nous en sommes aux critiques, on ajoutera un étagement de boîte laissant apparaître quelques trous et une sonorité du W12 trop policée. Mais c’est toujours mieux qu’un système hybride qui aura pour seul objectif de mettre au chômage technique le moteur thermique dès que l’occasion se présentera.

> W12 biturbo > 5 950 cm³ > 659 ch à 5 000 tr/min **> 91,7 mkg** à 1 500 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 850/1 954/1 405 mm
> Pneus AV : 275/35 R 22 ; AR : 315/30 R 22 **> 2 273 kg** (2 436 kg) **> 3,45 kg/ch** (3,69 kg/ch) **> 293 750 €** (323 100 €) **>** Essais n°s 717, 726 et 742

Entre parenthèses, les chiffres de la version Cabriolet GTC

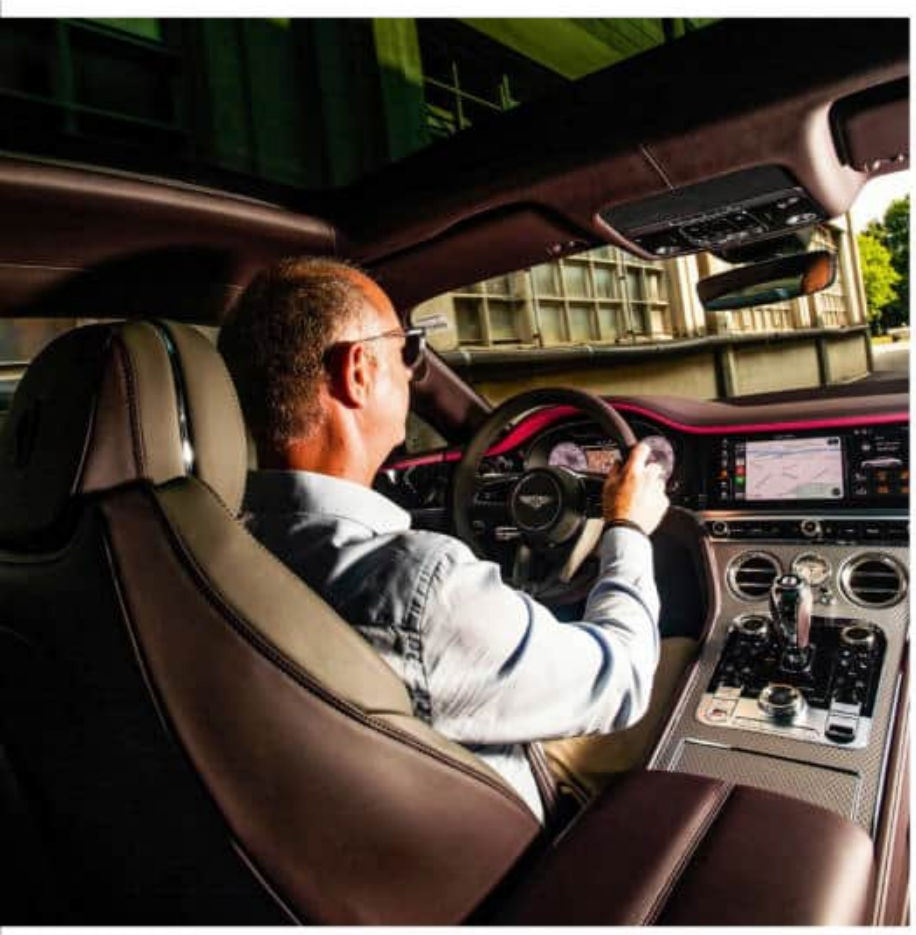


PHOTOS : LAURENT VILLARON

Le W12 ne sera bientôt plus qu’un (beau) souvenir. La GT Speed permet d’en profiter une dernière fois.











CONTINENTAL GT S Mulliner

> 550 ch > 318 km/h > 0 à 100 km/h : **4”** (4’’1)

PAR LA PETITE PORTE

Le W12 n’est pas la seule victime de normes de plus en plus castratrices. Le V8 va également passer à la trappe. Mais comme il est moins exceptionnel que son grand frère, il n’a pas droit aux mêmes honneurs que lui. Pas de modèle inédit (comme avec la Batur), mais le passage par le département de personnalisation pour choisir entre cinq packs inédits, baptisés Curated by Mulliner. Une intervention uniquement esthétique, rien n’étant prévu pour offrir un dernier coup d’éclat au V8. Lequel n’en a pas vraiment besoin. Fort de 550 ch, il se révèle certes moins en jambes que le W12, mais avec seulement 4” pour bondir de 0 à 100 km/h (4”1 en version Cabriolet GTC), il a de quoi faire sensation. Pour ce qui est d’en procurer, c’est une autre histoire. La Continental a toujours mis un point d’honneur à rester fidèle aux deux lettres qu’elle affiche dans son nom : GT. Les 100 kg gagnés sur le train avant par rapport à la version au W12 permettent d’améliorer un peu la réactivité du nez et de ne pas trop regretter l’absence des 4 roues directrices sur ce modèle. De même, le Torque Vectoring (*via* une pression sur les freins) aide à tourner. Mais le poids ne se fait jamais oublier et on est rapidement tenté de profiter davantage du confort que du dynamisme. En cela, le choix de la version découvrable GTC se défend : quitte à “cruiser”, autant le faire en plein soleil et bercé par le glougloutement du V8.





PHOTOS : BENTLEY

> V8 biturbo > 3 996 cm³ > 550 ch à 6 000 tr/min **> 78,5 mkg** à 2 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 850/1954/1399 mm **>** Pneus AV : 265/40 R 20 ; AR : 295/40 R 20 **> 2 165 kg** (2 335 kg) **> 3,94 kg/ch** (4,24 kg/ch) **> 233 850 €** (257 150 €) **>** Essai n° 715

Entre parenthèses, les chiffres de la version Cabriolet GTC







PHOTOS : BENTLEY

FLYING SPUR Speed

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

CONDAMNÉE

La Flying Spur est passée à l’hybridation en 2022. Cela a redonné un semblant de sourire aux édiles de Bruxelles, même s’ils ne seront probablement pleinement satisfaits que lorsque plus aucun piston ne fera de va-et-vient sous le capot de la grande Bentley. Si cette motorisation mi-figue mi-raison a permis à l’élégante berline de ne pas être exclue du marché européen, elle n’a pas encore eu raison des W12 et V8. Si le second devrait continuer sa route sur les marchés attachés aux plaisirs d’essence, le premier tire sa révérence. Dommage, car le W12 trouvait dans la Flying Spur une hôte à sa mesure. Tous deux avaient pour objectif d’emmener rapidement leurs illustres passagers, sans même qu’ils s’en rendent compte. Même à bord de la Speed, la version la plus affûtée, les 12 cylindres se meuvent en murmurant et les 635 ch font preuve d’une délicatesse insoupçonnable. Le couple, quant à lui, n’est là que pour aplanir le relief entre Genève et Gstaad. La côte ? Quelle côte ? Autrefois empruntés dans les routes de montagne, les 5,32 m d’aristocratie s’y déplacent désormais avec le panache qui convient à leur rang. Il ne faut pas le dire trop fort, histoire de ne pas déclencher de scandale dans cette honorable famille anglaise, mais ces dispositions routières inédites sont dues à l’arrivée de sang allemand dans la lignée. La Flying Spur est en effet basée sur le châssis de la Porsche Panamera. Ce qui lui a permis d’ajouter à son vocabulaire un mot qu’elle ignorait jusqu’alors : équilibre. Certes, le W12 pèse encore lourd sur le train avant, mais la suspension pneumatique pilotée, les barres antiroulis actives ou encore les roues arrière directrices font en sorte qu’on ne s’en aperçoive pas. Les passagers non plus ne se rendront pas compte de cette débauche de technologie, eux qui auront toujours le contact rassurant du cuir pleine fleur et des boiseries de la meilleure essence. Après tout, le manoir familial est bien, lui aussi, passé à la domotique…

> W12 biturbo > 5 950 cm³ > 635 ch à 6 000 tr/min **> 91,8 mkg** à 1350 tr/min
> Intégrale **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 5 316/1978/1483 mm
> Pneus AV : 265/40 R 21 ; AR : 305/35 R 21 **> 2 437 kg**
> 3,84 kg/ch > 268 840 € > Essai n° 697

FLYING SPUR S

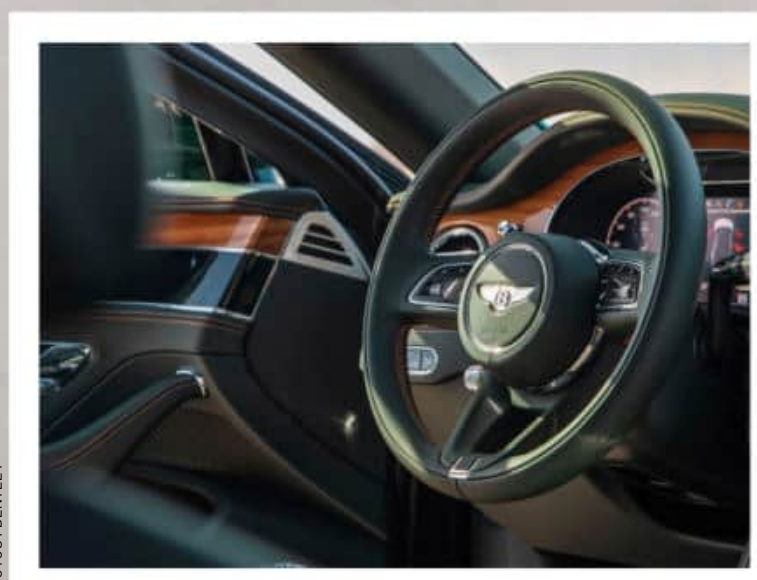
> 550 ch > 318 km/h > 0 à 100 km/h : **4”1**

PAS VU, PAS PRIS

Sur le papier, peu de choses séparent les versions V8 et V6 hybride : 550 ch et 78,5 mkg d’un côté, 544 ch et 76,5 mkg de l’autre. Et pourtant, ce n’est pas le même monde en matière de raffinement. Bentley en est d’ailleurs conscient, dans la mesure où son site internet ne mélange pas les torchons et les serviettes. Il présente d’un côté les gammes Bentayga, Continental GT et Flying Spur, et de l’autre une gamme hybride “fourre-tout”. La Flying Spur V8 est donc encore du bon côté, même si on ne s’étendra pas outre mesure sur les origines de ses dessous techniques (châssis, moteur et boîte de Porsche Panamera). Cela change tout pour le conducteur qui, derrière le volant, découvre une réactivité inédite. Suspension pneumatique pilotée à trois chambres, vectorisation du couple, roues arrière directrices et barres antiroulis actives transfigurent le comportement de cette luxueuse berline. Mais cela ne change rien pour les passagers qui retrouvent les délicates effluves de bois rare et de cuir pleine fleur qui ont toujours accompagné chaque voyage en Flying Spur. Voilà au moins quelque chose qui ne devrait pas changer, quel que soit le moteur qui prend place sous le capot.

> V8 biturbo > 3 996 cm³ > 550 ch à 6 000 tr/min
> 78,5 mkg à 2 000 tr/min **>** Intégrale
> BV 8 robotisée **>** L/l/h : 5 316/1 978/1 483 mm
> Pneus AV : 265/45 R 20 ; AR : 295/40 R 20 **> 2 255 kg**
> 4,10 kg/ch > 212 700 € > Essai n° 715





PHOTOS : BENTLEY





PHOTOS : BENTLEY

BENTAYGA S

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

SUV DE MÈTRE

Deux motorisations restent inscrites au catalogue du SUV Bentley : le V8 et le V6 hybride rechargeable. En France, les quelques Bentayga vendues le sont avec un fil à la roue, mais dans des pays moins sévères sur les émissions, c’est bien sûr la version V8 qui doit être choisie, en finition S pour bénéficier d’aides bienvenues. Le châssis sport, les barres antiroulis actives et les roues arrière directrices aideront ce plantureux SUV à tourner, sans en faire le compagnon idéal pour la montée de col du Turini. Et encore, la montée se passe plutôt bien. Le souffle long du V8 et sa capacité à relancer en bas du compte-tours gomment en partie le poids. On est loin de l’aisance avec laquelle feu le W12 propulsait le SUV (3”9 sur le 0 à 100 km/h), mais le temps de 4”5 reste flatteur. Dans l’habitacle, la Bentayga respecte l’ambiance maison, tout en ajoutant une touche de modernité. Rappelons que sa mission principale est d’aller séduire de nouveaux clients. Preuve que les SUV ont, en partie, pris la place des limousines, la Bentley sur échasses se décline dans une version allongée, baptisée EWB. Ses 20 cm de plus dans la longueur comme dans l’empattement transforment la Bentayga en voiture de maître. Jamais les chauffeurs n’auront été assis aussi haut…

> V8 biturbo > 3 996 cm³ > 550 ch à 6 000 tr/min
> 78,5 mkg à 2 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée
> L/l/h : 5 125/1 998/1 728 mm **>** Pneus : 275/50 R 20
> 2 388 kg > 4,34 kg/ch > 219 130 €

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



GB110

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

RENESSENCE

Bertone est ressuscité, en tant que marque, en 2022. C’est la GB110 qui incarne cette nouvelle ère pour le studio de design italien. Mais relancer une marque est plus rapide que de lancer un modèle. La supercar poursuit depuis deux ans son développement sans qu’il soit possible de savoir exactement à quelle étape elle en est. Peu d’informations supplémentaires ont d’ailleurs filtré sur sa gestation. On sait toujours qu’elle ne devrait pas succomber aux sirènes de l’électrique, ce dont on lui sait gré. Ce qui ne l’empêchera pas d’avoir une dimension “écolo”. Le moteur thermique serait ainsi capable de fonctionner avec un carburant obtenu à base de déchets plastiques, mis au point par la société Select Fuel. Voilà qui soulève plus de questions que cela n’apporte de réponses. Car ce carburant devra présenter une sacrée densité énergétique pour permettre à la supercar de tenir ses promesses en matière de puissance et de couple : 1 100 ch et 1 100 Nm (112,2 mkg). Pourquoi de tels chiffres ? En clin d’œil aux 110 ans de la marque fêtés en 2022. La piste de l’hybridation, avec plusieurs moteurs électriques, semble se dessiner si l’on se fie aux bribes d’informations disponibles. On ne sait rien sur le poids (Bertone n’a certainement pas réussi à atteindre 1 100 kg), mais les 14” annoncés sur le 0 à 300 km/h ne sont pas très loin des performances d’une Bugatti Chiron (13”6). Sachant que cette dernière avance un rapport poids/puissance de 1,4 kg/ch, le poids de la GB110 devrait osciller autour de 1 600 kg. On n’en sait pas beaucoup plus sur le châssis sauf qu’il vient d’outre-Rhin. Connaissant les liens entre Akka Technologies (récent propriétaire français de Bertone) et Audi, il se pourrait que la base soit celle des Audi R8 ou Lamborghini Huracán. Côté style, le véritable savoir-faire de Bertone, on ne peut pas dire que cette nouvelle venue révolutionne le genre. Mais elle sait s’inspirer des meilleures : la partie basse de ses portes intègre une vitre rappelant une certaine McLaren Senna.

> Hybride > 1100 ch > 112,2 mkg > Propulsion **> BV 7** robotisée **>** Pneus AV : 255/30 R 21 ; AR : 335/25 R 22
> 1600 kg (estimation) **> 1,45 kg/ch** (estimation) **> Prix non communiqué** (33 exemplaires)





PHOTOS : BERTONE

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 aux mains d'un homme d'affaires koweïtien.

bizzarrini.com



PHOTOS : BIZZARRINI



GIOTTO

> 1014 ch

PAS SAGE DE TÉMOIN

On peut y voir un simple hasard ou un signe en forme de passage de témoin. L'ingénieur de génie Giotto Bizzarrini, père du monument mécanique qu'est le V12 Lamborghini, a tiré son dernier trait en mai 2023 à l'âge de 97 ans… quelques mois avant la présentation des premières photos de la Giotto. L'héritage survit donc au créateur, c'est le signe des grands. Découverte l'an dernier à travers des modélisations par ordinateur, voici donc la Giotto en matériaux composites (pour la structure) et en fibres de carbone (pour la carrosserie). Ce prototype a été réalisé dans les ateliers GFG Style de Turin sous l'égide de Giorgetto et Fabrizio Giugiaro. Une collaboration qui n'est, elle, pas le fruit du hasard, Giorgetto Giugiaro ayant œuvré, dans les années 60, au dessin de la Bizzarrini 5300 GT ! Compte tenu des nombreuses normes et contraintes qui pèsent sur la carrosserie d'une supercar, le style de la Giotto reste fidèle à celui d'une sportive à moteur central arrière. On peut malgré tout voir dans le traitement de l'avant (les doubles ouïes qui intègrent les phares) et de l'arrière (la lunette en "bulle" qui redescend légèrement sur les flancs et les montants trois quarts arrière en triangle) un clin d'œil à la 5300 GT. Point de V8 ici en revanche, mais le V12 Lamborghini (juste retour des choses) développé avec Cosworth. Comble du raffinement, la cylindrée de cette mécanique affiche exactement 6 626 cm^3, en référence à la date de naissance de Giotto Bizzarrini (6 juin 1926) ! Rien n'a pour le moment été annoncé sur la puissance ou le poids, mais on sait qu'une boîte à double embrayage de 8 rapports se chargera de faire le lien avec le train arrière. Ce premier prototype va permettre à Bizzarrini d'entamer la phase de développement pour une commercialisation en 2026.

V12 > 6 626 cm^3 > 1014 ch > 117,3 mkg > Propulsion **> BV 8** robotisée
> Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 325/30 R 21 **> 1 200 kg** à sec **> 1,18 kg/ch** à sec **> Prix non communiqué**

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 !

bmw.fr





PHOTOS: GREG







M2

> 460 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h : **3”9***

LOURD HÉRITAGE

La plus petite M du catalogue a un argument qu’aucun des autres modèles sportifs de la marque ne peut lui disputer : le poids. Logique, me direz-vous, lorsque seulement 4,58 m de carrosserie viennent se loger entre les pare-chocs avant et arrière. Sauf que la M2, comme toutes les voitures, est victime (consentante) du progrès. Plus de sécurité, plus de confort, plus de polyvalence, quand ce n’est pas moins d’émissions (avec l’ajout de moteurs électriques), tout cela est synonyme de plus de poids. Ainsi la nouvelle M2 affiche-t-elle tout de même 1 724 kg, alors que nous avions mesuré la version Competition de l’ancienne génération à 1 556 kg ! Si le poids a augmenté, la puissance aussi, fort heureusement. Par rapport à la référence citée auparavant, la nouvelle mouture gagne 50 ch, ce qui permet de conserver un rapport poids/puissance dans les mêmes eaux. Sous le capot, c’est l’incontournable 6 cylindres en ligne des M3 et M4 qui officie. Un bloc gavé par 2 turbos qui décalent la zone d’exploitation vers le bas pour ceux qui ont connu les 6 en ligne atmosphériques. Et un caractère relativement policé qui pousse du bas du compte-tours en haut, mais sans jamais avoir un petit sursaut de hargne. La marque annonce 4”1 sur le 0 à 100 km/h, nous avons fait mieux en 3”9, sachant que l’ancienne Competition avait été vérifiée à 4”3. Côté boîte, BMW laisse encore le choix entre une mécanique 6 et une automatique 8, sachant qu’avoir le plaisir de jouer des pignons coûtera 0”2 sur le 0 à 100 km/h. Mais le 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, à la fois métallique et chaleureux, peut séduire les puristes. D’autant que la boîte automatique à 8 rapports est certes rapide à la montée, mais parfois récalcitrante et souffre de lenteurs en mode Sport. Le châssis a été repris des M3 et M4, mais raccourci de 11 cm au niveau de l’empattement, alors que la largeur des voies, en revanche, a été conservée. Le résultat se caractérise par un bel équilibre (52 % du poids sur l’avant), mais un nez qui se montre un peu paresseux. La monte en Pirelli P Zero et la taille des gommes (275 mm de large) y sont probablement pour quelque chose. La direction offre heureusement un bon ressenti, surtout en mode Sport, même s’il n’atteint pas celui offert par l’essieu directionnel d’une M3 E46, pour ceux qui s’en souviennent. Les voies élargies et les pneus arrière de 285 mm de large rendent les déhanchements sur un sol sec moins immédiats. La M2 gagne dès lors en facilité et en stabilité, mais n’a pas le côté sauvage que l’on est en droit d’attendre d’un modèle Motorsport. Il ne faudra pas hésiter à se plonger dans les multiples paramétrages (moteur, direction, châssis, freins) qui ont un réel effet sur les réactions de cette BMW. Vous pourrez également tester le Drift Analyser qui consiste à réaliser la plus longue distance en dérive. À tenter sur un parking car, avec le poids, la petite M2 peut rapidement occuper toute la route. Quant au freinage “*by wire*” (sans liaison mécanique), il manque de progressivité.

> 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm³ > 460 ch à 6 250 tr/min **> 56,1 mkg** à 2 650 tr/min
> Propulsion **> BV 8** automatique > L/l/h : 4 580/1887/1403 mm > Pneus AV : 275/35 R 19 ; AR : 285/30 R 20 **> 1724 kg* > 3,75 kg/ch* > 81100 €** > Essais n[os] 744 et 746

* *Mesures* Sport Auto



Le châssis est celui, raccourci, des M3 et M4. Cette nouvelle M2 gagne en stabilité.

BMW



PHOTOS : GREG

128ti

> 265 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5”9***

LA TRACTION MINIME

La porte d’entrée de la gamme sportive de BMW est tenue par la 128ti. Elle n’a certes pas droit au label Motorsport, mais reçoit les lettres ti, pour *turismo internazionale*, qui ont écrit la légende de la 2002. Malgré l’alléchante référence, il ne faut pas être trop gourmand ici. Car la 128 n’a pas droit au 6 cylindres, et est en plus privée des roues arrière motrices. On se dit que c’est quand même mal parti. Mais l’avantage d’avoir un *a priori* négatif, c’est qu’il y a plus de chances d’être agréablement surpris. Par les performances, déjà, avec 5”9 sur le 0 à 100 km/h relevé sur notre base de mesures. Dommage que cela ne s’accompagne pas d’un caractère mécanique un peu plus affirmé : quelques crépitements à l’échappement n’auraient fait de mal à personne. Au volant, il faut être concentré. Tout passe par et se passe sur le train avant. Or celui-ci est doté d’un différentiel autobloquant Torsen du genre réactif. Assez pour transformer le nez de cette Série 1 en tête chercheuse. Dès lors, le train arrière ne cherche (malheureusement) pas à en rajouter et suit docilement. La boîte auto fait le job, mais l’attaque de pédale de frein qui s’allonge ne rassure pas. Abaissée de 10 mm par rapport à la Série 1, la ti hésite entre une suspension trop dure et beaucoup trop dure. C’est finalement pour le conducteur que c’est le plus sportif.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1998 cm³ > 265 ch à 4 750 tr/min
> 40,8 mkg à 1 750 tr/min > Traction > **BV 8** automatique
> L/l/h : 4 319/1799/1 434 mm > Pneus : 225/40 R 18
> 1448 kg* > 5,46 kg/ch* > 49 850 € > Essai n° 726

* *Mesures* Sport Auto



M135i xDrive

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”8** (4”8)

NOUVEAUX REPÈRES

Une puissance de 306 ch et un nom qui évoque la cylindrée “35i”, il ne nous en faut pas plus pour être rassurés : un 6 cylindres se cache sous le capot de la M135i (et son homologue M235i en carrosserie Gran Coupé). Eh bien, on a tout faux ! Il faut désormais oublier les vieux réflexes, car les repères ont changé : les petits moteurs turbo multiplient les chevaux et le marketing a pris le pas sur la mécanique. Au lieu du 6 cylindres 3,5 litres espéré, la Série 1 se retrouve avec un 4 cylindres 2 litres. Les 306 ch sont en revanche bel et bien là et ils ne font pas semblant, comme le prouve le temps de moins de 5” sur le 0 à 100 km/h. Côté transmission, c’est l’honnêteté qui a primé : nous sommes bien en présence d’une xDrive. On aurait préféré une propulsion, mais cette architecture n’a plus court sur le plus petit modèle de la gamme. Dès lors… Pour essayer de noyer le poisson, les metteurs au point ont bossé leur copie avec une direction franche, une motricité imperturbable (différentiel mécanique à glissement limité), une stabilité dans les grandes courbes et une agilité dans les changements d’appui. Malgré cela, on ne dirait pas non à un train arrière plus mobile et à une sonorité moteur plus musicale. Suggérons à BMW un 6 cylindres qui envoie sa puissance sur les roues arrière…

> 4 cyl. en ligne turbo > 1998 cm³ > 306 ch
à 5 000 tr/min > **45,9 mkg** à 1 800 tr/min > Intégrale
> **BV 8** automatique > L/l/h : 4 319 (4 526)/1799/1 434 mm
> Pneus : 255/40 R 18 > **1525 kg** (1 570 kg) > **4,98 kg/ch**
(5,13 kg/ch) > **56 500 €** (59 800 €) > Essai n° 727

Entre parenthèses, données de la version M235i Gran Coupé





PHOTOS : BMW AG





Le 6 cylindres est plein partout et envoie le coupé aux 1000 m en seulement 22”5.



PHOTOS: GREG

M240i xDrive Coupé

> 374 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”***

CHEWING-GOMME

La M2 est tentante. Mais à plus de 80 000 €, elle demande un certain effort financier pour une petite sportive. La gamme BMW propose une alternative. Pour environ 20 000 € de moins, la M240i offre déjà tout ce qu'il faut où il faut. C'est-à-dire un 6 cylindres sous le capot qui entraîne l'essieu postérieur. Certes, 86 ch se sont égarés dans l'opération, mais la carrosserie abandonne aussi son kit en forme de boîte à chaussures, ce qui n'est pas un mal. Malheureusement pour nous, la version qui nous a été confiée est une xDrive, comprenez par là une 4 roues motrices. L'avantage de cette transmission, c'est sa capacité à exploiter le moindre mètre-kilogramme. Résultat : le coupé signe un excellent 22”5 sur le 1 000 m départ arrêté, malgré les 1 727 kg qu'il doit déplacer. Derrière ce chiffre se cache un agrément au sommet. Onctueux à souhait, le 6 cylindres en ligne se tend comme un élastique au fur et à mesure qu'il grimpe dans les tours. Quel que soit le régime, l'orchestre joue juste et si on trouve qu'il manque quelques décibels, c'est justement parce que la partition est exécutée avec une grande justesse. Bâti sur le châssis de ses grandes sœurs les Série 3 et 4, le coupé Série 2 peut se prévaloir d'un bel équilibre (52/48 %). Sur la route, cela se traduit par une assurance sans faille, même lorsque la chaussée est déformée. Adepte d'un rythme enlevé, la M240i n'apprécie guère la grosse attaque. Les suspensions trop souples peinent alors à contrôler les mouvements de caisse (roulis et plongée), ce qui n'encourage pas à aller chercher les limites. La transmission est sur le même mode : elle privilégie la stabilité et manque de naturel dans ses réactions. Enfin, le freinage pâtit d'une efficacité qui s'évapore après quelques décélérations. Au moment de choisir la M240i, il faudra donc éviter de cocher l'option xDrive – ce qui permettra d'économiser par là même 2 400 € – et annuler son abonnement aux *track days*. Dans ce cas, personne ne sera déçu.

> 6 cyl. en ligne turbo > 2 998 cm³ > 374 ch à 5 500 tr/min **> 51 mkg** à 1 900 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 4 548/1 838/1 404 mm **>** Pneus AV : 225/40 R 19 ; AR : 255/35 R 19 **> 1727 kg* > 4,62 kg/ch* > 64 250 € >** Essais n°s 721 et 728

* *Mesures* Sport Auto

BMW





PHOTOS: BMW AG

M440i xDrive Coupé

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

NE PAS MANQUER D’AIR

Chez BMW, c’est à partir du nombre 40i que l’on touche au 6 cylindres. Et lorsqu’il ne s’agit pas d’une “vraie” version M (M2, M3, M4), la transmission xDrive est imposée. On passe du sport radical au sport praticable dans toutes les conditions de route. Reste, dans le cas de la Série 4, à choisir entre les carrosseries : Coupé, Cabriolet ou Gran Coupé (ou berline et break en Série 3). Le coupé est la moins lourde des versions, même si elle le reste quand même (1 740 kg). La suspension Select Drive saura maîtriser les choses dans son mode le plus ferme. Le 6 cylindres, qui développe 374 ch dans cette configuration, n’est pas là pour faire de la figuration. Le temps de 4”5 sur le 0 à 100 km/h le prouve. Pour une utilisation intensive, BMW propose le Pack M Technology qui ajoute un radiateur pour refroidir le moteur. On pensait qu’avec une telle calandre, il ne manquerait pas d’air ! Le couple de 51 mkg disponible dès 1 900 tr/min offre des relances autoritaires et ne relâche pas la pression avant d’être sûr d’avoir obtenu ce qu’il veut : la zone rouge. Un rythme dont s’accommode parfaitement le châssis, confortable la plupart du temps, et qui trouve ce qu’il faut de dynamisme quand le conducteur commence à cravacher. L’équilibre en virage met en confiance au point de déconnecter l’ESP et de faire dériver cette 4 roues motrices dotée d’un différentiel autobloquant sur le pont arrière. La boîte auto tient la cadence et il est même possible de rentrer plusieurs rapports à la volée en maintenant la palette à gauche du volant. Seule précaution à prendre, ne pas trop solliciter le train avant et les freins car le poids se rappellera aux (mauvais) souvenirs du conducteur.

> 6 cyl. en ligne turbo > 2 998 cm³ > 374 ch à 5 500 tr/min **> 51 mkg** à 1 900 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 768 (4 783/4 768)/1 852/1 383 mm > Pneus AV : 225/45 R 18 ; AR : 255/40 R 18 **> 1 740 kg** (1 825 kg / 1 890 kg)
> 4,65 kg/ch (4,88 kg/ch / 5,05 kg/ch) **> 76 000 €** (74 150 € / 83 500 €) > Essai n° 708

Entre parenthèses, données des versions Gran Coupé / Cabriolet





PHOTOS: BMW AG

i4 M50 xDrive

PERFS MESURES

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

SILENCE ÇA POUSSE

Le passage d’une sportive à l’électrique est rarement une fête, mais chez certains constructeurs, c’est carrément un crève-cœur. Avant que la M4 soit touchée par cette malédiction, c’est sa petite sœur qui fait sa conversion. L’*alter ego* de la M440i s’appelle i4 M50 et elle ne fait pas de bruit, malheureusement, sachant qu’on parle du feulement du 6 cylindres en ligne. Plutôt que le chant, la i4 a choisi le sprint. Et elle excelle effectivement dans l’exercice : 4 roues motrices grâce à ses 2 moteurs, 544 ch et 81 mkg, de quoi envoyer 2 272 kg (vérifiés) à 100 km/h en 3”7. C’est mieux qu’une M4. Sauf que cette dernière sera capable de réitérer l’effort jusqu’à ce que son réservoir soit vide, alors que l’électrique sera (trop) rapidement bridée par la surchauffe de ses batteries. Sans parler de l’autonomie qui s’évapore. Au chapitre comportement, la i4 M50 peine à se racheter. Le poids met à mal la bonne volonté des suspensions à contenir les mouvements de caisse. À un rythme soutenu, cela devient vite brouillon. Consistante en mode Sport, la direction n’est pas très généreuse en remontée d’informations alors que le train avant marque une certaine paresse à l’inscription en courbe. La gestion de la répartition du couple entre les moteurs manque aussi de constance, à tel point que le conducteur en vient à douter au moment de remettre les watts. Pour atténuer ces défauts, il sera bon de cocher l’option pneus Performance pour troquer les Hankook Ventus S1 evo3 contre des Pirelli P Zero. Mais cela n’allégera pas cette berline faite avant tout pour la balade.

> 2 moteurs électriques (1 à l’avant, 1 à l’arrière) **> 544 ch > 81 mkg**
> Batterie : 83,9 kWh > Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 4 783/1 852/1 448 mm > Pneus AV : 245/45 R 18 ; AR : 255/45 R 18
> 2 272 kg* **> 4,18 kg/ch*** **> 77 200 €** > Essai n° 727

* *Mesures* Sport Auto

ALPINA

MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ









AMPLITUDE AUTOMOBILES, VOTRE CONCESSIONNAIRE ALPINA.

VENEZ DÉCOUVRIR LA NOUVELLE GAMME DISPONIBLE EN STOCK.

AMPLITUDE AUTOMOBILES
TOURS

7, RUE BENJAMIN FRANKLIN
37170 CHAMBRAY-LÈS-TOURS
02 47 27 21 21

AMPLITUDE AUTOMOBILES
BLOIS

5, RUE DE L'AZIN
41000 BLOIS
02 54 50 40 40

AMPLITUDE AUTOMOBILES
LE MANS

2, BD RENÉ CASSIN
72100 LE MANS
02 43 85 00 11

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

BMW

M3 CS

> 550 ch > 302 km/h > 0 à 100 km/h : **3”2***

CARRÉMENT SYMPA !

Exactement 1 800 exemplaires dans le monde, cela ne fait pas lourd. Et comme le marché français ne pèse pas grand-chose, il doit se contenter de 73 exemplaires. Autant dire que cette M3 est déjà “*sold out*”, il vaut mieux vous prévenir avant d’attaquer cet article pied au plancher. Car cette version CS (pour carrément sympa) est faite pour ça. De façon simple, elle vient se positionner entre la Competition et la CSL. Chaque marche se traduit par un allégement et une hausse de la puissance, mais seulement entre la Competition (510 ch) et la CS (550 ch). Pour être tout à fait complet, précisons que le label CSL est réservé au coupé M4. La berline M3 CS se présente donc avec son généreux 6 cylindres en ligne biturbo gavé de chevaux et de couple. Cela ne se voit pas forcément au premier coup d’œil, mais elle est aussi allégée de 20 kg, selon BMW. 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. Sur notre balance de Mortefontaine, la plantureuse berline avoue encore 1 762 kg, ce qui est certes allégé mais toujours pas léger. Cela s’explique par la transmission xDrive, imposée ici, alors que la M3 Competition laisse le choix des armes. Un poids qui ne fait pas peur au 6 cylindres en ligne, autant cheval de trait que pur-sang de course. Il assène une virile tape dans les reins en bas du compte-tours et pousse sans reprendre sa respiration jusqu’à presque 7 200 tr/min. Un effort qui réconforte le conducteur, shooté au récital métallique des six musiciens qui s’expriment à travers une ligne en titane. Notre pilote mélomane Christophe Tinseau, qui en connaît un bout en matière de voitures de course, est catégorique : *« La sonorité rauque donne l’impression d’être dans une voiture de course. »* Les accélérations confirment ce sentiment. Grâce à la motricité offerte par le xDrive, les décollages sont foudroyants et le 1 000 m départ arrêté est abattu en 20”3. Sur l’impitoyable circuit du Vigeant, la M3 CS fait étalage de ses talents. Par rapport à la Competition, le train avant gagne en précision et en réactivité. Il apparaît un peu paresseux dans le serré, mais il reste solide dans les virages rapides. Réglée sur 4WD Sport, la transmission envoie suffisamment de couple sur l’arrière pour limiter le sous-virage en sortie et la motricité impressionne. Pour ceux qui chassent le plaisir plus que les chronos, le mode propulsion fait de la M3 une drifteuse née, le couple permettant de laisser de longues dédicaces sur le bitume. La boîte fait claquer les rapports à la vitesse de l’éclair et accompagne chaque changement d’une déflagration grisante. Les disques carbone/céramique freinent fort et longtemps, mais l’attaque de la pédale comme le toucher de la direction manquent de franchise. Ce qui n’a pas empêché cette M3 CS de tourner plus vite qu’une Porsche 911 GTS (type 992) et d’être dans les pots d’une Cayman GT4 RS !

> 6 cyl. en ligne biturbo > 2 993 cm³ > 550 ch à 6 250 tr/min **> 66,3 mkg** à 2 750 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 795/1 918/1 438 mm > Pneus AV : 275/35 R 19 ; AR : 285/30 R 20 **> 1 762 kg* > 3,21 kg/ch* > 157 000 €** > Essai n° 742

* *Mesures* Sport Auto



La M3 n'a pas eu droit au même allégement que la M4 CSL, mais elle récupère le même niveau de puissance.





PHOTOS : GREG

La M3 a mis 37 ans avant de se décliner en break. Cela valait la peine d'attendre.







PHOTOS: FLORIAN GROUT





M3 Competition M xDrive Touring

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

ARMES ET BAGAGES

Il faut parfois se laisser le temps de la réflexion, et cela même lorsqu'on est une sportive née pour ne pas en perdre, du temps. La M3 aura mis 37 ans à se décider, enfin, à s'habiller non “en” mais d'un hayon. Les rivales de chez Audi et Mercedes avaient pourtant montré la voie, mais un break M3 n'avait jamais eu voix au chapitre. Pourtant, en découvrant cet inédit Touring, on a l'impression qu'il a toujours existé. Il se présente uniquement en version Competition chez nous, ce qui veut dire animé par 510 ch de la meilleure race, élevés par le 6 cylindres en ligne. Réflexe naturel, on jette un coup d'œil sur le poids. Les vitres et le toit supplémentaire (qui, contrairement à la berline, n'est pas en carbone) doivent avoir un effet sur la balance. C'est le cas et BMW annonce une surcharge pondérale de 85 kg. Le 6 cylindres ne s'en aperçoit même pas, pas plus que le conducteur. La bourrasque que déclenche le bloc de Munich souffle le break à 100 km/h en 3”6. Voilà qui garantit d'arriver rapidement sur le lieu de villégiature. Et plutôt qu'une maison à la mer, le mieux serait de viser un chalet à la montagne. C'est la garantie de mettre entre le point de départ et celui d'arrivée des virages, et de transformer une banale transhumance routière en parc d'attractions pour grands enfants ! Le souffle infatigable du 6 en ligne permet de se débarrasser d'à peu près tout ce qui roule. Dommage que la bande-son ne soit pas à la hauteur. La sonorité mécanique est doublée par les haut-parleurs et on en vient à se demander si cela ne fait pas pire que mieux. On regrette l'absence d'un échappement plus expressif, sans aller jusqu'à la ligne titane de la CS. Heureusement que la boîte y met du sien par une déflagration au rétrogradage. La solution venue de chez ZF n'est pas aussi immédiate que les meilleures boîtes à double embrayage, mais elle se montre rapide quand il le faut et douce le reste du temps. La direction, consistante, offre une bonne précision, mais ne communique pas ce qu'il se passe sous les roues. Côté comportement, avant d'attaquer n'importe quelle route, il faudra se plonger dans l'ordinateur de bord. Moteur, boîte, amortissement, direction, frein, ESP et transmission, absolument tout est paramétrable. Le xDrive livré d'office propose de faire varier la répartition du couple jusqu'à diriger la totalité des 66 mkg sur l'arrière en 2WD. Attention, dans ce cas, à avoir de la place, car le différentiel arrière piloté ne demandera pas deux fois si vous voulez beaucoup d'angle ou trop d'angle ! La position 4WD Sport est la plus équilibrée, elle qui marie l'efficacité à un côté ludique. Au moment de redescendre, on se félicitera d'avoir opté pour les disques en carbone/céramique (400 mm à l'avant, 380 mm à l'arrière) qui sont à la fois efficaces et endurants. Mais la sensation à la pédale (sans liaison mécanique) n'est pas tout à fait convaincante. Pas si grave, car freiner, c'est pour les lâches.

> 6 cyl. en ligne biturbo > 2 993 cm³ > 510 ch à 6 250 tr/min **> 66,3 mkg** à 2 750 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 794/1 903/1 483 mm > Pneus AV : 275/40 R 18 ; AR : 285/35 R 19 **> 1865 kg** (1 726 kg* / 1 713 kg* / 1 920 kg) **> 3,66 kg/ch**
(3,38 kg/ch* / 3,36 kg/ch* / 3,76 kg/ch) **> 116 650 €** (109 950 € / 121 000 € / 127 700 €) > Essais n^{os} 713, 717, 722 et 739

* *Mesures* Sport Auto. *Entre parenthèses, données de la M3 / M4 / M4 xDrive Cabriolet*



i5 M60 xDrive

> 601 ch > 230 km/h > 0 à 100 km/h : **3”8**

SUIVRE LE COURANT

La M60 est la plus puissante des i5. Ce n’est pas une véritable M, mais une M Performance, qui pourrait être la marche précédente en matière de sportivité. Ce qui ne l’empêche pas d’avancer 601 ch et 81 mkg de couple, des valeurs de plus en plus courantes depuis que les électrons ont pris le pouvoir. La i5 M60, dotée de surcroît des 4 roues motrices (un moteur sur chaque essieu), n’a donc aucun mal à effacer le 0 à 100 km/h en moins de 4”. Les sensations sont là, l’émotion pas vraiment. Et ce ne sont pas les sons factices composés par Hans Zimmer qui améliorent les choses, au contraire. Ils prouvent que l’émotion mécanique, ce n’est pas du cinéma. Son poids (2,2 tonnes) et sa longueur (5,06 m) auraient pu disqualifier la i5 sur les routes secondaires, mais la suspension pneumatique, les barres antiroulis actives et les 4 roues directrices lui offrent ce qu’il faut de dynamisme. Toutefois, il ne faudra pas perdre de vue ce poids sur une chaussée mouillée, car de telles conditions abaisseront sérieusement les limites. Notons que cette i5 a le bon goût d’offrir une direction assez communicative, ce qui aide à sentir ses limites. Le châssis est bien né, vivement la M5 avec l’hybridation rechargeable de la XM et ses 730 ch.

> 2 moteurs électriques (1 à l’avant, 1 à l’arrière) **> 601 ch > 81 mkg >** Batterie : 83,9 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique **>** L/l/h : 5 060/1 900/1 515 mm **>** Pneus AV : 245/45 R 19 ; AR : 275/40 R 19 **> 2 230 kg > 3,91 kg/ch > 107 500 €**



PHOTOS : BMW AG





PHOTOS : BMW AG

i7 M70 xDrive

> 659 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **3”7**

THE SOUND OF SILENCE

Le silence fait-il du bruit ? Voilà une question hautement philosophique à laquelle, à *Sport Auto*, en dépit de notre modeste statut d’essayeur auto, nous avons la prétention de répondre. Et notre réponse est oui. La preuve avec la Série 7. La limousine de BMW a toujours déployé d’immenses efforts pour que ses passagers se déplacent dans un monde de silence. Le V12 de 6,6 litres, installé sous le long capot, avait pour consigne de ne pas se faire remarquer. Aujourd’hui, la grande berline est devenue i7, convertie bien malgré nous à l’électrique. Eh bien, une chose est sûre, on préférait le silence du V12. Pour tenter de se racheter, la machine électrique pousse les curseurs de puissance et de couple : la première passe à 659 ch (610 pour le V12) et le second à 112,2 mkg (au lieu de 81,6). L’effet sur les performances est annulé par un poids qui augmente de plus de… 500 kg ! À quasiment 2,7 tonnes, les chauffeurs devront bientôt passer leur permis poids lourd. Le vaisseau amiral de BMW a droit au *nec plus ultra* en matière de… tout. Côté liaisons au sol, cela se traduit par les roues arrière directrices et une suspension pneumatique avec stabilisation du roulis. L’objectif est que les occupants ne soient dérangés par aucune perturbation. Nous, on regrettera longtemps celle, délicate, du V12.

> 2 moteurs électriques (1 à l’avant, 1 à l’arrière) **> 659 ch > 112,2 mkg >** Batterie : 105,4 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique **>** L/l/h : 5 391/1 950/1 544 mm **>** Pneus : 285/35 R 21 **> 2 695 kg > 4,08 kg/ch > 191 700 €**

Z4 M40i

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

ESSEULÉE

La lettre Z a marqué l’histoire de BMW. Que ce soit la Z1, la Z8 ou la Z3, tous ces roadsters sont passés au rang de collectors. Des trois, seule la Z3 a connu une descendance avec la Z4 qui doit se sentir bien seule aujourd’hui. C’est la dernière représentante du roadster vu par BMW. Et encore, lorsque l’on dit “vu par BMW”, il faut relativiser. La Z4 a une jumelle technique, la Toyota Supra, avec laquelle elle partage son châssis. Le moteur, lui, est heureusement maison puisqu’il s’agit du 6 cylindres en ligne turbo à double entrée. Dans la version M40i qui coiffe la gamme – il ne devrait pas y avoir de Z4 M et c’est bien dommage –, il développe 340 ch et 51 mkg envoyés à une boîte automatique à 8 rapports. Avec l’aide d’un Launch Control qui fonctionne sans faiblir, ce lourd roadster (1 588 kg) peut accrocher les 100 km/h en 4’’6. À ceux qui font la moue, nous rappellerons que c’est le temps d’une M5 V10 de 2004… En puisant dans nos souvenirs, on se rappelle que, sur le circuit Bugatti, la Z4 avait brillé par son équilibre de funambule que ne laissaient pas forcément deviner son long capot et son porte-à-faux arrière court. Le châssis pivotait autour de son point central de manière progressive et l’arrière décrochait en ayant pris le soin de prévenir. Il était ainsi possible de remettre les gaz sans arrière-pensée. Stable et précise dans les portions rapides, la Z4 avait 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’aidait pas. Mais c’était surtout les suspensions, trop souples, qui peinaient à maîtriser le poids. Le 6 en ligne, bien aidé par une boîte automatique réactive, avait un vrai caractère sportif et une sonorité bien travaillée. Alors qu’elle n’avait pas été pensée pour ça, la Z4 avait signé un meilleur temps qu’une Alpine A110 !





> 6 cyl. en ligne turbo > 2 998 cm³ > 340 ch à 5 000 tr/min
> 51 mkg à 1 600 tr/min **>** Propulsion **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 324/1 864/1 304 mm **>** Pneus AV : 255/40 R 18 ; AR : 275/40 R 18
> 1588 kg* > 4,67 kg/ch* > 70 300 € > Essais n^os 683, 689 et 692

* *Mesures* Sport Auto



PHOTOS : BMW AG

BMW



M8 xDrive Competition Gran Coupé

> 625 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h : **3”*** (3”2 / 3”3)

VAGUE À L’ARME

La M8 Competiton avait tout de l’arme fatale. Une ligne de miss univers, un moteur de mister univers et un châssis qui fait tout bien dans le genre. Mais la qualité des ingrédients ne fait pas forcément un plat exceptionnel. Il faut, pour séduire les papilles, un petit quelque chose en plus qui étonne et séduit. Il faut un supplément d’âme. Pression sur le démarreur et le V8 biturbo de 625 ch, qui a pourtant des choses à dire, se réveille dans une sonorité quelconque. Accélérateur au plancher (après avoir respecté le temps de préchauffage *of course*) et le V8 retrouve des arguments. Il faut verrouiller la nuque, au risque de regarder le pavillon de toit plutôt que la route, ce qui serait fâcheux. Ça pousse très fort donc, et les chiffres relevés par nos soins donnent le tournis : 3’’ et 10’’ pour atteindre respectivement 100 km/h et 200 km/h. Mais la sécheresse des chiffres traduit mal ce que l’on ressent derrière le volant. Le V8 manque de caractère, d’une sonorité plus bestiale, d’un tempérament moins “gendre idéal”. Les modifications apportées à la caisse (croisillons en aluminium 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 plus agile et précise que les M5 et M850i. 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) sur cette sportive. 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 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 5,1 m ! Côté direction, on regrette toujours des variations de consistance inutiles. La M8 est performante, confortable, polyvalence, luxueuse, mais le supplément d’âme est visiblement en option.

> V8 biturbo > 4 395 cm³ > 625 ch à 6 000 tr/min **> 76,4 mkg** à 1 800 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 5 098 (4 867 / 4 867)/1 907/1 362 mm > Pneus AV : 275/35 R 20 ; AR : 285/35 R 20 **> 1975 kg*** (1 900 kg / 2 025 kg)
> 3,16 kg/ch* (3,04 kg/ch / 3,24 kg/ch) **> 179 100 €** (182 100 € / 190 100 €) > Essais n[os] 694, 699, 701 et 710

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





PHOTOS : BMW AG

M850i xDrive Coupé

> 530 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **3”7*** (3”9 / 4”)

AVEC PANACHE (DE FUMÉE)

La M850i n’a pas l’aura de la M8, mais elle en a le panache. Sous une carrosserie de squale se cachent le châssis et le moteur de la grande sœur. Le V8 biturbo développe 530 ch et la première accélération laisse penser que c’est suffisant. La confirmation vient de notre chronomètre qui affiche 3”7 sur le 0 à 100 km/h. Le couple offre des relances canons quel que soit le moment, bien épaulé par une boîte automatique qui dégaine les rapports comme un cow-boy en plein duel. Le moteur n’a pas une voix de stentor, mais ses “glouglous” gourmands suffisent à mettre l’ambiance. Équipée des roues arrière directrices, la M850i engage franchement en braquage, trop même… le temps de s’y habituer. Par la suite, on apprécie l’agilité que confère ce système et sa capacité à repousser la limite du sous-virage, provoqué par un moteur qui pèse lourd sur le train avant. Ce à quoi on ne s’habitue pas, c’est au manque de ressenti de la direction. La transmission intégrale, qui envoie de 100 à 50 % du couple sur les roues arrière, n’a rien de castratrice et il est même possible d’entretenir une jolie dérive à l’accélérateur. La M850i ne peut en revanche pas être équipée de la transmission M xDrive, autorisant le désaccouplement du train avant. C’est bien le seul avantage de la M8 Competition.

> V8 biturbo > 4 395 cm³ > 530 ch à 5 500 tr/min **> 76,5 mkg** à 1 800 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 851 (5 082 / 4 851)/1 902/1 346 mm **>** Pneus AV : 245/30 R 20 ; AR : 275/30 R 20 **> 1982 kg*** (1 995 kg / 2 015 kg)
> 3,74 kg/ch* (3,76 kg/ch / 3,8 kg/ch) **> 137 100 €** (134 100 € / 145 100 €) **>** Essais n°s 684, 690 et 692

* *Mesures* Sport Auto. *Entre parenthèses, données du Gran Coupé et du Cabriolet*





PHOTOS : BMW AG

X2 M35i xDrive

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5”4**

RENTRER DANS LE RANG

La X2 est née originale. Par rapport à ses grandes sœurs les X4 et X6, elle se distinguait par une carrosserie plus proche du break de chasse que du SUV coupé. La nouvelle génération, qui profite du renouvellement complet de la X1, prend le parti de rentrer dans le rang. Elle arbore désormais une silhouette marquée par un hayon en pente douce qui s’accompagne d’une hausse sensible du gabarit (+ 15 cm). À l’intérieur, la conversion au tout digital est consommée et l’ambiance high-tech est davantage perceptible que l’ambiance sportive. Car cette nouvelle venue propose 2 moteurs dépassant les 300 ch. Voilà pour la bonne nouvelle. La mauvaise, c’est qu’un des deux est électrique, même deux d’ailleurs car il y en a un sur chaque essieu… vous suivez ? Avec 313 ch, la iX2 coiffe la gamme en puissance (la X1 a droit à un hybride rechargeable de 326 ch). Pas en performances heureusement. La M35i reprend tel quel le 4 cylindres de sa devancière. Avec 306 ch, elle promet un 0 à 100 km/h en 5”4 *versus* 5”6 pour la X2 à pile. L’honneur est sauf. Outre le nouveau châssis, le comportement devrait profiter de réglages spécifiques, d’une hauteur de caisse abaissée de 15 mm, de la suspension adaptative mais non pilotée SelectDrive M, et d’un différentiel à glissement limité sur le train avant. Cependant, sous le capot, il manque toujours 2 cylindres.



PHOTOS : BMW AG

> 4 cyl. turbo > 1998 cm³ > 306 ch à 5 750 tr/min **> 40,8 mkg** à 2 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 7** automatique **>** L/l/h : 4 567/1845/1575 mm
> Pneus : 245/45 R 20 **> 1695 kg** (1590 kg) **> 5,54 kg/ch** (5,20 kg/ch) **> 64 000 €** (62 000 €)

Entre parenthèses, données de la X1

BMW

X4 M Competition xDrive

> 510 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **3”8** (3’’8)

PRENDRE DE LA HAUTEUR

Le département Motorsport de BMW a pour habitude de se pencher sur les berlines pour en faire des sportives. Dans le cas des X4 (le coupé) et X3 (le SUV classique), ils n’ont même pas eu besoin de se pencher, vu la hauteur des engins ! Cette prise de hauteur ne les a pas empêchés de faire du bon boulot. En commençant par greffer une mécanique à la hauteur (encore) de la charge (au sens propre et figuré) : le 6 cylindres 3 litres maison dans sa version Competition, c’est-à-dire développant 510 ch. Sa souplesse de gymnaste permet d’arracher la X4 sans le moindre temps de latence, alors que les 4 roues motrices mordent dans le bitume pour ne pas perdre le moindre mètre-kilogramme. 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 la 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. Quant à savoir s’il vaut mieux opter pour le SUV à carrosserie classique (X3) ou le coupé (X4), c’est avant tout une question de goût : les deux versions affichent exactement le même poids.

> 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm³ > 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)
> 119 200 € (116 900 €) **>** Essai n° 706

Entre parenthèses, données de la X3 M Competition



PHOTOS : BMW AG





Le 6 cylindres ne faiblit pas devant le poids à déplacer.







PHOTOS: BMW AG

X6 M Competition xDrive

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

AU SOMMET

Prenons les versions sportives des SUV BMW. La X2 a droit à un 4 cylindres, la X4 reçoit un 6 cylindres et la X6 est animée par un 8 cylindres ! Une logique totalement fortuite qui illustre pourtant la logique de montée en puissance dans la gamme. La X6 M Competition (comme la X5) est au sommet avec ses 625 ch obtenus sans aide électrique (la microhybridation 48 V compte ici pour du beurre). Le couple de remorqueur et la puissance d’avion de chasse de ce bloc 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 mammouth 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. On est moins convaincus par les réactions parasites liées à l’amortissement insuffisamment tenu sur une chaussée dégradée. Cela donne l’impression que l’auto se désunit, elle qui par ailleurs n’est pas servie par une direction qui informe assez. Des défauts sur une sportive, pas sur un SUV.

> Microhybride > V8 biturbo > 4 395 cm³ > 625 ch à 6 000 tr/min **> 76,5 mkg** à 1 800 tr/min > Moteur électrique 48 V **> 12 ch > 20,4 mkg** > Intégrale **> BV 8** automatique > L/l/h : 4 948/2 019/1 695 (1 762) mm > Pneus AV : 295/35 R 21 ; AR : 315/35 R 21 **> 2 395 kg*** (2 400 kg) **> 3,83 kg/ch*** (3,84 kg/ch) **> 163 300 €** (159 300 €) > Essai n° 709

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



PHOTOS : BMW AG

X7 M60i xDrive

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

TROMPE-L’ŒIL

La X7 a connu un profond restylage en 2023, au point que l’on aurait pu croire à une nouvelle génération. De surcroît, la version qui coiffe la gamme est passée de M50i à M60i, ce qui laissait présager une nouvelle motorisation, plus généreuse encore. Il n’en est rien. La X7 a connu un “simple” restylage… qui ne l’est pas tant que ça car la nouvelle face avant change la personnalité du grand SUV. Elle l’inscrit aussi dans la nouvelle identité, en cohérence avec la Série 7 et la i7. Côté motorisation, le changement de nomenclature signifie seulement l’arrivée d’une microhybridation. C’est donc toujours le macro V8 qui déplace la X7 avec autorité (seulement 4”7 sur le 0 à 100 km/h), mais sans bousculer. On se surprend même à profiter davantage de son couple que de sa puissance. Le confort est idéal, le comportement loyal, l’habitabilité royale et le poids… phénoménal.

> Microhybride > V8 biturbo > 4 395 cm³
> 530 ch à 5 500 tr/min **> 76,4 mkg** à 1 800 tr/min **>** Intégrale
> BV 8 automatique **>** L/l/h : 5 181/2 000/1 835 mm
> Pneus : 285/45 R 21 **> 2 525 kg > 4,76 kg/ch > 139 000 €**



iX M60 xDrive

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

SOUCOUPE VIOLENTE

Pas facile de positionner la iX M60 dans la gamme BMW. Dépourvue de numéro (comme les iX1, iX3, etc.), elle ne se rattache à aucun véhicule existant. En matière de style ou de digitalisation de l’habitacle, elle va plus loin que tous les autres modèles. Cette singularité résume probablement son positionnement : l’iX M60 est une émissaire. Techniquement aussi dans la mesure où, au niveau de sa plate-forme inédite, elle fait appel à des matériaux de pointe (acier à haute résistance, aluminium et fibres de carbone), comme une certaine i8 en son temps. Ce châssis lui ouvre aussi 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 cumulée de 619 ch. Mais c’est surtout le couple de 103,5 mkg qui laisse pantois. De quoi effacer les 2 584 kg sur un 0 à 100 km/h liquidé en 3”8. L’essieu arrière directeur aide à tourner et le contrôle actif du roulis parvient à maîtriser les mouvements de caisse, mais le poids démesuré ne met pas en confiance, surtout sur une chaussée humide.
Le confort est bluffant, ce qui pousse à lever le pied, comme le bruit de soucoupe volante à chaque accélération.

> 2 moteurs électriques (1 à l’avant, 1 à l’arrière) **> 619 ch**
> 103,5 mkg > Batterie : 105,2 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 4 953/1 967/1 696 mm **>** Pneus : 255/50 R 21
> 2 584 kg > 4,17 kg/ch > 143 050 €





PHOTOS : BMW AG

XM xDrive

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

UN POIDS, DÉMESURE

Il y a des symboles qui comptent. L’inédite XM (qui ne dérive d’aucun autre modèle dans la gamme) est seulement la seconde réalisation 100 % BMW Motorsport de l’histoire. Précisons, pour les plus jeunes qui n’étaient pas nés ou les plus vieux touchés par l’amnésie, que le premier modèle était la M1. À l’incarnation de la sportive idéale de la fin des années 70 (coupé à moteur central arrière, léger, doté d’un 6 en ligne atmosphérique), le département sportif répond par un SUV mastodonte gavé aux hormones. Les temps changent… Vous aurez compris tout le bien que nous en pensons. Mais notre conscience professionnelle nous oblige à nous pencher sur cette XM. Ou plutôt à lever les yeux, vu le gabarit de la bête. S’il y a quelque chose de sauvage dans cette XM, c’est l’animal à sang chaud qui se cache derrière sa calandre grecque. Laquelle est “ouverte”, ce qui rassure sur le fait qu’un moteur thermique officie encore. C’est le V8 4,4 litres qui s’y colle. Pour l’occasion, il a été légèrement retouché (vilebrequin renforcé entre autres) et développe 489 ch et 66,3 mkg. Cela suffirait à une sportive lourde, mais la XM est un SUV obèse pesant 2 635 kg.



Il reçoit donc l’aide d’un moteur électrique, placé dans la boîte, ajoutant 197 ch à l’écurie. La cavalerie totale atteint 653 ch et 81,5 mkg. Maintenant que nous n’avons plus (trop) de doutes sur les performances, penchons-nous (cette fois c’est le cas) sur les liaisons au sol. Et M Motorsport a eu la main… lourde. L’avant est confié à une double triangulation majoritairement en aluminium et des bras dédiés au guidage libèrent les amortisseurs pilotés d’une partie des contraintes latérales. À l’arrière : multibras, fusée et sous-châssis en alu, tirants supérieurs forgés. Les barres antiroulis sont pilotées par un système 48 V et les roues arrière peuvent braquer jusqu’à 2,5°.

Des raffinements qui “effacent” quelques quintaux et une dizaine de centimètres de carrosserie. Alors qu’elle devrait reculer devant l’obstacle, la XM plonge dans le premier virage venu, dévore la corde et se rue pour en sortir et continuer son festin sur le prochain. Même les épingles abordées avec une bonne dose d’optimisme sont avalées avec une facilité déconcertante. Bien sûr, le poids de l’ensemble et le V8 haut perché entraînent un léger sous-virage, mais on s’attendait à pire. Sous le capot, on s’active. Les pistons et les électrons s’entendent à merveille pour faire fondre le 0 à 100 km/h à 4”3. Le V8 est plus onctueux que hargneux, mais le résultat est là. Côté direction électrique, ça aurait pu être mieux. Changer de mode ne fait jamais disparaître le côté collant autour du point milieu. Quant au freinage, il est méritant vu la charge à laquelle il doit faire face, mais il faudra rester réaliste en évitant de le solliciter trop longtemps. Derniers griefs, une boîte ZF étonnamment lente en rétrogradage et un comportement mieux réussi que le confort. Dommage, au final, que cette XM soit signée M Motorsport car elle s’en sortirait très bien si on n’en attendait pas un tempérament amusant. Elle se contente d’être efficace.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **653 ch >** Couple cumulé : **81,5 mkg > V8 biturbo > 4 395 cm³ > 489 ch** à 5 400 tr/min **> 66,3 mkg** à 1 600 tr/min **>** Moteur électrique **> 197 ch > 28,6 mkg >** Batterie : 29,5 kWh **>** Intégrale **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 5 110/2 005/1 755 mm **>** Pneus AV : 275/45 R 21 ; AR : 315/40 R 21 **> 2 710 kg > 4,15 kg/ch > 178 000 € >** Essai n° 736







PHOTOS : BMW AG

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

La Bolide est dédiée à la piste. C'est la première Bugatti moderne à passer sous les 1500 kg… à sec.





PHOTOS : BUGATTI

BOLIDE

> 1600 ch > 520 km/h > 0 à 100 km/h : **2”17**

PISTE HARD

Depuis la présentation de la Bolide fin 2020, on s’active chez Bugatti. Car pour une marque qui n’a comme limite que le budget de ses clients, tenir les promesses les plus folles n’est pas une option. Celle de faire une hypercar légère, par exemple. Ce qui, pour le constructeur de Molsheim, est un engagement lourd de conséquences. Un tour de force qu’accomplit la Bolide, première Bugatti de l’histoire récente à passer sous la barre des 1 500 kg. Sachant que l’ensemble moteur (le célèbre W16 dont c’est la dernière apparition) et boîte pèse déjà près de 500 kg, vous voyez à peu près l’ampleur du défi à réaliser… pour ne pas dire du miracle à accomplir. Déjà écrasés par le poids des contraintes, les ingénieurs n’ont pas ajouté celles des normes d’homologation pour une utilisation routière. La Bolide sera réservée à la piste, ce qui ne choquera personne. Les ingénieurs ont ainsi opté pour le développement d’une nouvelle monocoque en fibres de carbone, répondant aux critères (notamment en matière de sécurité) imposés par la Fédération internationale de l’automobile (FIA) pour les catégories LMH et LMDh évoluant dans le championnat du monde d’endurance WEC et aux 24 Heures du Mans. Imaginez un catamaran dans lequel chaque passager prendrait place dans un flotteur et vous aurez une idée de ce à quoi ressemble cette coque. Son dessin inédit a aussi permis d’abaisser le W16 de 60 mm par rapport à une Chiron. La chasse, non aux kilos mais aux grammes, se traduit par une carrosserie en carbone, des éléments de liaison et la visserie en titane ou des jantes en magnésium (7,4 kg à l’avant, 8,4 kg à 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, ça tombe bien. 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 a été repris de la Chiron, ce qui n’est pas le cas à l’avant où apparaît un système de combinés ressort/amortisseur à culbuteurs en position horizontale. Harnais 6 points FIA, sièges baquets sur mesure fixes, système Hans de maintien de la tête, volant en forme de X et pédalier réglables, extincteur de qualité “militaire”, le cockpit est entièrement dédié à la compétition. Espérons que les clients le seront tout autant.



> W16 quadriturbo > 7 993 cm³ > 1600 ch (1 850) à 7 050 tr/min **> 163,1 mkg** (188,6) à 2 000 tr/min > Intégrale **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 756/1 998/995 mm > Pneus AV : 30/68 R 18 ; AR : 37/71 R 18 **> 1450 kg** à sec **> 0,90 kg/ch** (0,78 kg/ch) à sec **> 4 000 000 €** (40 exemplaires)

Entre parenthèses, données avec carburant de compétition



Jusqu'alors, la Chiron ne s'était pas découverte. La Mistral le fait avec une élégance rare.



PHOTOS : BUGATTI

MISTRAL

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

MISTRAL GAGNANT

On connaissait le mistral gagnant de Renaud, Bugatti y a ajouté sa Mistral. Difficile de dire si elle sera gagnante, sachant qu'elle n'est pas faite pour le circuit. Mais elle a déjà remporté un titre : celui d'être la seule Chiron sans toit, contrairement à la Veyron qui s'était découverte en Grand Sport et Grand Sport Vitesse. Une exclusivité qui valait bien un tour du monde. La Mistral a ainsi traversé les océans pour aller à la rencontre de ses (quelques) clients et de ses (innombrables) admirateurs. On l'a vue à Pebble Beach, au Japon et sur la Côte d'Azur, seul endroit elle a pu se mesurer au vent éponyme. Mais on ne l'a pas encore vue sur le circuit Paul-Ricard. Un jour de grand vent, cela permettrait de voir une Mistral sur la ligne droite mistral en plein mistral… De bourrasque, il en sera aussi question dans l'habitacle de la Bugatti. Les ingénieurs se sont d'abord attelés à décapsuler élégamment cette supercar avant de se poser la question du toit. Un "parapluie" en carbone, façon Veyron Grand Sport, serait à l'étude, mais cela n'a pas empêché 99 clients de signer un chèque de 6 millions d'euros… L'absence de toit n'est pas le seul intérêt de ce modèle, dans la mesure où c'est également le dernier, homologué pour la route, à recevoir le W16. Il se présente dans la même configuration que celle de la Super Sport 300+. Grâce à sa quadruple alimentation optimisée et au décalage à la coupure d'allumage dans les tours (au-delà de 7 000 tr/min), il gagne 100 ch par rapport à l'origine. De quoi désintégrer le 0 à 100 km/h en 2"5 environ. Est-ce que ce sera suffisant pour décrocher le titre de roadster le plus rapide du monde ? Pas sûr, car du côté de Koenigsegg et Hennessey, on attend déjà cette nouvelle rivale au tournant. Mais quels que soient ses temps devant le chrono, sa plus belle performance aura été d'offrir un écrin à la hauteur du monument mécanique qu'est le W16. Écrin pensé pour profiter au mieux de son chant si particulier.

> W16 quadriturbo > 7 993 cm³ > 1600 ch à 7 050 tr/min **> 163,1 mkg** à 2 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 756/1 998/995 mm **>** Pneus AV : 305/35 R 19 ; AR : 345/30 R 19 **> 1995 kg** environ **> 1,25 kg/ch** environ **> 6 000 000 €** (99 exemplaires)





Si la Super Sport s'allonge de 23 cm, c'est pour aller (encore) plus vite.

PHOTOS: BUGATTI

CHIRON Super Sport

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

RENCONTRE DU 57e TYPE

Voilà un cadeau qui ne s'est probablement pas retrouvé sur Leboncoin quelques jours après avoir été offert. Cette Chiron 57 One-of-One (exemplaire unique) a été commandée expressément par un client de Bugatti pour les 70 ans de sa femme ! Laquelle était tombée en extase devant la Type 57 SC Altantic une vingtaine d'années auparavant, lors d'une visite au musée Mullin de Los Angeles. Mais sachant qu'il ne reste que trois exemplaires de l'originelle, monsieur a préféré en faire faire une originale et unique. Elle se reconnaît à sa teinte et à sa calandre à barrettes verticales calquées sur celles de son inspiratrice. Un exemplaire qui incarne la capacité du département "Sur mesure" de Bugatti à réaliser ce que le portefeuille de ses clients permet. L'occasion, aussi, de créer de l'actualité sur un modèle proche de la retraite puisque la production de son moteur a été arrêtée. Dans la Super Sport, il atteint 1 600 ch, mais l'étagement de la boîte, légèrement revu avec notamment une septième plus longue, lui permet de tutoyer la vitesse maximale de 440 km/h ! Contrairement à la Pur Sport, la Super Sport est faite pour aller vite en ligne droite. Pour cela, la poupe s'allonge de 22,9 cm et offre une carrosserie "*long tail*" Mais en dépit de cet objectif, nous avons eu l'honneur de constater que cette hypercar dissimulait des talents cachés. Comme celui de se fondre dans la circulation – du point de vue du conducteur, les autres usagers ne pensent pas la même chose – comme une GT lambda. Sur les routes autour du circuit du Castellet, elle fait preuve d'une facilité étonnante, à condition de ne pas avoir l'idée d'enfoncer la pédale de droite. Ça, il faut le réserver au circuit. En 28"4, vous serez téléporté à… 400 km/h. Les sensations ressenties sont difficilement descriptibles. À chaque accélération, le conducteur a l'impression d'avoir les bras qui s'allongent alors que ce sont "juste" ses yeux qui reculent dans ses orbites ! Le freinage est à couper le souffle… mais au sens propre. Lourde (1 972 kg), on l'attendait empruntée dans les virages serrés. Elle est sereine. Le poids ne s'évapore pas dans les changements d'appuis et le train avant marque une légère paresse, mais le temps de s'en rendre compte, on est déjà sorti du virage. Quelle que soit sa déclinaison ou sa personnalisation, la Chiron aura marqué l'histoire de son empreinte.

> W16 quadriturbo > 7 998 cm³ > 1600 ch à 7 050 tr/min **> 163,1 mkg** à 2 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 773/2 038/1 212 mm **>** Pneus AV : 285/30 R 20 ; AR : 355/25 R 21 **> 1972 kg > 1,18 kg/ch > 3 840 000 €*** (30 exemplaires) **>** Essai n° 719

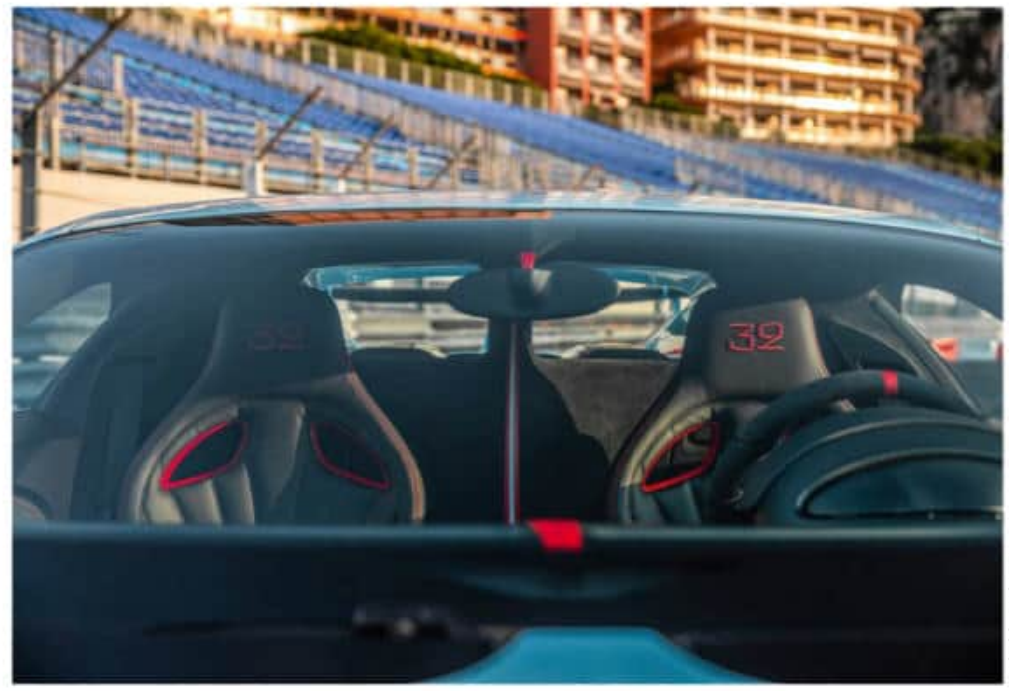
** Prix de la Chiron Super Sport*











PHOTOS : BUGATTI

CHIRON Pur Sport

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

EUPHÉMISME

Appeler Grand Prix une voiture qui dépasse (allègrement) les 3 millions d'euros, on n'est pas loin de l'euphémisme… Sauf que le Grand Prix dont il est question n'a rien à voir avec l'aspect pécuniaire, mais fait référence au sport automobile. Et en particulier aux victoires historiques de Bugatti sur circuit. La Chiron Grand Prix est une série limitée, ce qui, chez Bugatti, signifie… trois exemplaires ! Le premier avait été dévoilé fin 2021 pour marquer, en plus de l'hommage historique, le lancement du département "Sur mesure" de la marque alsacienne. La seconde arrive deux ans après. Elle se reconnaît par son numéro 32 sur les portes, celui-là même que la Type 51 de Louis Chiron arborait lors de sa victoire au Grand Prix de France de 1931. La carrosserie est toujours bicolore, mais le bleu ciel a laissé sa place au blanc. Le jeu graphique des sigles "EB" de part et d'autre du capot est réalisé entièrement à la main. Cet hommage aux Bugatti de course des années 20 et 30 est logiquement réalisé sur la base d'une Pur Sport. C'est *la* déclinaison de la Chiron dédiée à la piste, ce qui se voit immédiatement à l'aileron fixé sur son postérieur. 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 raffermis de 65 % à l'avant et 35 % à l'arrière. Des éléments en carbone, les jantes en magnésium et la ligne d'échappement en titane sont également synonymes d'un allégement de 50 kg. Le W16 avance 1 500 ch et délivre une poussée tout simplement inouïe dans un bruit sourd d'avalanche. Le 0 à 200 km/h, exterminé en 5"5, laisse une Ferrari SF90 Stradale et ses 1 000 ch à 8 dixièmes… Et on vous livre un scoop : il y aura bientôt une troisième Chiron Grand Prix !

> W16 quadriturbo > 7 998 cm³ > 1 500 ch à 6 900 tr/min **> 163,2 mkg** à 2 000 tr/min > Intégrale **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 544/2 038/1 212 mm > Pneus AV : 285/30 R 20 ; AR : 355/25 R 21 **> 1 870 kg > 1,25 kg/ch > 3 000 000 €*** (60 exemplaires) > Essai n° 707

** Prix de la Chiron Pur Sport*



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. L'arrivée des Super Seven 600 et 2000 date de 2023.

caterham.fr



SEVEN 340 R

> 168 ch > 198 km/h > 0 à 100 km/h : **4"9***

DES SENSATIONS PURES

Je vous parle d'un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître. Un temps sans ABS, sans antipatinage, sans assistance, sans électrons, un temps où on était libre quand on prenait le volant. Mais il existe, dans la production actuelle, quelques machines à remonter le temps, même si elles sont de moins en moins nombreuses, tuées par des normes anti-plaisir mécanique. Les Caterham en font partie. Un moteur, 4 roues, une carrosserie sommaire et, au milieu de tout ça (plutôt vers l'arrière d'ailleurs), un conducteur. Mais avant que "le" moins de 20 ans prenne le volant, il faudra lui expliquer quelques règles (élémentaires) de pilotage. Lui parler de transferts de masse, de double débrayage, de sous-virage en entrée, de survirage en sortie, mais une fois qu'il aura compris et appris (sur circuit de préférence), il saura ce qu'est le plaisir du pilotage. La Seven 340 est faite pour ça, elle qui ne pèse que 579 kg (vérifiés) pour une puissance de 168 ch tirée d'un 4 cylindres 2 litres Duratec Ford. De quoi signer des temps dignes de sportives comptant le double de chevaux : 25"8 sur le 1 000 m départ arrêté et un temps dans les pots d'une Audi RS3 de 400 ch sur un tour du Vigeant. Mais aucun chiffre ne saurait retranscrire ce que vit le conducteur. Taillée pour la piste (baquets, suspensions raffermies, semi-slicks et différentiel à glissement limité), la R demande de l'engagement de la part de son conducteur… mais le lui rend bien. Le freinage, à condition de "taper" dedans, est hyper-efficace et bien réparti (sans ABS) : ça bloque de l'avant, puis de l'arrière en entrée de courbe ! La direction ultra-directe permet de placer un train avant mordant. Et à la réaccélération, la Seven embarque plus ou moins selon la détermination du conducteur. Le seul regret est du côté de la boîte, non pas son maniement mais son étagement, trop long. Maudites normes. Pour le reste, cette 340 R garantit le plein de sensations.

> 4 cyl. atmo. > 1999 cm³ > 168 ch à 7 250 tr/min **> 17,8 mkg** à 6 500 tr/min > Propulsion **> BV 5** manuelle > L/l/h : 3100/1575/1090 mm
> Pneus AV : 185/55 R 13 ; AR : 215/55 R 13 **> 579 kg* > 3,4 kg* > 57 954 €** > Essais n°s 732 et 744

* *Mesures* Sport Auto





PHOTOS : CLÉMENT CHOULOT



SUPER SEVEN 2000

> 168 ch > 209 km/h > 0 à 100 km/h : **4”8**

RÉTRO ET FIT

Pas d’inquiétude, le titre ne veut pas dire que Caterahm a électrifié sa Seven (ce que signifie le “rétrofit”), même si les projets en la matière ne manquent pas (Seven EV, Projet V). Si la Super Seven 2000 mérite ce qualificatif, c’est parce qu’elle est à la fois rétro et fit. Rétro avec sa ligne qui joue encore plus sur la fibre nostalgique (si, c’est possible), notamment avec ses ailes qui forment une élégante vague sur le flanc d’une carrosserie qui n’a pas foncièrement évolué depuis les années 70. Elle est aussi fit, avec son poids de sylphide annoncé à 560 kg à sec. Par rapport à la 600, la 2000 gagne en cylindrée (d’où les appellations respectives) comme en puissance, et pas qu’un peu vu qu’elle est multipliée par deux ! Voilà le rapport poids/puissance qui fond comme neige au soleil (3,29 kg/ch), aussi vite que la confiance du conducteur lorsqu’il s’installe au volant. L’étroitesse du cockpit (disponible heureusement en deux largeurs) pourrait d’ailleurs lui donner une excuse pour passer son tour. Ce qui serait dommage, car un tour en Super Seven vaut le détour. Le 4 cylindres de 2 litres s’amusait déjà lorsqu’il était logé sous le capot de la Focus ST. Ici, il s’éclate et avale le 0 à 100 km/h en seulement 4”8. Dans le cockpit, on parierait même sur une seconde de moins tant les sensations sont renversantes. Les pneus Avon ZZS et le différentiel à glissement limité digèrent plutôt bien le supplément de couple, mais le survirage n’est jamais loin. Assis sur le train arrière, le conducteur est rapidement au courant. Au moment de contrebraquer, il notera que l’étroitesse de la carrosserie n’est pas un défaut uniquement lorsqu’il s’installe. Poser le train avant aux freins est toujours indispensable pour espérer tourner. Navigant en permanence entre sur et sous-virage, mais communiquant fidèlement toutes ses réactions, la Super Seven 2000 reste l’une des meilleures sportives pour apprendre à piloter.



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

> 4 cyl. atmo. > 1999 cm³ > 168 ch à 7 250 tr/min
> 17,8 mkg à 6 500 tr/min > Propulsion > **BV 5** manuelle
> L/l/h : 3100/1470/1090 mm > Pneus AV : 185/55 R 13 ; AR : 215/55 R 13 > **560 kg** à sec > **3,29 kg/ch** à sec
> 62 515 € > Essai n° 732

SUPER SEVEN 600

> 86 ch > 170 km/h > 0 à 100 km/h : **6”9**

NOUVELLE À L’ANCIENNE

Il y a de quoi en perdre son latin, même si c’est plutôt l’anglais qu’il faudrait maîtriser. Caterham a présenté deux nouveaux modèles, les Super Seven 600 et 2000, qui ressemblent furieusement à des vieilles voitures. Pour corser le tout, la marque anglaise a dévoilé ces nouveautés à Rétromobile, le rendez-vous de la voiture ancienne ! Une ambiguïté assumée pour ces Super Seven tout droit sorties des années 70. Lorsqu’on parle de “nouveauté” chez Caterham, il faut relativiser : les Super Seven 600 et 2000 sont des évolutions des Seven 170 et 340 qui, elles-mêmes, ont juste évolué ses 50 dernières années pour conserver leur homologation. Ni plus, ni moins. Les dernières arrivées se distinguent par des ailes en goutte d’eau, le bouchon de réservoir chromé ou l’échappement en inox. Il n’y a jamais trop de nostalgie. À l’intérieur, qui est aussi à l’extérieur en l’occurrence, on découvre un volant Moto-Lita et des possibilités de personnalisation de la moquette, des sièges et de la planche de bord. La Super Seven 600 est basée sur la Seven 170. C’est toujours le 3 pattes turbo Suzuki qui anime cette baignoire à roulettes (roues de 14 pouces). Les 86 chevaux pourraient prêter à sourire mais, derrière le volant, on se dit que cette puissance modeste laissera le temps de retrouver ses repères dans une voiture qui ne conduit pas à la place du conducteur. 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, de la poigne sera nécessaire en cas de chaussée mouillée.

> 3 cylindres turbo > 660 cm³ > 86 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 € > Essai n° 739





PHOTOS : CATERHAM

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

Sur le circuit du Vigeant, la Corvette Z06 a battu l'imbattable Porsche 911 GT3.





PHOTOS: GREG



CORVETTE Z06 Pack Z07

> 645 ch > Plus de **350 km/h >** 0 à 100 km/h : **3”1***

À PLAT(ES) COUTURES

La Corvette a toujours été une sportive bourrée de charme, muscle-car à peine civilisée dont le couple de remorqueur du V8 prouvait qu'il pouvait y avoir de la fumée sans feu : de nombreux trains de pneus arrière y ont laissé leur gomme. Jamais, en revanche, elle n'a été la reine des circuits, même si les versions Z06, l'équivalent de GT3 chez Porsche, s'achetaient une conduite. Mais ça, c'était avant. Car la Corvette a tellement changé pour sa huitième génération qu'elle aurait mérité de changer de nom ! Sous une ligne qui perd de son exotisme et une architecture de son originalité (le V8 est passé de l'avant à l'arrière), la C8 est tout simplement transfigurée. En version Stingray, avec son V8 6,2 litres atmosphérique de 482 ch, elle nous a prouvé qu'elle était désormais à la hauteur des meilleures européennes. Nous n'avions pas d'autre choix que d'emmener la Z06 sur le circuit du Vigeant. Principale différence de cette version affûtée : son V8. Toujours atmosphérique, il perd en cylindrée (de 6,2 à 5,5 litres) mais gagne un vilebrequin plat. Cet élément façonne un caractère moteur radicalement différent, à l'image du couple maximal atteint à 6 300 tr/min et du pic de puissance de 645 ch (au lieu de 679 ch aux États-Unis) décroché à 8 550 tr/min. Les choses sont claires : il ne va pas falloir laisser retomber la sauce. Ce tempérament de moteur de course déçoit un peu sur le trajet jusqu'au circuit. À vitesse normale, il faut tendre l'oreille pour entendre respirer le V8 au risque d'oublier jusqu'à sa présence, même en mode Sport. Difficile de ne pas regretter les glouglous de péniche de l'ancien big block. Mais les regrets vont rapidement disparaître une fois arrivé sur le circuit. Launch control enclenché, chronomètre lancé et 3”1 après la Corvette passe la barre des 100 km/h. La très fine gestion de la motricité et la répartition des masses (61 % sur l'arrière) font de l'américaine une championne des décollages express. Après 10”8, elle atteint 200 km/h, soit 2 dixièmes avant une Porsche 992 GT3. Il en est de même au 400 m départ arrêt, explosé en 11”. À la barre kilométrique, seules 20”1 se sont écoulées. Respect ! Et la démonstration va se prolonger sur le chapitre du comportement. La nouvelle répartition des masses fait merveille sur l'exigeant circuit du Vigeant. Christophe Tinseau, qui en a vu d'autres, est sous le charme : « *Ramenez-moi des voitures comme ça quand vous voulez ! C'est un grand plaisir !* » Et le pilote de louer l'équilibre global, l'excellent maintien procuré par les suspensions, le grip latéral élevé (merci les semi-slicks Michelin Sport Cup 2R) et la sensation de légèreté. La plus grande surprise vient du train avant. Précis, stable, réactif, il joue les têtes chercheuses à la moindre impulsion sur une direction transparente. Il est tellement campé sur ses appuis que dans les virages moyens, c'est le train arrière qui peut avoir tendance à se montrer baladeur. De son côté, le V8 fait preuve d'un punch inépuisable, à condition de maintenir ses battements de cœur au-dessus des 6 000 tr/min. Ce que complique un peu une transmission qui pâtit de trous entre les rapports malgré ses 8 vitesses. Au-delà de la troisième, le régime chute de 2 000 tr/min à chaque passage. C'est trop. Autre bémol, des freins carbone/céramique qui ne tiennent pas le choc d'un usage intensif et demandent à être refroidis pour retrouver leur mordant. Des défauts qui passent inaperçus tant les talents de cette Z06 sont grands. La preuve ? Elle tourne 2”5 plus vite que l'imbattable 911 GT3, désormais battue.

> V8 > 5 460 cm³ > 645 ch à 8 550 tr/min **> 60,6 mkg** à 6 300 tr/min > Propulsion **> BV 8** robotisée > L/l/h : 4 688/2 025/1 235 mm
> Pneus AV : 275/30 R 20 ; AR : 345/25 R 21 **> 1679 kg* > 2,6 kg/ch* > 235 000 €** (estimation) > Essai n° 736

* *Mesures* Sport Auto

Chevrolet





PHOTOS: GREG

CORVETTE Stingray Cabriolet

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

ÊTRE ÉPRIS DU PRIX

La nouvelle Stingray s’est métamorphosée et a perdu une bonne partie des caractéristiques communes aux sept précédentes générations. Heureusement, elle conserve l’essentiel : son prix attractif et son moteur. Le V8 6,2 litres atmosphérique maison, bien que totalement nouveau, reste un monument d’émotion. Rond, onctueux, progressif, il fait vibrer la caisse et la corde sensible du conducteur avec ses déphasages de distribution. Plein partout, il aurait pu se contenter d’une boîte 3 avec overdrive. La Tremec, développée spécifiquement, en compte le double. Nous avons mesuré cette Stingray d’entrée de gamme à 21”9 au 1 000 m départ arrêté ! La nouvelle organisation du moteur et du poste de conduite (le premier recule, le second avance) émousse un peu la dimension exotique de la conduite. Mais elle propose aussi un tempérament largement bonifié. La direction guide un train avant précis qui ne manque que d’un peu de conviction à tenir la trajectoire. Trop de vitesse en entrée de courbe se traduira par un sous-virage, ce qui est inédit. Mieux vaut oublier les grandes et longues dérives du train arrière. Pour qu’il se décale, il faut emmener la Corvette sur les freins, accélérer copieusement et ne pas être en retard sur le contre-braquage. Parfaitement assurée en conduite rapide, elle est aussi facile à vivre lors des longs voyages. C’est surtout la suspension magnéto-rhéologique, en option, qui séduit par sa capacité à s’adapter à toutes les situations. Quant à choisir entre les versions Coupé et Cabriolet, sachez que les 35 kg de plus de la seconde et la rigidité un peu inférieure seront quasi imperceptibles sur route ouverte. S’il fallait trancher, nous dirions quand même le coupé car il propose un hard-top… amovible !

> V8 > 6 162 cm³ > 482 ch à 6 450 tr/min **> 62,5 mkg** à 4 500 tr/min > Propulsion **> BV 8** robotisée > L/l/h : 4 634/1 934/1 234 mm > Pneus AV : 245/35 R 19 ; AR : 305/30 R 20 **> 1 717 kg*** (1 527 kg) **> 3,56 kg/ch*** (3,16 kg/ch) **> 116 530 €** (104 990 €) > Essais nos 699, 712, 718 et 725

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





PHOTOS : CHEVROLET

CORVETTE E-Ray

> 664 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h : **2”6**

CONVERSION

L’ex-muscle car continue de rentrer dans le rang, pas par conviction mais par instinct de survie. Sans aide électrique, l’avenir est compromis, même pour les sportives. Quitte à tout changer, le moteur électrique de 162 ch passe sur le train avant. Alimenté par une batterie de 1,9 kWh, il ne permet de parcourir qu’environ 6 km en électrique. Mais il offre l’expérience inédite de conduire la première Corvette traction de l’histoire et apporte malgré tout sa contribution à la baisse des émissions. Le moteur thermique sera donc souvent sollicité, ce dont on se félicite. Car c’est bien le V8 6,2 litres atmosphérique qui fait ses vocalises derrière le conducteur. Et le double effet cool de l’hybridation (non rechargeable), c’est qu’elle autorise la mécanique à retrouver sa puissance d’origine de 502 ch, elle qui est réduite en Europe à 482 ch. La puissance cumulée fait un bond à 664 ch et le double apport de l’électrique et des 4 roues motrices a un effet magique sur le 0 à 100 km/h : il passe de 3”5 pour la Stingray de 482 ch à 2”6 ! Inutile de dire qu’en accélération, la surcharge de 182 kg (autant sur la version Cabriolet) passe totalement inaperçue. Reste à savoir ce que donne le comportement. La suspension magnétique pilotée livrée de série ainsi que les freins carbone/céramique devraient aider à faire oublier le poids, mais il faudra, pour mettre toutes les chances de son côté, cocher l’option des Michelin Sport 4S (drôle d’idée). Espérons surtout que le V8 gardera malgré tout sa sonorité… électrisante !

> Hybride > Puissance cumulée : **664 ch >** Couple cumulé : **81,8 mkg > V8 > 6 162 cm³ > 502 ch** à 6 450 tr/min **> 64,9 mkg** à 5 150 tr/min > Moteur électrique (à l’avant) **> 162 ch > 17,5 mkg >** Batterie : 1,9 kWh > Intégrale **> BV 8** robotisée > L/l/h : 4 699/2 025/1 235 mm > Pneus AV : 275/30 R 20 ; AR : 345/25 R 21 **> 1 712 kg** à sec (1 749 kg à sec) **> 2,58 kg/ch** à sec (2,63 kg/ch à sec) **> 135 000 €** (estimation)

Entre parenthèses, données de la version Cabriolet

PLATiN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV jusqu'au 21"

TÜV CERTIFIED
Pour votre sécurité



P 115

P 73



Jantes racing légères jusqu'au 22"

TEC®
SPEEDWHEELS

TEC GT Race I
8.15kg en 18"



TEC GT 8



PARTENAIRE OFFICIEL Sport auto EXPERIENCE 2024

EROL_SAS_FRANCE WWW.EROL.FR 01.44.78.10.10

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



PHOTOS : LAURENT VILLARON

LEON VZ

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

SANSATION

Notre Supertest est, la plupart du temps, réservé à des sportives faites pour ça. Le circuit est un exercice à part, éloigné des conditions de roulage sur route ouverte, et qui peut se révéler cruel pour une sportive qui n'a jamais mis une roue sur un vibreur. C'est le cas de la Leon. Bien qu'elle soit badgée Cupra et VZ (pour *veloz*, rapide en espagnol), elle n'aurait jamais dû se retrouver entre les mains de Christophe Tinseau. Sur un malentendu, c'est pourtant ce qu'il s'est produit. Et l'expérience, si elle n'a pas été enthousiasmante, a malgré tout réservé son lot de (bonnes) surprises. Rappelons que cette VZ est animée par le 4 cylindres 2 litres qui officie sous le capot de toutes les Golf sportives. Il est ici proposé en version 300 ch, marié à la DSG 7 rapports et couplé au seul train avant. Mais ce dernier reçoit un autobloquant piloté VAQ, un amortissement adaptatif et les jantes peuvent chausser, en option, les excellents Michelin Sport Cup 2. Finalement, cette Leon a peut-être les moyens de s'en sortir sur piste… Après quelques tours, Christophe n'est pas convaincu. Le train avant sous-vire irrémédiablement quelle que soit la façon dont on s'y prend, la direction ne remonte pas assez d'informations, la pédale de frein s'enfonce jusqu'au plancher à la fin du premier tour et la DSG se révèle trop lente en rétrogradage. Voilà qui augure le pire du côté du temps au tour… Raté, il est excellent : 1'52"97, c'est devant une Ford Mustang Mach 1 et derrière une Audi RS3 ! Mais ce décalage entre les sensations et le chrono réalisé résume cette Leon : c'est une voiture muette. Même le 4 cylindres ne se fait pas entendre, lui qui a pourtant des choses à dire en performances : 24"5 sur le 1 000 m départ arrêté, et même 2 dixièmes de moins avec des Brigestone Potenza, c'est pour le moins flatteur. Mais à être trop aseptisée, cette Leon VZ passe à côté de ce que l'on attend d'une sportive : les sensations.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 300 ch (310 ch) à 5 300 tr/min
> 40,8 mkg à 2 000 tr/min **>** Traction (intégrale) **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 398 (4 642)/1 799/1 442 mm **>** Pneus : 235/35 R 19
> 1490 kg* (1 534 kg) **> 4,97 kg/ch*** (4,95 kg/ch)
> 47 140 € (48 840 €) **>** Essais nos 726 et 735

* *Mesures* Sport Auto. *Entre parenthèses, les données de la version Break*



La Leon VZ est rapide, même sur circuit, mais ne le fait pas savoir.



FORMENTOR VZ

> 310 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”9**

AVIS DE RECHERCHE

Ne cherchez pas désespérément dans le catalogue de Cupra, la Formentor VZ5 n’y est plus. Sa production a été arrêtée, ce qui nous désole. Non pas que l’on ait un goût particulier pour les SUV, au contraire même, mais on avait un goût prononcé pour le moteur sous son capot. Le “5” de son appellation avait trait au nombre de cylindres. Eh oui, la Formentor, par des jeux de mutualisation, a eu droit au 5 cylindres Audi en fin de vie. Une mécanique qui donnait une seconde jeunesse à ce SUV : 4”1 pour atteindre 100 km/h, 22”8 à la borne kilométrique, ça ne rigolait pas. D’autant que malgré son altitude, le bloc prenait place dans un châssis plutôt habile… pour un SUV. Le 5 cylindres n’est plus là, mais le châssis reste. Il est donc encore possible de se faire plaisir, même s’il manque quelque chose côté caractère et sonorité. C’est l’incontournable 4 cylindres qui incarne l’offre sportive. Il lui manque 80 ch par rapport au 2,5 litres, mais sachant qu’il a encore 310 ch, il y a de quoi se consoler. Le sprint à 100 km/h est d’ailleurs annoncé en 4”9, ce qui n’est pas loin du temps de feu la VZ5. En revanche, côté émotion, il faut faire le deuil du fonctionnement “à l’ancienne” du 5 cylindres avec un effet turbo très marqué. Ici, la poussée est parfaitement linéaire. C’est bon pour le chrono, moins pour les sensations. Le châssis fait toujours preuve d’un équilibre plaisant, même si des réglages de suspensions plus permissifs (pourtant ajustables selon 15 modes !) accentuent les traits de caractère (autrement dit les défauts) propres à ce SUV. Le sous-virage en entrée est plus prononcé que sur la VZ5 et il ne sera pas vraiment possible d’emmener le train arrière à l’accélérateur, même en mode Cupra. D’ailleurs, la VZ est dépourvue de la fonctionnalité Drift que proposait la VZ5 et qui autorisait de belles glissades (sous la puie). La direction manque un peu de ressenti, mais c’est surtout la sonorité artificielle du moteur qui agace. Elle est censée reproduire le bruit d’un V8, mais ce n’est pas le cas. Mieux vaut s’en remettre aux bonnes vieilles solutions, comme une ligne d’échappement sport signée Akrapovic proposée en option. La boîte DSG 7 rapports suit la cadence, de même que les freins, à condition de ne pas emmener la Formentor VZ sur circuit… ce qui n’est pas prévu.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 310 ch à 5 450 tr/min **> 40,8 mkg** à 2 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 450/1 839/1 528 mm **>** Pneus : 245/40 R 19 **> 1644 kg > 5,3 kg/ch > 53 250 €**





PHOTOS : CUPRA



CZINGER

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



Comme toutes les 21C, la Blackbird installe ses passagers l'un derrière l'autre.

PHOTOS : CZINGER





21C Blackbird

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

DRÔLE D'OISEAU

La Czinger 21C est pour ainsi dire furtive. Les apparitions de cette hypercar sont rares, même si elles se remarquent (l'un allant souvent avec l'autre). Présentée en 2020, elle a battu en 2021 le record du circuit des Amériques à Austin, au Texas, détrônant par là même une McLaren P1 loin d'être maladroite sur piste. En 2022, elle a roulé à Goodwood avant de se représenter au même endroit en 2023, mais dans une version V Max encore plus fuselée. Hyperactive, elle s'est enfin dévoilée à la Monterey Car Week dans une version limitée Blackbird (pour mémoire, la 21C de "série" n'est prévue qu'à 80 exemplaires). L'idée est de rendre hommage au Lockheed SR-71 "Blackbird", icône des avions supersoniques, capable de voler à plus de mach 3 (3 704 km/h). La 21C, de son côté, vise plutôt le record du 0-400-0 km/h en 27", aujourd'hui détenu par la Koenigsegg Regera en 28"81. En attendant de le décrocher, elle multiplie les clins d'œil aéronautiques dans cette version spéciale. Mais le plus visible d'entre eux… n'en est pas un. Les deux passagers prennent effectivement place l'un derrière l'autre, comme dans un avion de chasse, ce qui est le cas dans toutes les 21C. Les spécificités sont à aller chercher dans les détails comme les branches des jantes reprenant la forme de l'avion, vu du dessus. Ou au niveau des échappements qui sont censés rappeler des tuyères d'aéronef. Côté technique, on note une hausse de la puissance (était-ce bien nécessaire ?) qui passe de 1 267 ch à 1 368 ch. Un chiffre obtenu grâce à un V8 de 2,88 litres maison 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 tourner à plus de 10 500 tr/min. Chaque roue avant est équipée d'un moteur électrique, alimenté par deux batteries de 2,6 kWh installées dans les pontons latéraux. Le poids est, quant à lui, annoncé à 1 250 kg, ce que l'on ne demande qu'à croire. La marque fait valoir une approche différente de celle des autres hypercars. Grâce à l'impression 3D de nombreuses pièces, il est facile d'améliorer en continu le niveau des prestations. Mais il y a bien un moment où il faudra s'arrêter d'améliorer et lancer la production.

> Hybride > 1267 ch* cumulés **> 87 mkg** cumulés **> V8 > 2880 cm³ > 963 ch** à 10 500 tr/min **> 77 mkg** à 6 000 tr/min **>** 2 moteurs électriques à l'avant **> 204 ch >** Batteries : 2 x 2,6 kWh **>** Intégrale **> BV7** séquentielle **> 1250 kg** à sec **> 0,99 kg/ch** à sec **> 2 000 000 €** environ (80 exemplaires)

** 1 368 ch pour la Blackbird*

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





PHOTOS : LAURENT VILLARON

STRADALE IR8 Tribute

> 400 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : **3"8***

EN ROUTE VERS LA PISTE !

Impossible de passer toutes les sportives au Super Test. Pour des raisons de logistique, de disponibilité ou de volonté, on doit souvent se faire une raison et renoncer à notre épreuve de vérité au Vigeant. Ce qui ne nous empêche pas d'essayer, surtout lorsqu'on y voit un potentiel. C'est le cas avec la Stradale. Née d'une marque qui a fait des voitures de course durant toute son histoire, cette barquette de route a tout pour être la reine de la piste. Mais comme souvent, les Italiens fixent leurs propres règles du jeu. À commencer par de l'essence avec un indice d'octane de 100 (non disponible en France). Une sorte de dopant qui avantage l'italienne en performances par rapport à ses rivales cantonnées à du SP98. On le gardera dans un coin de la tête. Malgré cela et l'aide du launch control, nous n'avons pas réussi à faire mieux que 3"8 sur le 0 à 100 km/h, loin des 3"3 revendiqués par la marque (mais obtenus dans des conditions très, très favorables). Le chrono au 1 000 m est plus en phase avec ce que l'on espère de ce type de sportive (21"6), même si l'accélération pure est plus la tasse de thé des électriques. La Stradale IR8 Tribute (série limitée en hommage à la première victoire aux 500 miles d'Indianapolis) est faite pour tourner. Avant, il faudra avoir trouvé le bon réglage de la suspension, ajustable à l'aide d'une simple clé 6 pans. Une fois que c'est fait, la barquette livre le meilleur d'elle-même. La suspension maintient parfaitement sans jamais être cassante. La direction se montre directe et dense, mais ne secoue pas le conducteur. Réglée pour être facile à appréhender par des clients qui ne sont pas des pilotes, la Stradale présente un carrossage peu marqué qui la rend neutre, voire un soupçon sous-vireuse. Pas suffisamment pour lui faire perdre son efficacité, *a fortiori* grâce à un train arrière d'une rigueur imperturbable. Le 2,3 Ecoboost de la Ford Focus RS a beau martyriser les gommes arrière (les redoutables Pirelli P Zero Trofeo R), rien n'y fait, pas un seul mkg n'est perdu. Ce n'est pas très fun, mais côté efficacité, difficile de faire mieux. La preuve ? Le temps réalisé par Christophe Tinseau qui hisse cette barquette derrière une Chevrolet Corvette Z06 et devant la Porsche 992 GT3 ! Un chrono qui ne manque pas de panache mais qui, pourtant, aurait pu être encore meilleur selon lui. D'après le pilote, la course de la pédale de frein est trop longue, ce qui perturbe le feeling. Honnêtement, nous n'en avons pas souffert. En revanche, nous sommes d'accord avec lui pour fustiger une boîte beaucoup trop lente. Cette Getrag manuelle est dotée d'un module robotisé pour se passer d'embrayage. Mais déjà en recourant aux palettes, elle manque de réactivité. Le mode auto sera dès lors réservé aux escapades dominicales. Enfin, il manque quelque chose du côté de la sonorité du moteur. Le bloc Ford râle plus qu'il ne chante. Un peu comme nous d'ailleurs…

> 4 cyl. turbo > 2 261 cm³ > 400 ch à 6 200 tr/min **> 51 mkg** à 3 000 tr/min > Propulsion **> BV 6** robotisée > L/l/h : 4 180/1 870/1 041 mm
> Pneus AV : 205/40 R 18 ; AR : 265/30 R 19 **> 1 027 kg* > 2,57 kg/ch* > 255 000 €** > Essais n°s 679 et 745

* *Mesures* Sport Auto

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 des investisseurs principalement français.
delage.fr



PHOTOS : DELAGE

D12 GT

> 1000 ch > 360 km/h > 0 à 100 km/h : **2"5** (2"4)

ENTRER EN PISTE

La production de la Delage D12 de série et limitée (à 30 exemplaires) a commencé. Une bonne nouvelle car, dans ce genre de projet ambitieux et *a fortiori* en France, la révélation d'un prototype est souvent l'étape la moins compliquée. Quatre unités ont déjà été assemblées dans l'atelier installé à Magny-Cours. Une annonce qui intervient seulement cinq ans après la renaissance officielle de la célèbre marque française. La D12 reprend donc à son compte la quête d'élégance (sur la route) et la quête de performance (sur circuit) menée par la marque au début du XXe siècle. Inutile, pour ses concepteurs, de préciser qu'elle embrasse l'objectif d'être une Formule 1 de route, ça se voit ! Fidèle à la tradition, le chiffre de l'appellation définit le nombre de cylindres. Il y en a bien douze dans la Delage, ce qui mérite, avant même de les entendre s'exprimer, un immense coup de chapeau tant la tentation du tout électrique est grande. Pour des contraintes d'homologation, la cylindrée du V12 "fait maison" – les guillemets sont utilisés par la marque elle-même –, passe finalement de 7,6 à 6,6 litres. Ouvert à 66° et doté d'un carter sec, il n'a pas besoin d'aide (de turbo donc) pour développer 850 ch. Signe des temps, il sera soutenu par un moteur électrique qui a gagné en puissance. La GT destinée à un usage routier (on n'a pas dit quotidien) et la Club (orientée circuit mais homologuée route) accueillent un moteur électrique de 150 ch. La puissance totale atteint 1 000 ch, soit 100 ch de moins que l'annonce initiale… ce qui ne devrait rien changer. Côté poids, la GT pointe à 1 360 kg à sec alors que la Club, grâce à quelques retraits (nose-lift, aéro active, etc.), est plus légère de 40 kg. Devant le chrono, les chiffres annoncés par Delage s'améliorent, avec respectivement 2"5 et 2"4 pour les GT et Club sur le 0 à 100 km/h. Impressionnant ! Dans les deux cas, les solutions retenues sont dignes de la F1 : structure monocoque en carbone, châssis arrière en alu, crashbox frontale, suspensions avant et arrière contractives, disques de freins en carbone/céramique… le fin du fin. En revanche, la D12 sera moins égoïste qu'une monoplace puisqu'elle accueillera deux passagers, assis l'un derrière l'autre. Nouvelle donnée : la GT bouclerait le Nürburgring en 6'40", et la Club en 5" de moins. Prometteur…





> Hybride > Puissance cumulée : **1000 ch >** Couple cumulé : **101,7 mkg > V12 > 6 635 cm³ > 850 ch** à 8 600 tr/min
> 76 mkg à 7 000 tr/min **>** Moteur électrique **> 150 ch > 25,7 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 **> 1360 kg** (1 320 kg) à sec **> 1,36 kg/ch** (1,32 kg/ch) à sec **> 2 400 000 €** environ (30 exemplaires)

** Entre parenthèses, les chiffres de la version Club*

DELAGE



D12 " LA F1 DE ROUTE "

1000cv - 1360kg - Vitesse max: 360km/h - 0-100km/h: 2.4s

Production limitée à 30 voitures



DELAGE NORD - CPSA
Fontenay sur Eure
x.bertin@delage-automobiles.com

DELAGE SUD - Marcassus Sport
Colomiers
s.marcassus@delage-automobiles.com

DÉCOUVREZ L'HYPERCAR DELAGE D12 : WWW.DELAGE.FR



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

DEVALLIET

Hervé Valliet est un industriel qui produit des rangements pour les outils. Il est aussi passionné du *light is right* en matière de sportives. En 2019, il lance son projet de construire une sportive française à l'anglaise avec un positionnement *« authentique et rebelle »*. La Mugello apparaît en 2023 et rafraîchit le paysage automobile français.
devalliet.fr





PHOTOS : ADRIEN CORTESI

MUGELLO 375F Roadster

> 225 ch > Plus de **200 km/h >** 0 à 100 km/h : **4"6**

FRANGLAISE

Les dyslexiques risquent de s'y perdre. Il ne faut pas confondre Devalliet et Devialet. En dépit de leur prononciation très proche, ces deux marques n'ont rien à voir… même si elles ont en commun leur nationalité et leur démarche de qualité. Alors que la première fait de l'ingénierie acoustique, la seconde fait de l'ingénierie automobile. Enfin, à un niveau artisanal, sachant que ce n'est pas le métier d'Hervé Valliet, le père de la Mugello, mais sa passion. Ce qui est encore mieux !
Dire que la Mugello est une Caterham à la française n'a rien de réducteur. Au contraire, c'est l'un des plus beaux compliments, tant les Anglais sont passés maîtres dans ce qui fait l'essence de l'automobile. Sous des airs de monoplace des années 50, la Mugello repose sur un châssis en aluminium selon le principe d'assemblage tenon-mortaise. Les suspensions sont à triangulation et les jantes à rayons MWS de 15 pouces reçoivent des Michelin Classic XWX, le manufacturier étant partenaire de ce projet. La carrosserie généreusement évasée permet d'accéder facilement à bord de cette version sans toit ni pare-brise. L'espace est moins étriqué que dans une Caterham et le moelleux des sièges en cuir étonne dans une sportive que l'on attendait spartiate. Plus encore que le confort, c'est le soin apporté aux matériaux et à la finition qui force le respect. C'est de l'artisanat avec un grand "A". Sous le long capot est tapi le 1,6 THP venu de chez PSA, marié à la boîte 6 de la Mazda MX-5. C'est ce qu'on appelle un mariage de… passion. Dépourvues d'assistance, les commandes sont fermes. Embrayage, freins et direction rappellent que la conduite d'une voiture a un jour été physique. Les 225 ch mais surtout les 30 mkg de couple ne font qu'une bouchée des 680 kg annoncés.
Le THP relance avec hargne dans un timbre rauque avant de se jeter sur la zone rouge dans une envolée stridente. Le conducteur a envie de rire à gorge déployée, mais l'absence de pare-brise l'en dissuade.
La grande rigidité du châssis et la direction non assistée offrent une belle précision à l'inscription et il faut être progressif sur l'accélérateur en sortie, et faire confiance à l'autobloquant pour canaliser le couple.
Cette Mugello est une surprise en tous points : une sportive artisanale française, aboutie dynamiquement comme en finition, fabriquée par un passionné qui n'a rien à voir avec l'automobile. Si on y croyait, on aurait appelé cela un miracle.

> 4 cyl. turbo > 1598 cm³ > 225 ch à 5500 tr/min **> 30,6 mkg** à 2250 tr/min > Propulsion **> BV 6** manuelle > L/l/h : 3860/1760/1080 mm
> Pneus : 205/70 R 15 **> 680 kg > 3 kg/ch > 84800 €** (en cours d'homologation) > Essai n°738

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.com



PHOTOS : LAURENT VILLARON

F22

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

SAUVAGE

Il y a souvent, chez un héritier quel qu'il soit, une trace du syndrome de l'imposteur. Se montrer à la hauteur de son aîné pour mériter un legs ne suffit pas, il faut faire mieux. C'est certainement ce que s'est dit Denis lorsqu'il a hérité de Joop. Le père de Donkervoort (et de Denis donc) a passé le flambeau de sa marque qui, depuis 1978, s'emploie à faire d'une Lotus Seven une supercar. Et la première réalisation de Denis y parvient encore mieux que la dernière de Joop. La nouvelle F22 prend la relève de l'excellente D8 GTO avec un objectif simple à énoncer, compliqué à réaliser : faire mieux. Cela commence par plus de puissance. Le 5 cylindres Audi a été confié aux bons soins d'ABT qui a revu vilebrequin, bielles, pistons, admission, échappement, turbo pour tirer… 85 ch de plus ! Côté poids, on aurait bien voulu alléger, mais la D8 GTO se contentant déjà de 750 kg (à sec), on a préféré rigidifier. Le châssis, mêlant carbone et acier, a été entièrement redessiné, ce qui a permis de multiplier par quatre la rigidité ! Empattement allongé, voies élargies, double triangulation confiée à TracTive, freinage à AP Racing, l'héritier n'a pas fait les choses à moitié. La boîte ne change pas de fournisseur (Tremec), mais a été renforcée et dispose d'un nouvel étagement pour mieux exploiter un couple supérieur et plus haut perché. Dès la pression sur le démarreur, le tonnerre gronde. La tempête arrive, mais le vent ne souffle pas encore. Le conducteur se sent à l'aise dans cet habitacle tendu de carbone où tout tombe sous la main. La première vitesse longue, les passages de rapports fermes et le freinage non assisté demandent un engagement immédiat, à allure paisible, de celui qui est derrière le volant. Aller vite requiert alors une dévotion totale : il faut faire abstraction de l'environnement, regarder loin devant le long capot, se concentrer sur les informations envoyées au bassin par les roues arrière situées à proximité et enfoncer l'accélérateur. Peu nerveux avant les 3 000 tr/min, le 5 cylindres se réveille à partir de 4 000 et s'exprime à pleins poumons de 5 000 à 6 900 tr/min. Sur sol sec, les énormes gommes arrière offrent une motricité et un grip latéral qui donnent confiance. Mais il faut sans cesse corriger la trajectoire au volant, la rigidité de l'ensemble lui faisant lire le bitume. Compte tenu des prestations, il est difficile, voire impossible d'exploiter la F22 sur route ouverte. Le circuit est un bien meilleur terrain de jeu, elle dispose d'ailleurs d'une position abaissée (4 cm) pour cet exercice.

> 5 cyl. turbo > 2 480 cm³ > 500 ch à 6 360 tr/min **> 65,3 mkg** à 5 150 tr/min > Propulsion **> BV 5** manuelle > L/l/h : 4 039/1912/1105 mm
> Pneus AV : 235/40 R 18 ; AR : 275/35 R 19 **> 803 kg > 1,6 kg/ch > 312 060 €** (75 exemplaires) > Essai n° 741

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



La 499P a beau porter la mention Modificata, elle reste cantonnée aux circuits.

499P Modificata

> 870 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h : **non communiqué**

24/24 DU MANS

Si cela s'était passé dans un film, on aurait certainement trouvé le scénario trop beau pour être vrai. Mais la réalité, elle, ne peut pas l'être. Le scénario de conte de fées, c'est Ferrari qui l'a écrit lors de la dernière édition des 24 Heures du Mans. La 499P #51 a passé la ligne d'arrivée en tête de l'édition 2023 du double tour d'horloge. Une victoire historique à plus d'un titre. Ferrari faisait tout d'abord son retour dans la catégorie reine après une très longue absence, sa dernière victoire remontant à 1965. La Scuderia a ensuite signé son 10e succès dans la Sarthe. Enfin, il s'agissait de la 100e édition des 24 Heures du Mans : les planètes étaient alignées pour Ferrari. La 499P entre dans la légende pour avoir triomphé du circuit Manceau. Mais la marque a décidé que la plus célèbre course d'endurance du monde (et le championnat WEC) était un terrain de jeu trop étriqué pour sa sportive. Elle a donc décidé de… la commercialiser. Attention, pas pour prendre la route toute de même, mais pour briller pendant les *track days*. Et il y aura de quoi faire, en commençant par une certaine exclusivité dans la mesure où cette 499P sera produite en nombre limité. Aucun chiffre n'a été avancé, mais il ne devrait de toute façon pas y en avoir assez pour tout le monde, malgré les 5,1 millions d'euros demandés. N'étant destinée ni à la course ni à la route, cette hypercar se retrouve dans une zone grise où tout est permis. Pas de contraintes liées au règlement des différents championnats, pas de Code de la route, c'est la cour de récréation des ingénieurs ! La 499P commercialisée ne sera pas, techniquement, la copie conforme de celle victorieuse au Mans. La preuve, elle adopte le terme Modificata qu'il n'est même pas nécessaire de traduire. Il faut, en revanche, savoir ce que cela cache. Le moteur électrique, qui n'intervient qu'aux hautes vitesses en course, sera désormais sollicité en permanence. Installé sur le train avant, il fait de cette hypercar une 4 roues motrices. Les roues arrière sont, elles, confiées aux bons soins du V6 biturbo, ouvert à 120°, hérité de la »»



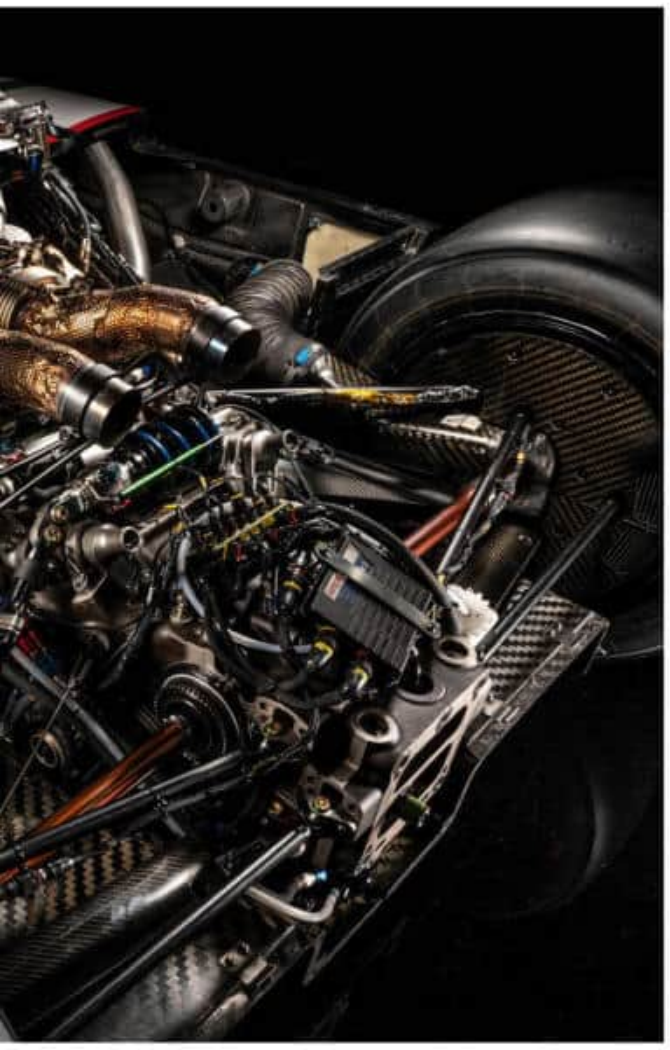


PHOTOS : FERRARI





La suspension et l'antipatinage ont été adaptés pour les clients, qui ne sont pas tous pilotes.



PHOTOS : FERRARI

››› 296, mais avec le bloc porteur et un carter sec. Il accueille un dispositif “*push to pass*” qui donne un petit coup de “pousse” pour dépasser. Petit de 161 ch quand même, ajoutés pendant 7” en appuyant simplement sur un bouton au volant et en collant l’accélérateur au plancher. Combiné aux 272 ch du moteur électrique avant, cela donne une puissance totale de 870 ch, *versus* 680 ch en course ! Et comme on ne voit pas de raison objective pour que le poids augmente sensiblement (1 030 kg), cela laisse entrevoir un rapport poids/puissance qui donne le tournis. Les clients n’étant pas tous pilotes (loin de là même), les réglages de suspensions ont été adaptés, le contrôle de traction reparamétré et Pirelli (Michelin lors de l’épreuve mancelle) a développé des gommes plus appropriées à un usage lors des *track days* qu’à un sprint de 24 heures. À voiture exceptionnelle, programme exceptionnel. La 499P Modificata s’inscrit dans le Sport Prototipi Clienti. Les précieuses sportives restent au bercail, à Maranello, et sont acheminées par la marque sur circuit lors des événements spécifiques ou à la demande des clients. Lesquels ont pu, pour les plus importants (riches) d’entre eux, participer au développement de cette version. Si Ferrari vise, avec cette voiture, à *« devenir la nouvelle référence en matière de frissons sur la piste »*, la portée symbolique de prendre le volant de la voiture victorieuse aux 24 Heures du Mans devrait ajouter aux sensations promises par les performances. Un plaisir réservé à une poignée de chanceux et pour tous les autres, de quoi alimenter les rêves les plus fous. Et cela, ça n’a pas de prix.

> **Hybride** **>** Puissance cumulée : **870 ch** **>** **V6 biturbo** **>** Moteur électrique (à l’avant) **>** **272 ch**
> Intégrale **>** **BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 565/1958/1187 mm **>** Pneus AV : 310/710 R 18 ; AR : 340/710 R 18
> **1030 kg** à sec **>** **1,2 kg/ch** à sec **>** **5 100 000 €** (2 saisons de *track days* comprises)

Ferrari

ROMA Spider

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

1 PIERRE, 2 COUPS DE FOUDRE

En voyant débarquer la toute nouvelle Roma dans le catalogue Ferrari, la Portofino a dû comprendre que ses jours étaient comptés. Dans un but de rationalisation – eh oui, ce mot concerne désormais aussi les marques de prestige –, l'ex-doublon California/Portofino n'avait plus de raison d'être. Ferrari fait donc d'une pierre deux coups en déclinant la Roma en Spider. Mais entre cette dernière venue et la Portofino, les temps ont changé. Les cabriolets dotés d'un toit rigide, hier à la mode, ont peu à peu disparu pour être remplacés par des solutions classiques dotées d'une toile. Un retour en arrière qui a des avantages en matière de poids et de centre de gravité. Par rapport à la Portofino, la Roma est annoncée 29 kg plus légère, mais parallèlement 84 kg plus lourde que la version Coupé. Au volant, c'est d'abord la qualité du travail des suspensions qui séduit. L'amortissement Magnetic Ride semble plus moelleux que dans le coupé. Idéal pour se laisser bercer par le ronronnement sourd du V8 qui caresse l'ouïe. Ferrari a d'ailleurs veillé à travailler la sonorité de la mécanique pour qu'elle reste présente lorsque le rythme augmente, sans être couverte par les bruits d'air. La moindre inflexion du pied droit entraîne une réaction immédiate du V8, mais sans brutalité. L'effet turbo est lissé et la linéarité évoque les V12 atmosphériques d'antan. Jusqu'à 100 km/h, les 84 kg supplémentaires passent inaperçus avec le même temps pour le Spider que le coupé (3”4). Sur le 0 à 200 km/h, 4 dixièmes séparent les deux versions mais, honnêtement, seul le chronomètre s'en rend compte ! Des performances et un agrément obtenus grâce au concours de la boîte à double embrayage qui semble avoir un don de voyance sur ce que veut faire le conducteur. La direction, dont l'assistance ne varie pas selon les modes, offre toujours une excellente lisibilité de la route. L'ensemble des aides électroniques (suspensions, différentiel E-Diff, antipatinage, Ferrari Dynamic Enhancer) interviennent aussi »»»



Le choix d'une capote en toile a des effets positifs sur le poids et le design.

PHOTOS : FERRARI


I RO 620 SP



»» efficacement que discrètement, de sorte que le conducteur a l'impression que c'est lui qui réalise des merveilles. Le train avant gagne en réactivité par rapport à celui de la Portofino alors que l'arrière est franchement plus posé. Sur une chaussée déformée, les appuis vont en revanche laisser poindre quelques microvibrations parasites qui trahissent une rigidité inférieure à celle du coupé. Cela ne gâche pas le plaisir, loin de là, mais oriente la conduite de cette Ferrari vers le dynamisme (de très haut niveau) plus que la sportivité. Si le coupé donne envie d'aller toujours plus vite, le Spider donne envie d'aller loin. Cela suffit au bonheur.

> V8 biturbo > 3 855 cm³ > 620 ch à 5 750 tr/min **> 77,4 mkg** à 3 000 tr/min **>** Propulsion **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 656/1 974/1 301 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 285/35 R 20 **> 1654 kg > 2,67 kg/ch > 246 524 € >** Essai n° 741



ASSURANCE AUTO

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

Réductions importantes pour kilométrage limité.



Nouveaux tarifs 2024

Exemples de tarifs

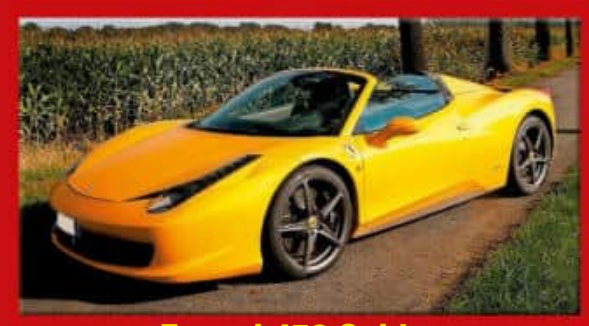
(Tarifs tous risques, - de 7.000 km / an, avec 50% de bonus, garage et lieu de garage à Paris).



Ferrari 296 GTB
A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB
A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider
A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560
A partir de 700 €/an*

Assurance tous risques **Circuit / Loisir** incluse dans votre contrat.
Pour un devis personnalisé contactez **Rémy Parisseaux** au **06.64.96.64.84**

N° Orias : 14000184

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Qu'elle soit coupé (GTB) ou Spider (GTS), la 296 fait tout parfaitement. Les rivales ont du souci à se faire.

296 GTS Assetto Fiorano

> 830 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h : **2”7*** (2”9)

SIMPLY THE BEST

Merci à Mike Chapman et Holly Knight, les auteurs de l'ombre de la chanson *The Best* interprétée initialement par Bonny Tyler, rendue célèbre par Tina Turner et découverte par les moins de 20 ans grâce à Black Eyed Peas. Merci pour avoir trouvé le titre idéal pour le Supertest de la Ferrari 296 GTS. On pourrait même s'arrêter là, car l'essentiel est dit. Mais à une époque où l'on doute de tout, et en particulier de l'indépendance des journalistes, la démonstration par l'argumentation n'est pas une option. Ce qui nous va bien, sachant que depuis que nous avons goûté à cette friandise, nous nous en délecterons dès que l'occasion se présentera ! Nous voilà donc sur l'incontournable circuit du Vigeant, accompagnés de l'irremplaçable Christophe Tinseau. La 296 que nous allons martyriser se présente avec le pack Assetto Fiorano (amortisseurs Multimatic réglables, spoiler avant en carbone procurant 10 kg d'appui supplémentaire, contre-portes allégées) orienté vers une utilisation piste, ce qui paraît logique. Ce qui l'est moins, c'est que Ferrari a dépêché la version GTS, c'est-à-dire dépourvue de toit. Un détail pour vous, mais pour nous, ça veut dire beaucoup, ou au moins un peu plus de poids (pour les renforts) et un peu moins de rigidité. Mais il faut croire que Ferrari est sûr de son coup car la marque n'a pas l'habitude de se contenter de la seconde place, que ce soit au Vigeant ou aux 24 Heures du Mans. Commençons par sortir le chrono pour voir un peu où on se situe en matière de performances. Autre avantage, les chiffres ne mentent pas, ce qui pose les bases d'une parfaite objectivité. Le 0 à 100 km/h est, disons, prometteur : 2”75, c'est époustouflant, même si nous avons déjà obtenu mieux, notamment avec une certaine Porsche 918 Spyder. Mais l'italienne n'est pas prête à se laisser faire. À 200 km/h, elle reprend la main d'un dixième sur l'allemande (7”3 *versus* 7”2). Renversant ! Au 400 m départ arrêté, elle humilie une McLaren Senna (pourtant taillée pour l'exercice) qui doit se contenter de 10”4, alors que la Ferrari très polyvalente (nous le verrons) fait claquer un temps de 9”9. Stupéfiant ! Pour survoler cet exercice de la sorte, la 296 GTS a un truc, deux même – pour être honnête, il y en a trois si l'on compte aussi les Michelin Cup 2 R. Le premier, c'est son moteur électrique qui délivre son couple maximal (32,1 mkg) dès le démarrage, comblant ainsi le peu de creux laissé par le V6 en bas du compte-tours. Le second, c'est un Launch Control intelligent. Comprenez par là qu'il “apprend” à condition de réitérer l'exercice au moins trois fois. Nous l'avons vérifié : les patinages ont disparu au fur et à mesure des tentatives. Bluffant ! Passons au comportement. Pour éviter tout soupçon de favoritisme de notre part, laissons la parole à Christophe Tinseau qui a pour échelle de comparaison les bolides des 24 Heures du Mans : *« Elle pulvérise tout ce qui roule. »* Voilà, c'est dit et ça pourrait suffire. Mais ce serait dommage de ne pas préciser que la chaîne hybride est l'une des toutes premières à nous faire aimer les électrons. Le moteur électrique n'est qu'un faire-valoir pour le thermique, il le soutient quand il le faut mais discrètement, sans se faire remarquer. Et dès qu'il peut, il laisse la main à ce V6 biturbo (ouvert à 120°) qui a tout compris de ce qu'on attendait d'un moteur thermique. Du souffle, du caractère et une voix à vous faire dresser les poils sur les bras. Chez Ferrari, alors qu'on n'avait d'oreilles que pour les V8 et V12, on a même surnommé ce petit nouveau *« piccolo V12 »*. »»»



PHOTOS : LAURENT VILLARON



La 296 nous fait aimer l'hybridation : l'électrique est là pour sublimer le V6 thermique.

››› Il serait aussi dommage de ne pas parler de comportement. Car la 296 GTS livre le genre de copie que l'on montre au reste de la classe. Pour peu qu'on opte pour les Cup 2 R plutôt que les Pilot Sport 4S qui font perdre en remontée d'information dans la direction autour du point milieu, la sportive se transforme en arme de précision massive. La suspension Multimatic pensée pour le circuit est moins conciliante, sans être ferme pour autant. Elle procure un confort appréciable sur route et avale les vibreurs du Vigeant sans risque d'indigestion. Le train avant est léger, consistant, précis, transparent. La boîte passe les rapports à la vitesse de l'éclair et se débrouille aussi bien toute seule que lorsque le conducteur attrape les palettes en aluminium. En plus d'être facile à doser, le freinage (disques carbone/céramique percés et ventilés) est endurant et redoutablement efficace (114 m depuis 200 km/h). Des défauts ? Une ergonomie du poste de pilotage qui manque encore d'intuitivité. Pour le reste, la 296 (GTS ou GTB) s'impose comme la meilleure machine pour apprécier le moindre kilomètre de route, de circuit, d'autoroute et même de ville ! *What else ?*

› **Hybride rechargeable** › Puissance cumulée : **830 ch** › Couple cumulé : **non communiqué** › **V6 biturbo** › **2 992 cm³** › **663 ch** à 8 000 tr/min › **74,9 mkg** à 6 250 tr/min › Moteur électrique › **167 ch** › **32,1 mkg** › Batterie : 7,45 kWh › Propulsion › **BV 8** robotisée › L/l/h : 4 565/1 958/1 187 mm › Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 305/35 R 20 › **1 651 kg*** (1 470 kg à sec) › **1,99 kg/ch*** (1,77 kg/ch à sec) › **315 380 €** (271 115 €) › Essais n°s 723, 731 et 739

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





PHOTOS : LAURENT VILLARON



TAILORED FOR YOU

Tastes change. Not passion.*

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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

TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



La SF90 peut évoluer en tout électrique… mais c'est un crève-cœur de laisser dormir le V8.

SF90 Spider Assetto Fiorano

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

BLANC BONNET…

Quand on est un amateur de sportives authentiques, on fuit l’électrification et on évite les versions cabriolet. Deux précautions qui garantissent théoriquement de faire le bon choix. La première parce qu’elle édulcore l’émotion lorsqu’elle est partielle (hybridation), voire la supprime lorsqu’elle est totale (100 % électrique). La seconde parce qu’elle est synonyme de prise de poids ou de rigidité moindre, voire les deux à la fois. Deux précautions qui n’ont pas lieu d’être dans la SF90. D’un côté l’hybridation n’enlève rien au plaisir de conduire, de l’autre, entre la Stradale et la Spider, c’est blanc bonnet et bonnet blanc. Soyons tout à fait objectifs, au démarrage, il manque quelque chose. La Ferrari se déplace sans le moindre bruit. Le V8 reste coi, tout comme les passants qui se demandent s’ils ne sont pas devenus sourds. Les écolos des centres-villes, eux, se féliciteront : le sauvetage des pingouins de la banquise est en bonne marche ! À basse vitesse, la SF90 fonctionne sur ses 3 moteurs électriques, rien que ça. Le premier, de 204 ch, est placé entre la boîte et le V8 ; les deux autres, de 135 ch chacun, sont sur les roues avant. Mais ce n’est pas parce qu’elle ne fait pas de bruit (pour l’instant) que la pièce maîtresse de cette Ferrari n’a rien à dire. On retrouve avec un immense plaisir le légendaire V8, légué par la F8 Tributo. Lui qui n’en avait pas besoin s’améliore encore : sa cylindrée augmente de 3,9 à 4 litres, son poids baisse de 25 kg et sa puissance progresse de 60 ch. À la première accélération, difficile de décrire ce qu’il se passe. La SF90 est éjectée comme un bouchon sabré d’une bouteille de champagne. Et le V8 ne s’est même pas réveillé. Le couple immédiat des moteurs électriques procure une réactivité à laquelle même le plus élastique des moteurs ne peut prétendre. Et lorsque le V8 se joint à la fête, c’est le conducteur qui a envie de sabrer le champagne, car il se rend compte que oui, une sportive hybride qui procure de l’émotion, c’est possible ! Voilà qui rassure (un peu) pour les prochaines années. Les moteurs électriques n’ont pas comme seul intérêt (outre l’histoire des pingouins) de gommer l’once d’inertie du V8 dans les bas régimes. Ils vont améliorer un comportement naturel qui n’était déjà pas maladroit. Le conducteur, étourdi par la force de l’accélération, va être assommé par les changements de cap. C’est bien clair : dans les premiers virages, il a systématiquement un temps de retard. Il freine trop tôt, passe trop lentement et réaccélère trop tard. Agilité, équilibre, précision, la SF90 sait tout faire et elle le fait bien. On a beau chercher, les 70 kg supplémentaires de la version Spider ont disparu. Quand à la rigidité, si elle perd, cela ne se ressent jamais. Le potentiel de cette sportive dépasse celui de bien des conducteurs. Mais celui-ci n’a même pas l’impression d’être le maillon faible car la Ferrari reste facile. Elle pourrait presque être mise entre toutes les mains… si on acceptait d’en rendre le volant.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **1000 ch >** Couple cumulé : **126 mkg > V8 biturbo > 3990 cm³ > 780 ch** à 7500 tr/min
> 81,5 mkg à 6000 tr/min **>** Moteurs électriques (2 à l’avant + 1 à l’arrière) **> 220 ch > 44,5 mkg >** Intégrale **> BV 8** robotisée
> L/l/h : 4710/1972/1186 mm **>** Pneus AV : 255/35 R 20 ; AR : 315/30 R 20 **> 1670 kg** à sec (1600 kg à sec) **> 1,67 kg/ch** à sec (1,6 kg/ch à sec)
> 465 715 € (423 575 €) **>** Essais nos 702, 703, 714 et 725

** Entre parenthèses, données de la SF90 Stradale*





SF90 XX Stradale

> 1030 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h : **2”3**

X-FILES

Il paraît que la vérité est ailleurs. Cela plaira certainement au duo de choc d’agents du FBI, Mulder et Scully, d’apprendre qu’il existe bien un monde parallèle. Nous en avons la preuve, il est chez Ferrari. Depuis 2005, le programme XX Corse propose à des clients – à ce niveau-là, ce sont même des actionnaires – une voiture de course qui n’a dès lors pas le droit de rouler sur la route, mais qui n’est pas non plus homologuée pour un championnat. Une voiture qui ne sert à rien, donc, hormis à faire rêver, ce qui est déjà énorme. La première de la lignée était la FXX, produite à 30 exemplaires, vendue à 29, l’unité manquante ayant été offerte à un certain Michael Schumacher. Puis il y a eu la FXX Evo, la 599XX en 2010, la FXX-K en 2015 et la Evo pour enfin arriver à la SF90 XX. Mais cette dernière marque une inflexion notable des règles du jeu : elle est homologuée pour la route ! De quoi la rendre plus utile (ou moins inutile) pour plus de monde (799 Stradale et 599 Spider) et surtout pour Ferrari vu que le salaire annuel de votre serviteur ne suffira pas à payer les 4 jantes. Mais l’avantage d’être essayeur, c’est d’être payé pour conduire ce genre de voiture. Pas longtemps, certes, mais vite… ce qui revient au même. Nous voilà donc en Italie, pour découvrir la première XX homologuée pour la route… sur la piste de Fiorano. Inutile de chercher à comprendre la logique, mieux vaut chercher à comprendre ce que cette nouveauté a de nouveau ! Par rapport à une SF90 ordinaire – voilà deux mots qui ne sont pas faciles à placer côte à côte dans une même phrase –, la XX a surtout beaucoup d’aéro en plus. Il y a celle qui se voit, comme le premier aileron fixe depuis la F50 ou les écopes qui percent le capot de toute part (système S-Duct). Et il y a celle qui ne se voit pas, comme le Shut-off Gurney – les ingénieurs de chez Ferrari doivent probablement faire des concours pour inventer tous ces termes plus exotiques les uns que les autres – qui consiste en une trappe mobile en aval du compartiment moteur qui s’ouvre (augmente l’appui) ou se ferme (réduit la traînée) selon les besoins. Résultat, à 250 km/h, la XX générerait 530 kg d’appui, soit deux fois plus que la version d’origine. C’est aussi cette nouvelle aéro qui explique les 13 ch supplémentaires tirés des 3 moteurs électriques (deux à l’avant, un entre la boîte et le V8) lesquels, c’est bien connu, souffrent de la chaleur. Comme si cela ne suffisait pas, le V8 développe 18 ch supplémentaires grâce à des conduits »»



La SF90 XX est la première “XX” a être homologuée pour la route. De là à en croiser une…



PHOTOS: FERRARI

PHOTOS: FERRARI

›››› d'admission et d'échappement polis et à la hausse du taux de compression dû aux nouveaux pistons. Le poids, lui, serait en baisse de 10 kg, ce qui ne devrait pas sauter aux yeux. Ce qui saute aux yeux, à la figure même, c'est le prochain virage. L'accélération n'est pourtant pas brutale comme dans une Chiron, mais elle est irrésistible. C'est comme regarder un film en accéléré, on essaie de suivre la cadence, on retrouve quelques repères puis on finit par remettre une vitesse que notre cerveau peut digérer. On n'est pas pilote de F1, juste journaliste. La SF90 XX, elle, est une voiture de course. L'effet vectoriel des deux moteurs tire le train avant au point de corde. Les vitesses de passage et le grip des Michelin Cup 2 R sont tels que l'on sent un léger sous-virage, un peu de roulis mais pas la moindre perte de motricité. Elle entre dans un virage comme un boulet de canon et en ressort comme une fusée. Au volant, l'impression d'être en partance vers la lune est renforcée par un volume sonore poussé à fond (conduit d'admission plus proche de l'habitacle et résonateur collé au moteur) : une rafale d'arme de guerre passerait pour un pistolet à pétard à côté du son démentiel du V8. La boîte dégaine les rapports avant même que le cerveau en formule l'idée et les freins donnent l'impression de faire plisser le bitume de Fiorano. Cette SF90 XX est exceptionnelle sur piste, mais sachant qu'elle est homologuée, on ne demande qu'à en reprendre le volant pour une petite escapade au supermarché…

> **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée : **1030 ch** > **V8 biturbo** > **3990 cm³** > **797 ch** à 7900 tr/min > **82 mkg** à 6250 tr/min > Moteurs électriques (2 à l'avant, 1 à l'arrière) > **233 ch** > Intégrale > **BV 8** robotisée > L/l/h : 4850/2014/1225 mm > Pneus AV : 255/35 R 20 ; AR : 315/30 R 20 > **1560 kg** à sec (1660 kg à sec) > **1,51 kg/ch** à sec (1,61 kg/ch à sec) > **770 000 €** (836 690 €) > Essai n° 743

** Entre parenthèses, données de la SF90 XX Spider*





PHOTOS : FERRARI

812 GTS

> 800 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h : **3”**

COURANT D’AIR

Regardez bien cette 812 GT : c’est la dernière Ferrari cabriolet V12 à moteur avant de l’histoire. La fin d’une espèce qui s’est toujours fait désirer. Depuis les 250 GTS Spyder California, 275 GTS et 365 GTS/4 Daytona, les V12 sans couvre-chef ont toujours eu cette faculté d’ajouter une dose d’exclusivité à l’exceptionnel. L’exceptionnel, c’est la 812 Superfast et son V12 atmosphérique de 800 ch qui ont servi de base. L’exclusivité, c’est le toit rigide rétractable (en 14” jusqu’à 45 km/h, c’est mieux que le contraire) qui entraîne une poupe redessinée et 40 kg mal placés. La langue française ne manque pas d’adjectifs élogieux. On est pourtant rapidement à court lorsque l’on démarre le V12 Ferrari. La simple mise en route libère un miaulement de félin, sourd et rauque. Chaque infime pression sur l’accélérateur donne le sentiment que l’aiguille du compte-tours monte plus facilement vers la zone rouge qu’elle ne redescend vers le ralenti. En écrasant l’accélérateur, la GTS est catapultée au bout de la ligne droite que l’on avait pourtant choisie de longueur suffisante. Le V12 ronronne, chante puis hurle de 6 000 à 8 900 tr/min à déchirer (de plaisir) les tympans. La poussée est si phénoménale que le conducteur a l’impression d’être tiré par le volant. Les performances parlent d’elles-mêmes : 3’’ sur le 0 à 100 km/h et 8’’5 sur le 0 à 200 km/h (2”9 et 7”9 pour le coupé Superfast). Des chiffres qui donnent le tournis, tout comme la multiple personnalité du V12 : absence totale d’inertie, couple d’un diesel et légèreté d’un moteur de course (le rupteur culmine à 8 900 tr/min) ! Époustouflant. Avec 1 670 kg (1 630 kg pour la Superfast) annoncés, la 812 GTS reste parmi les moins lourdes de la catégorie. Face au défi de faire passer 800 ch et 73,2 mkg de couple sur les seules roues arrière, les ingénieurs ont eu recours à deux solutions. La première, ce sont les roues arrière directrices qui braquent dans le sens de celles de l’avant à haute vitesse et dans le sens inverse à basse vitesse. La seconde, c’est une direction électrique intelligente, car capable d’aider le conducteur à imprimer le bon angle au volant sans que cela perturbe le toucher de route. Le comportement se montre redoutable d’efficacité avec un énorme grip du train avant et des mouvements de caisse efficacement verrouillés. La 812 est une GT de référence, aussi élégante que performante.

> V12 > 6 496 cm³ > 800 ch à 8 500 tr/min **> 73,2 mkg** à 7 000 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 657/1 971/1 276 mm
> Pneus : AV : 275/35 R 20 ; AR : 315/35 R 20 **> 1 670 kg > 2,09 kg/ch > 336 270 €** > Essai n° 709





PUROSANGUE

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

IMBÉCILE TOI-MÊME !

Il n’y a que les imbéciles qui ne changent pas d’avis. Voilà un proverbe bien pratique qui permet de se tromper sans avoir l’air idiot. Au contraire même, puisque changer d’avis devient une marque d’intelligence. Nous voilà donc rassurés, nous sommes intelligents. Car il faut bien l’avouer, la Purosangue nous a fait changer d’avis sur les SUV… même si ce n’était pas l’objectif premier de la marque. Pour réussir son entrée (tardive) dans le segment, Ferrari a mis toutes les chances de son côté en convoquant le V12 atmosphérique maison ! Un SUV 12 cylindres, on n’avait pas vu ça depuis la Lamborghini LM002. Ce monument mécanique est repris de la 812 et adapté pour l’occasion. Ouvert à 65°, il conserve l’injection directe, le carter sec et l’admission. L’allumage et l’échappement sont nouveaux et les culasses viennent de la Superfast. L’idée est d’adapter son fonctionnement à ses nouvelles prérogatives familiales : 80 % du couple est disponible dès 2 100 tr/min. On craint alors que le régime maximal, lui aussi, ait été abaissé : on peut se tranquilliser, le V12 ne coupera pas son récital avant 8 250 tr/min. Et quel récital ! Des sonorités pop en bas du compte-tours, aux fréquences rock au milieu pour finir par l’opéra lyrique en haut, ce V12 sait tout faire. Il sait aussi téléporter 2,1 tonnes d’alu et d’acier à 100 km/h en 3”3 sans effort apparent. La boîte joue toujours les chefs d’orchestre avec la maestria qu’on lui connaît, passant les rapports à la volée, sans oublier les pétarades dans les échappements. Dommage que les deux derniers rapports soient trop longs et que les palettes, solidaires de la colonne de direction, ne soient pas toujours simples à atteindre en braquage. Mais n’oublions pas que nous sommes à bord d’un “simple” SUV. Si l’illusion sportive est si parfaite, c’est aussi parce que le comportement réécrit les règles de la physique… en commençant par les respecter. L’équilibre entre l’avant et l’arrière est quasi parfait (49/51 %), ce qui n’est pas gagné avec un V12, bien que celui-ci soit presque sous le tableau de bord. Le châssis, lui, est en aluminium, ce qui lui offre une rigidité à la torsion supérieure de 30 % par rapport à une GTC4Lusso ! Si l’électrique n’est pas venu perturber le V12, ce dont on se félicite, elle vient prêter main-forte à l’amortissement, ce dont on se félicite. Fourni par Multimatic, le système TASV greffe un électromoteur 48 V sur chaque combiné. On vous épargne le fonctionnement complexe car le résultat est simple : la Purosangue raye de son vocabulaire les termes de roulis, plongée ou cabrage. Si on oubliait (et dans les faits on l’oublie) la hauteur qui nous sépare du sol, on se croirait au volant d’une sportive. Le mot est lâché, et on l’assume. Certes, ce SUV ne renie pas sa nature sous-vireuse, mais ses réactions transparentes sont faciles à cerner. Le train avant fait preuve d’une précision et d’une rigueur inconnues de nombreuses GT. L’arrière, lui, est doté de roues directrices. Mais alors que ce système compense souvent une faiblesse de l’avant, il fonctionne ici en symbiose parfaite en braquant juste ce qu’il faut. Résultat : les pneumatiques atteignent les premiers leurs limites. Les Michelin Sport 4 S sont pourtant excellents, mais ils ne peuvent rien lorsque la Purosangue encaisse 1,3 g selon l’ordinateur de bord… peut-être un peu optimiste mais pas fantaisiste ! La direction fait preuve d’une précision étonnante, mais manque un peu de remontées d’informations. Côté freinage, les disques carbone/céramique de 398 mm à l’avant et 380 mm à l’arrière font de l’excellent boulot, même s’ils ne sont pas faciles à doser (pas de liaison mécanique). Reste que cette Purosangue est le seul SUV à donner autant de plaisir derrière son volant qu’à bord d’une sportive. C’est la première fois que l’on écrit ça à *Sport Auto*. Il était temps !





Avant la Purosangue, on ne se battait pas pour prendre le volant d’un SUV.



> V12 > 6 496 cm³ > 725 ch à 7 750 tr/min **> 73 mkg** à 6 250 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 973/2 028/1 589 mm **>** Pneus AV : 255/35 R 22 ; AR : 315/30 R 23 **> 2 170 kg > 2,99 kg/ch > 384 230 € >** Essais n°s 735 et 738





PHOTOS: LAURENT VILLARON



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. Les GT sportives disparaissent peu à peu mais la Mustang est là.

ford.fr





MUSTANG GTD

> 800 ch environ **> Non communiqué >** 0 à 100 km/h : **non communiqué**



La panoplie de Transformers de cette Mustang utilise allègrement le carbone.

LOST IN TRANSLATION

De ce côté-ci de l'Atlantique, on préfère nettement l'appellation GTi à GTD. Cette dernière a des relents de gasoil qui nous ont toujours donné des haut-le-cœur. Mais haut les cœurs, au pays de l'oncle Sam, elle n'a pas du tout la même signification. Elle fait référence à la catégorie reine du championnat du monde d'endurance, baptisée GTD Pro, qui regroupe, pour résumer, des voitures de course dissimulées sous des carrosseries de voitures de route. La Mustang GTD, ce n'est pas loin d'être ça. D'ailleurs, difficile de dire que cela ne se voit pas avec une carrosserie sortie tout droit du dernier *Transformers*. Outre le travail aérodynamique qui vise plus l'appui que la vitesse maximale, Ford (aidé de Multimatic, a qui l'on doit la coque de l'Aston Martin Valkyrie) s'est employé à utiliser du carbone partout où cela était possible. On en trouve pour le capot, le coffre, les ailes, le séparateur avant, le diffuseur et le toit. Malgré les efforts fournis à l'allégement, la marque reste pudique sur le poids total, se contentant d'évoquer une répartition des masses proche de l'équilibre. Allégée, la GTD le sera sans aucun doute, légère il ne faut pas rêver : nous parions sur environ 1 800 kg.
La démarche n'a pas laissé sa place au compromis. Le coffre accueille la suspension multibras sophistiquée, le système de commande hydraulique de la suspension et le refroidissement de la boîte-pont (8 rapports à double embrayage). La suspension est semi-active : elle peut faire varier la raideur des ressorts et la hauteur de caisse, qui perd jusqu'à 40 mm en position piste. Ce système, baptisé DSSV et signé Multimatic, est utilisé en course (GT3) et a été adopté sur la Ferrari SF90, la première AMG GT et l'Aston Martin One-77. Que du beau monde. Sous le châssis se cache aussi un fond plat qui utilise une technologie interdite en compétition. Des volets avant permettent de faire varier le flux d'air selon l'inclinaison de l'aileron arrière, ces éléments étant pilotés par l'hydraulique. Qu'en est-il du cœur de la bête ? Il est gros, très gros même. Le V8 5,2 litres a été spécialement développé pour l'occasion. Gavé par un compresseur, doté d'un carter sec, il a été travaillé pour prendre du plaisir (et en donner) à monter dans les hauts régimes. La preuve, le rupteur est perché à 7 500 tr/min. Même pudeur que pour le poids, Ford ne communique pas la puissance, mais elle devrait avoisiner (dépasser ?) 800 ch ! Pour en profiter pleinement, il sera possible d'opter pour une ligne d'échappement en titane, qui fera gagner quelques kilos en plus des décibels. Autre moyen de réduire le poids, l'option des jantes en magnésium. Construite en série limitée (pas de chiffre pour le moment), cette Mustang devrait débuter autour des 300 000 $ hors taxes (275 200 €) et sera commercialisée en France. Aucun chiffre de performances n'a été avancé. Mais l'objectif est de descendre sous les 7 minutes sur la Nordschleife. C'est peu ou prou le temps signé par notre confrère allemand de *Sport Auto* au volant de la Ferrari 296 GTS (830 ch pour 1 651 kg vérifiés). Ça promet…

> V8 compresseur > 5 200 cm³ > 800 ch environ **>** Propulsion
> BV 8 à double embrayage **>** Pneus AV : 325/30 ZR 20 ; AR : 345/30 ZR 20
> 275 200 € HT environ (commercialisée en France)



PHOTOS : FORD

Ford



MUSTANG Dark Horse

> 448 ch > 263 km/h > 0 à 100 km/h : **5”2**

AMPUTÉE

La septième génération de Mustang ne se contente pas de se mettre au goût du jour. Elle ajoute un label sportif qui est, lui, à notre goût. Baptisé Dark Horse, il désigne une déclinaison de la mythique américaine plus axée sur la piste, ou moins sur la route, la Mustang n’ayant jamais été une spécialiste des *track days*. Mais cela pourrait bien changer. L’incontournable V8 5 litres est toujours de la partie mais il reçoit, entre autres, les bielles en titane de la Shelby GT500. La puissance grimpe justement à 500 ch, ce qui en fait la Mustang la plus puissante jamais construite, à l’exception de la GTD. Pour l’adapter à une utilisation intensive sur piste, le pack Track Sprint est livré de série. Il intègre toute une batterie de refroidisseurs : pour l’huile de boîte (la mécanique 6 ou l’automatique 10 en option), pour l’huile moteur, pour les freins (étriers Brembo à 6 pistons) et pour l’essieu arrière. Le radiateur est, quant à lui, plus léger et pourvu de ventilateurs plus puissants. Les liaisons au sol ont également fait l’objet de toutes les attentions. La suspension MagneRide fait partie de la dotation alors que les jambes de force ont été… renforcées ! La barre stabilisatrice arrière gagne en diamètre, le différentiel arrière à glissement limité fait acte de présence et les jantes de 19 pouces chaussent des Pirelli P Zero PZ4. Trop léger pour vous ? Pas de problème, il existe le Handling Package qui raidit les ressorts, renforce les barres stabilisatrices avant et arrière, et mobilise des Pirelli Trofeo RS. Si on vous parle de cette Dark Horse, ce n’est pas pour vous frustrer : elle sera bien commercialisée en France, aux côtés de la GT. Malheureusement, les normes amputent sensiblement la puissance, la Dark Horse se retrouvant avec 448 ch (la GT passe de 486 à 440 ch). Dommage, mais c’est toujours mieux que de ne pas l’avoir.

> V8 > 5 038 cm³ > 448 ch (440 ch) à 7 000 tr/min **> 55 mkg** (55 mkg) à 4 600 tr/min > Propulsion **> BV 6** manuelle > L/l/h : 4 819/1 917/1 403 mm
> Pneus AV : 255/40 R 19 ; AR : 275/40 R 19 **> 1754 kg > 3,65 kg/ch > 71 300 €** (59 300 €)

** Entre parenthèses, les chiffres de la version GT*





PHOTOS : FORD





PHOTOS : GREG

FOCUS ST

> 280 ch > 250 km/h* > 0 à 100 km/h : **6”9***

MANQUE DE PIMENT

La gamme sportive de Ford s’est bien allégée, et dans le mauvais sens du terme. Plus de GT, plus de RS, reste quelques Mustang et deux ST… dont un SUV. La Focus du cru 2023 se présente toujours avec le 4 cylindres 2,3 litres de 280 ch. S’il n’arrive pas au vilebrequin de feu le 5 cylindres de la RS, il assaisonne une bande-son façon flat 4 de quelques crépitements au lever de pied et au passage de rapports. Son tempérament est typique d’un 4 pattes suralimenté : lever après 2 500 tr/min, coucher après 6 500 tr/min. Entre les deux, la mécanique peine à faire descendre le 0 à 100 km/h sous les 7”. C’est loin des 5”7 annoncées par le constructeur, et moins bien que les 6”5 que nous avions mesurées en 2019. Notre modèle n’était probablement pas en jambes. La direction précise, quoiqu’un peu lourde dans son assistance, permet des placements qui ne le sont pas moins. Le différentiel eLSD ramène le nez à l’intérieur du virage avec autorité et le conducteur doit même s’accrocher au volant pour espérer suivre le mouvement. L’arrière, lui, n’est plus aussi volage que ce que l’on a connu il y a quelques années sur les ST. La Focus perd ainsi une bonne partie de son caractère ludique. Dotée du pack Performance (suspension pilotée et modes de conduite), elle fait preuve d’une grande rigueur en maintien de caisse, mais oublie de filtrer les défauts de la chaussée. Un pack Circuit est disponible (suspensions KW réglables, disques freins de 18”, Pirelli P Zero Corsa) mais il est à réserver… aux circuits.

> 4 cyl. turbo > 2 261 cm³ > 280 ch à 5 500 tr/min
> 42,8 mkg à 3 000 tr/min > Traction > **BV 6** manuelle
> L/l/h : 4 393/1 848/1 454 mm > Pneus : 235/35 R 19 > **1 461 kg***
> 5,22 kg/ch* > 41 700 € > Essais nos 691, 705 et 737

* *Mesures* Sport Auto

PUMA ST

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

SUV AOC

Le terme SUV (*sport utility vehicle*) porte dans ses gènes une tendance sportive… théoriquement. Pourtant, peu des véhicules de cette espèce s’appliquent à respecter cette appellation. C’est d’autant plus appréciable lorsqu’il y en a un qui le fait. La Puma n’était *a priori* pas née pour être vraiment dynamique. Mais dans sa version ST, elle fait ce qu’il faut pour le devenir. Elle récupère ainsi le 3 cylindres 1,5 litre turbo 200 ch dont la Fiesta ne se sert plus. 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. 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 le temps de 6”7 signé sans avoir à insister. Par rapport à la Puma classique, la 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, la Puma ST parvient à faire oublier la Fiesta ST. Pas mal !

> 3 cyl. turbo > 1 497 cm³ > 200 ch à 6 000 tr/min
> 32,6 mkg à 2 500 tr/min > Traction > **BV 6** manuelle
> L/l/h : 4 226/1 805/1 533 mm > Pneus : 225/40 R 19 > **1 283 kg**
> 6,41 kg/ch > 35 950 € > Essai no 727



PHOTOS : ADRIEN CORTESI

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.

gordonmurraygroup.com



PHOTOS: GMA







T.33 Spider

> 617 ch > 335 km/h

ATMOSPHÉÉRIQUE

La petite marque GMA, qui porte un grand nom de l'automobile, Gordon Murray, ne se repose pas sur ses lauriers. Née en 2017, elle a déjà deux sportives à son catalogue (et quelles sportives !) et a enrichi son offre en 2023 de son tout premier Spider. Un choix qui peut paraître contre-nature pour un ingénieur qui a dédié sa vie à la légèreté et à la rigidité – en automobile, c'est possible ; dans la vie, c'est une autre histoire. Sauf que Gordon a ce petit quelque chose en plus qui lui permet de réussir là où les autres échouent et que l'on appelle le talent. Ainsi, la T.33 Spider n'avoue que 18 kg de plus que la version Coupé, autant dire le poids de la valise de madame pour partir en week-end. Des kilos supplémentaires qui ne viennent même pas de la rigidification de la caisse. Rappelons que l'élément de base de la T.33 est le carbone. Il y en a partout, à commencer par le châssis monocoque entièrement réalisé dans ce matériau. Le coupé pèse ainsi moins de 1 100 kg, le Spider à peine plus. La différence passe tellement inaperçue que les réglages de suspension n'ont pas été revus non plus. Les seules modifications ont donc logiquement touché le toit qui se compose désormais d'un *hard top* en deux parties, à déposer à la main et à ranger dans le coffre avant… ce qui laisse toute la place nécessaire pour des valises dans les ailes arrière, de part et d'autre du moteur ! On remarque d'ailleurs l'absence de vitre arrière qui permet, sur le coupé, d'admirer le V12. Mais la vitre derrière l'habitacle se baisse, ce qui permettra d'admirer le moteur… avec les oreilles, même lorsque le toit sera en place. Le moteur, justement, est un cas à part. Le V12 Cosworth atmosphérique de 4 litres de cylindrée fixe son couple maximal au rupteur de blocs moins nobles que lui : 6 250 tr/min ! La puissance maximale, soit 617 ch, est atteinte, elle, à 10 250 tr/min, mais il faudra encore avoir le courage d'aller chercher 850 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. Les freins carbone/céramique n'ont pas été modifiés, la différence de poids ne le nécessitant pas. La boîte robotisée n'ayant été choisie que par 4 % des clients du coupé (4 sur 100 exemplaires), le Spider ne se présente qu'en boîte manuelle. Le pied du conducteur sera la baguette de chef d'orchestre du V12.

> V12 > 3 994 cm³ > 617 ch à 10 250 tr/min **> 46 mkg** à 6 750 tr/min > Propulsion **> BV 6** manuelle > L/l/h : 4 398/1 850/1 135 mm > Pneus AV : 235/35 R 19 ; AR : 295/30 R 20 **> 1 108 kg** à sec (1 090 kg à sec) **> 1,79 kg/ch** à sec (1,77 kg/ch à sec) **> 2 500 000 €** à 100 ex. (1 680 000 € à 100 ex.)

Entre parenthèses, les données de la version Coupé

T.50

> 700 ch > 363 km/h

100 PUR SANG

La production de la T.50 est lancée. Une information totalement anodine pour une Golf GTi mais qui prend ici des allures de confirmation. Non que l'on doutât de la doublure lumière de Magnum, mais Gordon Murray, qui partage avec le détective privé le goût pour la moustache et les chemises hawaïennes, avait mis la barre haut. Suffisamment haut d'ailleurs pour que l'on se dise que l'on avait plus de chance d'être déçus si la T.50 ne sortait pas plutôt que ravis qu'elle sorte. C'est à cela que l'on reconnaît les génies : ils ont la capacité de réaliser ce à quoi rêvent les autres. Et la T.50 est un rêve, mieux une utopie. Faire une sportive (ultra) légère avec un moteur (ultra) noble tout en développant une technologie (ultra) innovante. Tout cela en 2024, époque qui ne donne de crédit qu'au troisième critère, surtout lorsqu'il sert à réduire les émissions. Rien de ça ici. Si l'innovation en question réduit quelque chose, c'est la traînée (jusqu'à 12,5 %). Ce qui est perdu d'un côté est gagné de l'autre puisque l'appui peut être augmenté (jusqu'à 50 %). Il faut, pour comprendre le "truc", regarder la T.50 de dos. Même les moins connaisseurs de la chose automobile remarqueront alors l'imposante turbine (40 cm de diamètre) centrale. Ce système d'extraction de l'air fonctionne avec des volets actifs situés sous le châssis qui dirigent plus ou moins d'air vers l'hélice, permettant de réduire la traînée en ligne droite et d'augmenter l'appui en courbe. Selon l'ingénieur de génie, ce dernier peut monter jusqu'à 322 kg. Une main géante qui plaque la voiture au sol, ce n'est pas une simple lubie lorsque celle-ci ne pèse que 997 kg à sec (châssis monocoque entièrement en carbone) et que le moteur développe 670 ch ! Derrière les trois passagers – oui, il y en a trois, un au centre qui conduit et deux de chaque côté qui s'accrochent – rugit un moteur comme on n'en fait plus : un V12 atmosphérique. C'est celui de l'Aston Martin Valkyrie qui est repris, mais ce n'était pas assez bien pour Gordon. Il s'est donc adressé à Cosworth pour "améliorer" l'original. Le V12 passe ainsi à 4 litres, ce qui porte le rendement à la valeur surnaturelle de 163 ch/l, et le rupteur est repoussé au régime himalayen de… 12 100 tr/min ! Un autre chiffre ajoute au côté extraordinaire : le moteur serait capable de passer, au point mort, du ralenti au rupteur en 0"3, autant dire un battement de cils. Lorsque l'on sait tout cela, peut-on en vouloir à GMA d'avoir ajouté un alterno-démarreur de 48 V ? Non, surtout lorsqu'on sait qu'il peut ajouter temporairement 50 ch. La T.50 est une voiture qui n'a jamais existé et qui n'existera plus jamais. Reconnaissance éternelle à Gordon Murray, car seul lui avait le pouvoir de la faire exister !





> Microhybride > Puissance totale : **700 ch > V12 > 3 994 cm³ > 670 ch** à 11 000 tr/min **> 48,8 mkg** à 8 000 tr/min
> Alterno-démarreur 48V **> 50 ch >** Propulsion **> BV 6** manuelle **>** L/l/h : 4 352/1 850/1164 mm **>** Pneus AV : 235/35 R 19 ; AR : 295/30 R 20
> 997 kg à sec **> 1,41 kg/ch** à sec **> 3 300 000 €** environ (100 exemplaires)



Au point mort, le V12 serait capable de passer du ralenti au rupteur en 0"3 !

PHOTOS : GMA

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. Attenante 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



PHOTOS : HENNESSEY

VENOM F5 Revolution Roadster

> 1817 ch > 400 km/h > 0 à 100 km/h : **2"6**

GRAND AIR... FORCE ONE

Pour devenir une star de la NBA, il faut se donner les moyens. Mais lorsqu'on y arrive, ça permet de les avoir. Et de craquer pour la Venom F5 Revolution Roadster en déboursant quelque 3 millions d'euros. C'est le petit cadeau que s'est fait le grand Michael Jordan en acquérant l'un des 12 exemplaires de la version découvrable. Son mètre quatre-vingt-dix-huit l'empêche-t-il de monter dans le coupé ? Possible, mais conduire à plus de 250 km/h avec la tête dépassant du pare-brise (la vitesse maximale de "plus de" 480 km/h est atteinte avec le toit) risque d'être une expérience décoiffante… même lorsqu'on n'a pas de cheveux ! Mais arrêtons de les couper en quatre et concentrons-nous sur cette Hennessey. Si Michael a opté pour le modèle de "base", le célèbre préparateur américain vient d'en présenter une version taillée pour le circuit. L'appellation Revolution correspond, selon la marque, au traitement GT3 RS chez Porsche. Pas besoin d'y regarder de près pour voir l'énorme aileron et les différents appendices aéro qui font leur apparition. Plus d'appui, c'est aussi moins de vitesse de pointe, laquelle est annoncée à 400 km/h au lieu de "plus de" 480 km/h, ça devrait quand même suffire. Les réglages des suspensions ont été revus pour plus de rigidité et il est même possible, sans intervention technique poussée, d'en régler le tarage "à même la piste". Le travail d'allégement a été… léger, puisque la version Coupé de la Revolution annonce simplement être moins lourde que le modèle de base. Ce qui ne sera pas le cas du Roadster. Cela étant, sa prise de poids est limitée à 20 kg grâce à l'extrême rigidité d'origine de sa cellule monocoque en fibres de carbone (86 kg seulement). Il faut bien ça pour éviter que le châssis se vrille à la première accélération. Si le 6,6 litres V8 biturbo est surnommé Fury, ce n'est pas pour rien. Bien que sa puissance et son couple soient inchangés, il ne nous viendrait pas à l'idée de nous en plaindre : 1 817 ch et 165 mkg de couple, c'est ce qu'on appelle de la générosité. La boîte robotisée à 7 rapports a toujours la charge de passer la cavalerie sur le train arrière sans trembler, mais l'étagement a été revu dans cette déclinaison pour la piste. Les jantes forgées, montées de Michelin Cup 2 R, auront aussi leur rôle à jouer pour que la première accélération ne parte pas… en fumée. Et pour profiter du rugissement du V8 Fury, il suffira d'enlever le toit en carbone et d'accrocher son harnais avant le décollage.







> V8 biturbo > 6 555 cm³ > 1817 ch à 8 000 tr/min **> 164,9 mkg** à 5 000 tr/min
> Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 666/1960/1131 mm
> Pneus AV : 265/35 R 19 ; AR : 345/30 R 20 **> 1405 kg** (1385 kg)
> 0,77 kg/ch (0,76 kg/ch) **> 2 750 000 €** environ, 12 exemplaires
(2 470 000 € environ, 24 exemplaires)

Entre parenthèses, données de la version Coupé

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



CIVIC Type R

> 329 ch > 275 km/h > 0 à 100 km/h : **6"4***

LA FORCE DE LA TRACTION

Timide pour ne pas dire timoré sur le design de la plupart de ses modèles, Honda ne s'est jamais bridé (sans mauvais jeu de mots) sur ses versions sportives. Pour preuve, la dernière Civic qui rentre esthétiquement dans le rang par rapport à une neuvième génération délurée – il faut bien une exception à la règle énoncée en préambule –, se présente, en version Type R, avec l'incontournable pelle à tarte version XL, les jupes avant et arrière enflées, la triple sortie d'échappement et les jantes noires. Mais à une époque où la nostalgie est reine, cette évocation des années tuning déclenche une certaine tendresse. Mais on n'est pas là pour faire dans les sentiments. Arrivée sur la piste de Mortefontaine, la nouvelle Civic doit faire ses preuves devant le chrono. Avec 329 ch sur le seul train avant, on pourrait craindre que ça cire sur l'exercice du départ arrêté. Même pas ! Est-ce bon signe pour autant ? Même pas ! Un temps de 6"4 pour atteindre les 100 km/h, c'est une seconde de plus que ce qu'annonce le constructeur… Les Michelin Pilot Sport 4S y sont peut-être pour quelque chose, mais cela reste décevant. Direction le Vigeant cette fois, car des sportives reines du sprint, on en a vu beaucoup s'écrouler en slalom. Peut-être que la Civic réalisera l'inverse ? Effectivement, la japonaise n'est jamais autant à son aise que dans le sinueux. Et cela pour trois raisons. La première passe souvent en dernier, ou presque, mais mérite ici tous les honneurs. La commande de boîte est un exemple en matière d'agrément. C'est bien simple, on se surprend à passer les rapports par plaisir alors que dans bien des sportives, on se félicite du choix de l'automatique (PDK Porsche pour ne pas la citer). Quand cet organe est parfaitement paramétré (débattements, rapidité, étagement), il permet au conducteur de se sentir un peu plus au cœur de la machine. Comme lorsque Neo pénètre dans la Matrice à la fin de l'épisode 1. La seconde raison, c'est un train avant dont la précision ferait passer un scalpel de chirurgien pour une truelle de maçon. Le différentiel autobloquant mécanique aiguise l'appétit du nez qui dévore le point de corde sans souffrir de remontées de couple parasites. La troisième raison, c'est le moteur, celui-là même qui déçoit en performance pure régale en agrément. Après un très léger creux à bas régime, son caractère hargneux emporte tout sur son passage. On pourrait dire que ce VTEC est le Yang, si le 2 litres de chez Volkswagen était le Yin. Du côté de la suspension pilotée, rien à redire, si ce n'est que la position Confort correspond à une position Sport. On vous laisse imaginer ce que donne le mode R qui n'est dès lors utilisable que sur piste, et encore, à condition que le revêtement ait été réalisé par René Pierre (les billards). Pneus froids, le train arrière se décale gentiment, mais suit docilement l'avant autoritaire après quelques tours. Côté freinage, il donne satisfaction sur route mais surchauffe sur piste. C'est, avec les pneus, le maillon faible sur circuit.

> 4 cyl. turbo > 1996 cm³ > 329 ch à 6 500 tr/min **> 42,8 mkg** à 2 600 tr/min > Traction **> BV 6** manuelle
> L/l/h : 4 594/1890/1401 mm > Pneus : 265/30 R 19 **> 1429 kg* > 4,34 kg/ch* > 57 220 €** > Essais n°s 733 et 743

* *Mesures* Sport Auto

PHOTOS : LAURENT VILLARON





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 un chaebol tentaculaire. Avec Kia (racheté en 1998), il pointe à la 3e place mondiale.

hyundai.fr



PHOTO: FLORIAN GROUT

i20 N

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

GTi ET JE LE RESTE

On a beau chercher, la i20 ne porte nulle part sur sa carrosserie le badge GTi. Elle porte pourtant haut les couleurs de cette espèce (presque) disparue. Car le N qu'elle ajoute derrière son nom fait référence au lieu où elle a été développée : Nürburgring, ou Nordschleife (boucle nord) ça fonctionne aussi. La petite citadine anonyme est ainsi allée user ses gommes sur la piste à laquelle se confrontent toutes les supersportives de la planète. Et cela lui a réussi ! Moins loin que le Nürburgring, nous l'avons emmenée sur le circuit du Vigeant, pour voir ce dont elle était capable, et confiée à un pilote qui a l'habitude de se retrouver au volant de sportives quatre fois plus puissantes et deux fois moins lourdes. Il a pourtant été séduit par ce train avant accrocheur, façon Clio Williams, qui fait pivoter l'arrière le temps que les pneus chauffent. Après, il reste parfaitement stable. Rentrer vite en courbe et reprendre l'accélérateur avant le point de corde ne pose pas de souci. Une congénère moins rigoureuse serait partie en sous-virage. Les suspensions, difficilement vivables sur une chaussée déformée, travaillent bien sur circuit. Il y a un peu de roulis, mais ça permet de prendre quelques vibreurs. Le 1,6 litre turbo séduit par son caractère, souple tout en affectionnant les hauts régimes. À partir du mode Sport, la bande-son devient même pétaradante. Les amoureux des chiffres seront peut-être déçus s'ils regardent celui du 1 000 m départ arrêté (26"9). Mais ils seront tout de suite rassurés en voyant celui du temps au tour : 1'57"80. Pour les autres, nous préciserons que c'est seulement 2" derrière la Toyota Yaris GR de 261 ch et 2"10 derrière la BMW M240i de 374 ch ! Respect.

> 4 cyl. turbo > 1598 cm³ > 204 ch à 6 000 tr/min
> 28 mkg à 1750 tr/min > Traction > **BV 6** manuelle
> L/l/h : 4 075/1775/1440 mm > Pneus : 215/40 R 18
> 1237 kg* > 6,06 kg/ch* > 28 900 € > Essais nos 733 et 736

* *Mesures* Sport Auto

IONIQ 5 N

> 650 ch > 260 km/h > 0 à 100 km/h : **3"4**

L'ILLUSIONNISTE

Les sportives électriques ne sont vraiment pas notre tasse de thé. Car à part nous retourner l'estomac par des accélérations subsoniques, elles ne nous prennent pas par les tripes niveau émotion. Hyundai en a bien conscience et, avec la Ioniq 5 N, a tout fait pour créer l'illusion parfaite. Bien entendu, il y a toujours les sprints démentiels permis par les 650 ch (238 à l'avant et 412 à l'arrière) ou les reprises expéditives procurées par les 78,5 mkg. Mais elle ajoute des petits suppléments d'âme. La sonorité pour commencer, qui est bien sûr factice mais a visiblement (plutôt auditivement) des sacrés dons d'imitatrice. La boîte ensuite, qui n'existe pas mais qui est simulée et passe les rapports comme un double embrayage ! La rotation du moteur, elle aussi virtuelle, mais qui peut monter à 7 500 tr/min avant d'atteindre le… rupteur. L'illusion est (quasi) parfaite. Et la partie trains roulants n'a pas été négligée, au contraire. Suspensions adaptatives, différentiel arrière électronique, Torque Vectoring sur l'avant, tout est de surcroît paramétrable selon une infinité de configurations. Il y a même un mode Drift ! Si la Ioniq 5 N n'est pas encore (et ne sera jamais) une Alpine A110, elle prouve que les électriques peuvent faire en partie illusion, pour peu qu'elles s'en donnent la peine.

> 2 moteurs électriques (1 à l'arrière, 1 à l'avant)
> 650 ch* (609 ch) **> 78,5 mkg*** (75,5 mkg)
> Batterie : 84 kWh > Intégrale > **BV 1** automatique
> L/l/h : 4 715/1940/1585 mm > Pneus : 275/35 R 21
> 2 230 kg > 3,43 kg > 78 000 €

* *En mode Boost*





PHOTOS : HYUNDAI

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 et, après la guerre, Jaguar. La firme indépendante, puis nationalisée, puis indépendante, puis achetée par Ford, appartient au groupe Tata depuis 2008.

jaguar.com



F-TYPE R75

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

LE CHANT DU (MAUVAIS) SIGNE

Marquer la fin de carrière d’une sportive par une série spéciale est une façon de lui rendre hommage. Dans le cas de la F-Type, c’est aussi une façon de clore l’ère des moteurs thermiques, et c’est bien dommage ! La F-Type sera produite en 150 exemplaires, baptisés ZP Edition (en hommage, encore un, à la Type-E ZP réalisée par Jaguar Classic), les deniers de la lignée. Outre quelques modifications esthétiques, cette série spéciale reprend la base technique de la R75, la meilleure de la famille donc. Avec toujours le V8 à compresseur, à déguster rapidement et sans modération. Un bloc à l’américaine qui donne un côté “*bad girl*” à une anglaise qui n’est pas là pour boire le thé mais pour faire parler la poudre. Avec 21”6 sur le kilomètre départ arrêté, elle a encore de beaux restes malgré ses 10 ans ! Née propulsion, la F-Type R est rentrée dans le rang (et dans la trajectoire) depuis l’adoption des 4 roues motrices. Avec 30 % du couple 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 à ses débuts. Les mouvements de caisse, toujours nombreux et variés, ne parviennent pas à désunir l’ensemble. Le problème de cette Jaguar ne vient pas de ses trains roulants, mais de son poids : 1 878 kg mesurés malgré l’emploi massif d’aluminium, c’est à croire que le reste est en plomb. Née exubérante, la F-Type R s’est assagie avec l’âge. Mais elle reste probablement plus vivante et communicative que l’électrique qui la remplacera.

> V8 à compresseur > 5 000 cm³ > 575 ch à 6 500 tr/min **> 71,3 mkg** à 3 500 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique > L/l/h : 4 470/1 923/1 311 mm > Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 305/30 R 20 **> 1 878 kg*** (1 790 kg) **> 3,27 kg/ch*** (3,11 kg/ch) **> 135 300 €** (142 900 €) > Essais n^{os} 698, 707 et 713

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





PHOTOS : MARK FAGELSON/JAGUAR

Jaguar





PHOTOS: JAGUAR

F-TYPE 75 Cabriolet

> 450 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h : **4”6** (4’’6)

CHIC TYPE

La version 75 de la F-Type est certainement celle qui présente le plus de charme. Certes moins puissante que la R75, elle conserve le caractère de son moteur (le V8 5 litres à compresseur) et range au placard l’arbre de transmission (à condition de ne pas sélectionner les 4 roues motrices), libérant le train avant et économisant 74 kg. Il en reste malgré tout 1 718 kg en dépit de l’emploi massif d’aluminium, qui ne doit pas avoir le même poids selon les marques… Cette surcharge pondérale l’empêche d’être agile et sa suspension trop lâche donne parfois l’impression d’être sur un esquif pris dans la tempête. Mais son comportement est ludique, notamment grâce à un train arrière qui aime ne pas rester à sa place. Le Torque Vectoring (*via* les freins) facilite la maîtrise de l’acrobatie. Bon à savoir : direction, suspensions et freins fonctionnent de mieux en mieux au fur et à mesure que le rythme augmente. On reconnaîtrait les vibrations du V8 les yeux fermés, mais mieux vaut les garder ouverts malgré tout car le bout de la ligne droite arrive vite, avec un 0 à 100 km/h couvert en 4”6. Les rugissements du V8 sont toujours aussi addictifs, surtout lorsque la capote est repliée, même si l’adoption d’un filtre à particules a réduit le volume de la sono. Il ne manquait pas grand-chose à cette sportive pour coller à la roue des meilleures. Un peu de légèreté ne lui aurait pas fait de mal.

> V8 à compresseur > 5 000 cm³ > 450 ch à 6 000 tr/min
> 59,1 mkg à 2 500 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 nos 699 et 720

Entre parenthèses, données de la version Coupé



F-TYPE P300 Cabriolet

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5”7** (5’’7)

GRENOUILLE À 4 PATTES

La F-Type P300 propose deux fois moins de cylindres que ses grandes sœurs. Cela ne veut pas dire qu’elle offre deux fois moins de plaisir, même si cette dernière notion est hautement délicate à mesurer… objectivement. Le 4 pattes, d’une cylindrée modeste de 2 litres, fait tout pour en paraître le double, comme la grenouille de la fable. Et ça marche ! Le ronronnement à l’échappement flatte l’oreille et surprend en bien, alors que le V8, désormais affublé d’un filtre à particules, surprend en moins bien. Devant le chrono, on ne joue pas dans la même cour, 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. Peu de sportives 4 cylindres peuvent se vanter, comme la P300, de ne pas faire regretter la présence d’un V6… Pour ce qui est du V8, il ne faut pas exagérer non plus.

> 4 cyl. turbo > 1997 cm³ > 300 ch à 5 500 tr/min
> 40,7 mkg à 1 500 tr/min > Propulsion
> BV 8 automatique > L/l/h : 4 470/1923/1307 mm
> Pneus AV : 245/45 R 18 ; AR : 275/40 R 18 **> 1571 kg** (1553 kg)
> 5,23 kg/ch (5,18 kg/ch) **> 80 000 €** (72 400 €)

Entre parenthèses, données de la version Coupé



PHOTOS: JAGUAR





PHOTOS: JAGUAR

F-PACE SVR 575 Edition

> 575 ch > 286 km/h > 0 à 100 km/h : **4”**

PACE AND LOVE

La F-Pace, en version SVR, se paie le luxe de recevoir le fameux V8 de 5 litres à compresseur maison. Jusqu’alors, elle respectait la hiérarchie et se positionnait 25 ch en dessous de la F-Type. Mais c’est fini, ce SUV a enfin droit à la version à 575 ch du V8 avant sa mise à la retraite. Lors de son restylage de 2020, la F-Pace a reçu le répartiteur de couple de la très extrême XE SV Project 8 et un Launch Control, synonyme d’amélioration des performances (4” sur le 0 à 100 km/h). La boîte auto à 8 rapports a été reconduite, mais comme elle faisait bien son travail, il n’y a rien à redire. Nous avions en revanche à redire sur le freinage et sa course à la fois trop longue et trop souple. Les ingénieurs anglais ont changé le servofrein pour offrir un meilleur toucher à la pédale et une efficacité accrue. On les en remercie. 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 ici faire le bonheur des occupants, dans un véhicule au volant duquel on cherche à aller vite, mais aussi loin. Même si son horizon est proche, avec la fin de carrière annoncée du V8, cette SVR finit en beauté.

> V8 à compresseur > 5000 cm³ > 575 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 > 118900 €** > Essai n° 693

JANNARELLY

Anthony Jannarelly est designer et roule en Caterham. Frédéric Juillot fait de la fibre composite pour les bateaux et roule en Donkervoort. Ils se rencontrent à Dubaï en 2014 et tombent d’accord : rien ne leur convient dans la production actuelle. Lacune qu’ils comblent en faisant leur voiture.

jannarelly.com



PHOTOS: GREG

DESIGN-1

> 325 ch > 220 km/h > 0 à 100 km/h : **4”**

SOUS CONDITION(NEL)

Les nouvelles de la “Cobra française” sont pour le moins floues. Son designer, Anthony Jannarelly, œuvre désormais chez Caterham et la marque aurait été reprise par le pilote Guerlain Chicherit. La production serait relocalisée en France et non plus assurée par la Manifattura Automobili Torino (MAT). Mais il est difficile d’employer autre chose que le conditionnel… Comme l’idée d’une sportive artisanale française nous plaît, nous n’allons pas l’enterrer, mais plutôt nous souvenir de l’essai de la Design-1, ce véritable roadster moderne à l’ancienne. Avec seulement 850 kg à déplacer, le modeste mais vaillant V6 3,5 litres de la Nissan 350Z et ses 325 ch font très bien l’affaire. Il se blottit derrière les passagers… au plus près de leurs oreilles. Pas d’insonorisant, pas d’assistance, les occupants vibrent au rythme de la structure, leur donnant l’impression d’être des éléments mécaniques parmi les autres. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 4’’. À bord, on tablerait sur deux fois moins. Il faut se battre avec le train arrière pour qu’il revienne dans le droit chemin, avec le train avant pour qu’il prenne le droit chemin et avec les freins pour rester dans le droit chemin ! Le conducteur, devenu gladiateur des temps modernes, éprouvera un immense plaisir à triompher de tous ces combats.

> V6 > 3498 cm³ > 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 : 225/45 R 17 ; AR : 255/40 R 17
> 850 kg > 2,61 kg/ch > 99950 € (homologation à titre isolé) > Essai n° 691

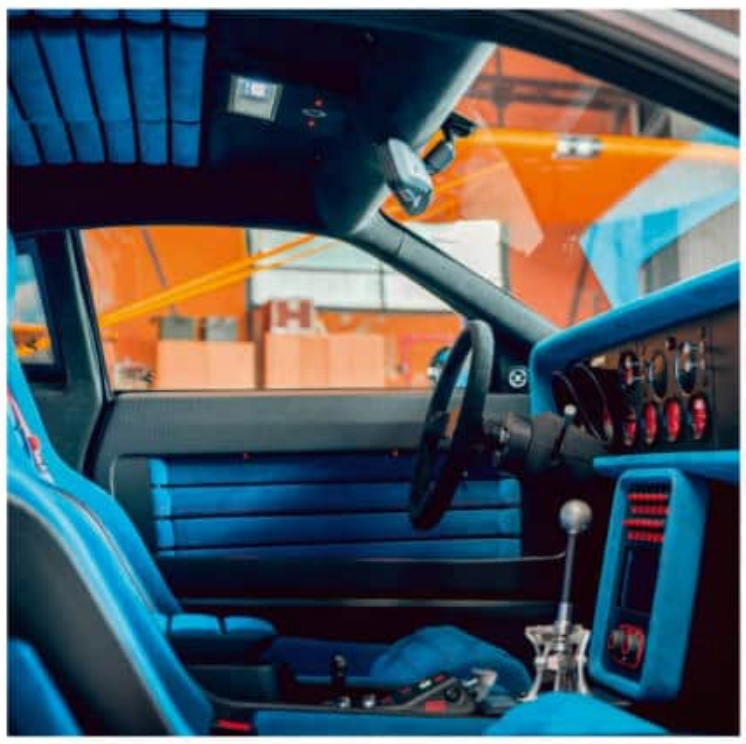


KIMERA

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 037, dernière propulsion à avoir remporté le championnat du monde des rallyes. L'EVO37 fait vibrer la corde sensible…

kimera-automobili.com







PHOTOS : KIMERA

EVO37 Martini 7

> 550 ch (505 ch) **> Non communiqué >** 0 à 100 km/h : **non communiqué**

MARTINI SEC ET SEPT

En dévoilant l'EVO37 l'an dernier, restomod sur une base de Lancia Beta Montecarlo, Kimera avait déjà provoqué un nombre record de luxations de la mâchoire. La Martini 7 risque de collectionner les rotations de cervicales et les pyrrhonismes visuels. En plus de laisser bouche bée comme l'EVO37, la nouvelle venue va faire tourner les têtes… à ne pas en croire ses yeux !
La Martini 7 est un hommage magistral aux sept titres constructeur glanés par Lancia et Martini Racing entre 1983 et 1992. Tout y est, la couleur, l'aileron arrière, la jupe avant, les phares longue portée. Les nouvelles jantes évoquent celles de la Delta Integrale, un autre mythe du rallye signé Lancia (six titres d'affilée en groupe A). Cette version reprend le châssis de la Beta Montecarlo. La partie centrale est conservée et reçoit deux châssis tubulaires. Le moteur, 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. Si le bloc avance 505 ch pour l'EVO37, il monte à 550 ch ici. Quant au poids, il a été revu à la baisse grâce à l'emploi d'encore plus de carbone, sans plus de précisions sur la valeur obtenue.

Si l'on se fie aux sensations ressenties dans l'EVO37, ça promet ! Le modèle que nous avions essayé était en développement. Dès lors, le moteur n'avait pas encore ses 500 ch, plutôt 350. Les accélérations n'ont pas été aussi violentes qu'attendues, mais les vibrations du 4 cylindres faisant trembler la caisse donnaient 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 s'était montré sain, mais il ne fallait pas beaucoup insister pour que l'arrière demande à passer devant. Embrayage raide, commande de boîte précise et ferme, seule la direction manquait de consistante. Mais avec autant de charme, difficile de lui reprocher quoi que ce soit.

> 4 cyl. à compresseur + turbo > 2150 cm³ > 550 ch (505 ch) à 7000 tr/min **> 56,1 mkg** à 2000 tr/min > Propulsion
> BV 6 manuelle > L/l/h : 4055/1905/1200 mm > Pneus AV : 245/35 R 18 ; AR : 295/30 R 19
> Moins de **1050 kg** (1050 kg) > Moins de **2,5 kg/ch** (2,5 kg/ch) **> 648000 €** à 37 exemplaires > Essai n° 725

Entre parenthèses, données de la EVO37

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







PHOTOS : KOENIGSEGG

JESKO Attack

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

BELLE BOURDE

Les accidents, ça arrive, même aux meilleurs. Mais en général, on ne s'en vante pas, surtout si on était considéré comme le meilleur. Difficile de dire si Niklas Lilja l'est (essayez de le dire vingt fois rapidement…), mais il peut sans aucun doute se vanter de son accident. Venu sur le circuit de l'île de Gotland, en Suède, pour des tests avec la Jesko, il a pulvérisé le record du circuit de 7" ! Comme ça, sans le faire exprès… Je vous imagine déjà présumer que le record précédent avait été établi par un traîneau à rennes. Pas du tout, par une Porsche GT3 RS Manthey Racing qui fait tout sauf se traîner ! C'est dire le niveau de performance de la Jesko. Pour son développement, les ingénieurs ont pris comme point de départ l'empreinte au sol puis sont remontés, étape par étape. Tout commence donc par des Michelin Pilot Sport Cup R de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière. Ils habillent des jantes en carbone, ce qui réduit le poids de l'ensemble à moins de 6 kg. Ces mêmes jantes abritent des disques carbone/céramique fabriqués par Koenigsegg lui-même, adepte des circuits courts – cocasse lorsque l'on sait que celui du Gotland est l'un des plus longs de la planète avec 7,3 km. Derrière les roues avant se cache un troisième amortisseur horizontal, comme à l'arrière d'ailleurs. Le capot avant reçoit une écope aussi profonde que la fosse des Mariannes : elle permet de faire ressortir, au pied du pare-brise, l'air aspiré par la gueule béante. Cela pour plaquer l'avant. Pour plaquer l'arrière, un aileron taille XXL. En tout, 1 360 kg d'appui aéro maximal ! Puisque nous en sommes aux chiffres, continuons. La Jesko, c'est aussi 1 625 ch lorsque le V8 5 litres biturbo carbure à l'E85, 153 mkg de couple et une boîte de vitesses à 9 rapports équipée de 7 embrayages. Pas pour le plaisir, mais pour préengager par exemple le troisième rapport lorsque la boîte est en septième, là où une boîte à double embrayage en sera toujours au sixième. Une chose est sûre, rapport à son record, la Jesko a eu assez de vitesse pour finir en première… position !

> V8 biturbo > 5 065 cm³ > 1 625 ch à 7 800 tr/min
> 153 mkg à 5 100 tr/min **> BV 9** robotisée **>** Propulsion
> L/l/h : 4 610/2 030/1 210 mm
> Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 325/30 R 21
> 1 320 kg à sec **> 0,81 kg/ch** à sec
> 2 500 000 € environ (125 exemplaires)

Koenigsegg



GEMERA HV8

2 300 ch > Plus de **400 km/h >** 0 à 100 km/h : moins de **1”9**

PLUS CE SERAIT TROP

Question de culture automobile : connaissez-vous un modèle qui ait abrité, sous son capot, à la fois un 3 cylindres et un V8 ? N’hésitez pas à nous envoyer votre ou vos réponses, à condition que ce ne soit pas la Gemera. Car oui, la sculpturale familiale la plus extrême de la production se décline désormais avec un V8. Il n’y avait que Christian von Koenigsegg, passé maître dans l’art de créer des rêves en réalisant les siens, qui pouvait réussir une telle performance. Un V8 dans une hypercar (le mot est faible ici, Christian préfère “megacar”), me direz-vous, c’est nettement moins insolite qu’un 3 cylindres. Ce à quoi nous vous répondrons que, plus que les moyens, c’est la fin qui compte : 2 300 ch ! Et encore, comme d’habitude chez Koenigsegg, on ne lésine pas sur les moyens pour des clients qui n’en manquent pas non plus.

Le V8 est le 5 litres biturbo de la Jesko qui se présente déjà avec 1 500 ch. Il est marié à un moteur électrique répondant au doux nom de Dark Matter (matière noire). Compacte et légère (39 kg seulement), cette unité électrique développe à elle seule… 810 ch. Comment ? On n’en sait rien, sauf à être un génie en génie électrique. La marque précise seulement qu’elle a développé le premier moteur à flux “raxial” qui combine un flux axial (le plus courant en automobile) au flux radial. En combinant tout ce beau petit monde, on obtient la puissance démentielle de 2 300 ch et le couple phénoménal de 280 mkg ! Et voilà la voiture la plus puissante du monde. Des caractéristiques que l’on attendait d’une électrique, merci et chapeau à Christian von Koenigsegg d’avoir conservé une âme mécanique qui fera sans aucun doute la différence avec les centrifugeuses de tout poil. Alors qu’elle n’était pas prévue à l’origine, la boîte 9 rapports dotée de 7 embrayages de la Jesko fait son apparition. Elle s’appelle désormais Light Speed Tourbillon Transmission, le terme Tourbillon soulignant la précision et la complication digne de la haute horlogerie de cette transmission. Non contente d’être la sportive la plus puissante, la Gemera HV8 peut accueillir quatre adultes dans tout le confort requis et 200 litres de bagages. Un coffre de toit est également prévu pour monter à Gstaat. Encore à l’état de concept, la Gemera sera construite dès cette année dans une usine flambant neuve de 11 000 m². Koenigsegg se donne les moyens pour que ses clients atteignent leurs ambitions !

> Hybride > Puissance cumulée : **2 300 ch >** Couple cumulé : **280 mkg > V8 biturbo > 5 065 cm³ > 1 500 ch** à 7 800 tr/min **> 153 mkg** à 5 000 tr/min **>** 1 moteur électrique (avant) **> 810 ch > 127,5 mkg >** Batterie : 14 kWh **> BV 9** robotisée **>** Intégrale **>** L/l/h : 4 975/1 988/1 295 mm **>** Pneus AV : 295/30 R 21 ; AR : 315/30 R 22 **> 2 040 kg > 0,87 kg/ch > 2 500 000 €** environ (300 exemplaires)



PHOTOS : KOENIGSEGG

Le V8 maison de 1 500 ch reçoit le soutien d’un moteur électrique avant de 810 ch.









GEMERA

1400 ch > Plus de **400 km/h >** 0 à 100 km/h : **1”9**

RÉVOLUTION CONTINUE

Koenigsegg n’est pas à une révolution près. Non content d’avoir fabriqué le 3 cylindres le plus puissant du monde, la boîte de vitesses la plus complexe (9 rapports, 7 embrayages) et la sportive 4 places la plus performante, la marque suédoise ajoute à son palmarès le moteur électrique le plus efficient : 810 ch pour 39 kg ! À croire qu’il pleut des innovations du côté d’Ängelholm (sud-ouest de la Suède). Une nouveauté qui arrive en plein développement de la Gemera. Qu’à cela ne tienne, on remet sur l’établi et on améliore. Les 3 moteurs électriques qui étaient prévus sont remplacés par un seul, baptisé Dark Matter (matière noire). En puissance cumulée, on descend d’une marche puisque les 1 700 ch promis sont désormais ramenés à 1 400 ch. Mais Christian von Koenigsegg rassure en promettant que le poids en baisse permettrait d’égaler, voire d’améliorer, les performances… sachant que celles-ci étaient déjà stratosphériques. Rappelons que le 3 cylindres qui œuvre est un bijou de technologie : gavé par 2 turbos, doté d’un carter sec et équipé du système FreeValve maison, il fonctionne sans arbre à cames. Les 4 roues motrices sont aussi directrices. Quant au poids, il ne dépasserait pas 1 995 kg grâce au châssis monocoque et à la carrosserie en fibres de carbone, associés à des berceaux avant et arrière en aluminium. Les performances ? Surnaturelles : 1”9 à 100 km/h et moins de 20” à 400 km/h, tout ça pour 4 personnes. Cerise sur le hareng frit (Koenigsegg est suédois), la Gemera est aussi *eco-friendly*. Une batterie (14 kWh) permet de rouler 50 km en électrique et le 3 cylindres peut fonctionner à l’éthanol, au méthanol (neutre en CO_2) et à l’E85.





PHOTOS : KOENIGSEGG

> Hybride > Puissance cumulée : **1400 ch >** Couple cumulé : **188,6 mkg**
> 3 cyl. biturbo > 1988 cm³ > 600 ch à 7 500 tr/min
> 61,2 mkg à 2 000 tr/min **>** 1 moteur électrique (avant) **> 810 ch**
> 127,5 mkg > Batterie : 14 kWh **> BV 9** robotisée **>** Intégrale
> L/l/h : 4 975/1988/1295 mm **>** Pneus AV : 295/30 R 21 ; AR : 315/30 R 22
> 1995 kg > 1,42 kg/ch > 1500 000 € environ (300 exemplaires)

Koenigsegg



La CC8^{50} redonne vie à la CCS, la toute première Koenigsegg.







PHOTOS : KOENIGSEGG

CC8^{50}

1385 ch* > **Non communiqué** > 0 à 100 km/h : **non communiqué**

C'EST DANS LA BOÎTE

Contrairement aux apparences, vous n'avez pas sous les yeux une CCS tout droit sortie du garage d'un collectionneur, mais la CC8^{50} qui devrait bientôt en prendre la direction. Ce modèle est un hommage et un cadeau de Christian von Koenigsegg… à lui-même. Pour ses 50 ans et pour les 20 ans de la CCS, il a ainsi décidé, en toute simplicité, de reconstruire la supercar par laquelle tout a commencé… mais en mieux. Le V8 Ford d'origine de 655 ch laisse sa place au V8 biturbo (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 de 8,7 : 1) devenu maison et développant, au choix, 1 185 ch ou 1 385 ch avec de l'E85 ! Dans aucun des deux cas il ne manquera de puissance. Et ce chiffre prend encore plus de relief lorsque l'on sait que le rapport poids/puissance atteint la proportion magique de 1 kg/ch, comme pour la bien nommée One:1 de 2014. Tout est léger dans la CC8^{50}, le V8 (185 kg), le châssis en fibres de carbone, la carrosserie en fibres de carbone/Kevlar, les jantes en aluminium forgé et la ligne d'échappement en Inconel. Même la boîte n'avoue que 90 kg alors qu'elle est la seule au monde à être à la fois robotisée et manuelle, avec un embrayage et une grille de vitesses. Basée sur la Light Speed Transmission (LST) de la Jesko, elle peut fonctionner en automatique, gérant seule – ce qui n'est pas un mal – ses 9 rapports et 7 embrayages ! Et lorsque le conducteur a envie de reprendre la main, il bascule en boîte manuelle et dispose alors de 6 rapports tout ce qu'il y a de plus classiques. Malgré sa technologie, la LST est suffisamment compacte pour se loger entre le moteur et le différentiel. 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 2 R. La CC8^{50} 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.

> **V8 biturbo** > **5 065 cm³** > **1385 ch*** (ou 1185 ch) à 7 800 tr/min > **141 mkg** à 4 800 tr/min > **BV 9** robotisée et **BVA 6** manuelle > Propulsion > L/l/h : 4 364/2 024/1127 mm > Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 325/30 R 21 > **1385 kg** à sec > **0,97 kg/ch** à sec > **3 700 000 €** environ (70 exemplaires)

** Puissance à l'E85*

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 GT-XR 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"5**

COURSE TOUJOURS

Est-ce parce qu'il va bientôt disparaître que l'on retrouve le 5 cylindres Audi sous divers capots, même les plus exotiques ? On dirait presque que l'usine qui les assemble a augmenté la cadence pour sauver un maximum de spécimens. Cupra Formentor, Donkervoort F22 puis KTM X-Bow, le bloc d'Ingolstadt fait bien des heureux. À commencer par nous-mêmes qui salivons déjà devant la fiche technique de cette GT-XR. Le bloc est donc connu. On retrouvera sa tessiture ronflante si particulière, certainement libérée par une ligne d'échappement plus permissive que celle des sportives "bourgeoises". L'autrichienne n'a pas grand-chose de bourgeois, et la direction assistée, le système audio, la climatisation ou les caméras à la place des rétros (en option) ne sont pas là pour la rendre confortable, mais seulement à peu près vivable. Car cette nouvelle venue s'est tout juste échappée des circuits où elle court en championnat GT2 European Series, en laissant seulement ses stickers et son aileron XXL au paddock. On prend place à bord en faisant basculer le pare-brise, les vitres latérales et le toit. L'habitacle sent la course à plein nez et le conducteur a l'impression d'être le seul élément dénué de carbone. La structure est composée d'un cadre en acier tubulaire à haute résistance et la carrosserie s'est convertie à la fibre de carbone. De quoi limiter le poids, à sec, à 1 130 kg. Ce chiffre ne laisse pas planer le doute sur la quantité d'insonorisants utilisés : aucun. Comme dans une voiture de course, il sera ainsi possible de compter les gravillons soulevés par les pneus. Il est également possible de compter les secondes jusqu'à 100 km/h et il n'y en a pas beaucoup (3"5), voire jusqu'à 200 (11"). Le couple passe par l'habituelle boîte 7 rapports à double embrayage et le train arrière se dote d'un indispensable différentiel à glissement limité. Les suspensions signées Sachs auront pour seul but de rayer du vocabulaire de cette KTM le mot "roulis". Pour les amateurs de *track days*, il est possible de "coursifier" sa voiture en optant pour des freins carbone/céramique et des roues à blocage central. Dotée d'une aérodynamique que la marque annonce particulièrement efficace et de Michelin Pilot Sport 4S, la GT-XR annonce pouvoir encaisser 1,6 g en accélération latérale ! Et des Pilot Cup 2 R sont disponibles en option. On a du mal à imaginer les vitesses de passage en courbe… on préférerait les vérifier nous-mêmes !

> 5 cyl. turbo > 2 480 cm³ > 500 ch à 6 350 tr/min **> 59,2 mkg** à 5 550 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 626/2 041/1164 mm **>** Pneus AV : 235/35 R 19 ; AR : 295/35 R 20 **> 1130 kg** à sec **> 2,26 kg/ch** à sec **> 341 880 €**





PHOTOS : KTM

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. La Revuelto est la première hybride.

lamborghini.com



REVUELTO

> 1015 ch > plus de **350 km/h >** 0 à 100 km/h : **2”5**

LÂCHER L’HYBRIDE

Une Lamborghini V12 hybride, c’est un peu comme des chips sans sel, du saucisson sans gras, des biscuits sans sucre, bref, vous avez compris, c’est un peu contre-nature. Beaucoup même, lorsque l’on appuie sur le démarreur tout en rentrant, par habitude, la tête dans les épaules en attendant l’avalanche de décibels – nous avons un métier difficile, il faut l’admettre. Tiens, le démarreur ne fonctionne pas ? Deuxième essai, puis troisième. Toujours rien. Les ingénieurs de chez Lamborghini vont alors nous expliquer que cette absence de signe de vie du V12 est bon signe : le laisser hiberner est le meilleur moyen de réduire ses émissions ! Côté émotion, on est sur le même mode : encéphalogramme plat. Cela déroute, imaginez la Castafiore sans voix. La bonne voie, le conducteur va la trouver en cherchant la bonne combinaison des boutons au volant (13 configurations du système hybride sont possibles, toutes ne sont pas gagnantes) ou en enfonçant la pédale de droite. Le V12 explose comme on l’espérait et le conducteur peut enfin s’assurer qu’il ne manque pas un seul des cylindres derrière lui. Mais s’il a déjà vécu la même expérience dans l’Aventador, il ne retrouvera pas les fréquences magiques qui font vibrer la caisse de plaisir. Alignant à l’époque 825 pur-sang, le V12 6,5 litres n’avait pas besoin d’aide. Il en reçoit désormais une, et même trois, sous la forme d’autant de moteurs électriques (un à l’arrière et deux à l’avant) pour une puissance maximale combinée de 1 015 ch. Est-ce que ça pousse ? Un peu, oui. Ceux qui ont déjà fait de la chute libre ont une petite idée des sensations ressenties. Pour être plus proche, il faut imaginer Antoine Dupont en plein sprint qui vous arrive dans le dos pour vous “aider” à sauter dans le vide…

À titre de comparaison, on peut évoquer la Ferrari SF90 ou la Bugatti Chiron, même si cela ne parle pas au plus grand nombre. Les 2”5 revendiquées aux 100 km/h suffisent en revanche à alimenter l’imagination. Une fois la poussée à cran d’arrêt des moteurs électriques passée, le V12 entame sa démonstration. Au-delà de 6 000 tr/min, il donne l’impression d’ajouter une poignée de chevaux. Il franchit les 7 000 tr/min sans que personne s’en aperçoive.

Dès 8 000 tr/min, le cantique remonte dans l’échine et donne la chair de poule.

À 9 000 tr/min, le cerveau entre en ébullition. C’est alors que se produit le miracle.

Le rapport supérieur est dégainé, en un battement de cils et sans à-coups. Cela n’était jamais arrivé dans une Lamborghini, jusqu’ici équipée d’une boîte robotisée à simple embrayage. Peut-être est-ce »»

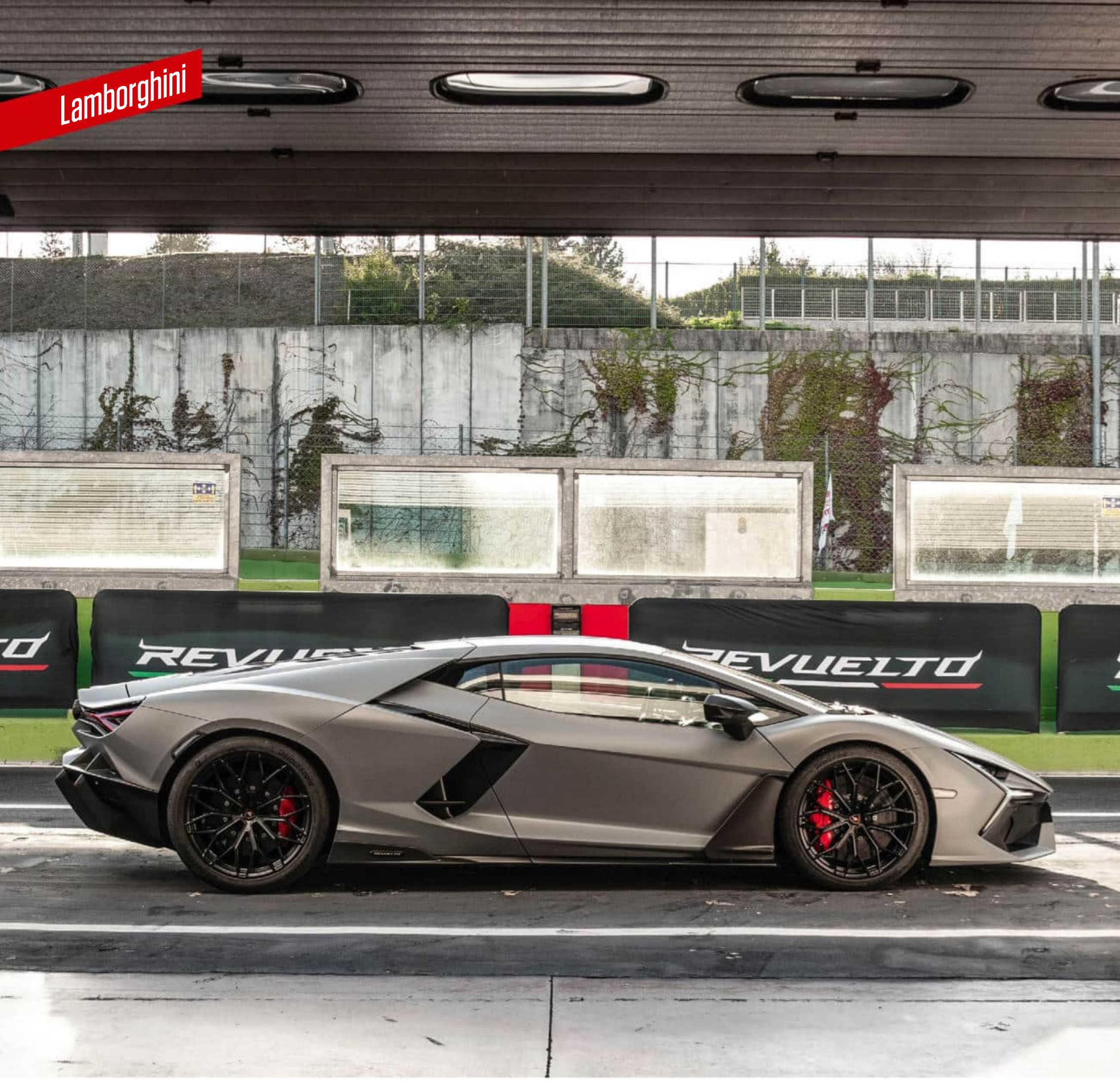




En appuyant sur le démarreur, il ne se passe rien. Heureusement, la tempête se déchaîne après.



PHOTOS: LAMBORGHINI



››› cela qui participe également à façonner un caractère plus docile au V12 ? Ce n'est plus une tornade qui déploie sa force de manière bestiale, mais un tsunami qui emporte tout sur son passage. Un V12 et 3 moteurs électriques, ça pousse mais ça pèse aussi : 1 772 kg à sec selon Lamborghini, un chiffre que le conducteur n'a même pas besoin de vérifier, car l'inertie dans les virages rapides trahit la Revuelto. Ce qui ne l'empêche pas de progresser en tenue de cap par rapport à l'Aventador SVJ. Et pas seulement à ce chapitre. La dernière Lambo est mieux maintenue, plus équilibrée, plus stable et meilleure freineuse ! Le seul point sur lequel elle ne progresse pas, voire régresse, c'est la direction, moins précise. La motricité est indéfectible grâce aux 2 moteurs électriques sur l'essieu avant. Autre avantage, lorsque les anges gardiens électroniques anticipent une perte d'adhérence, ils interviennent de façon différenciée sur chaque roue pour remettre les choses dans l'ordre. Mais là où, dans une SF90, le conducteur a l'impression que c'est uniquement lié à son talent, dans la Revuelto, il sent qu'il y a un truc. Ça ne gâche pas son plaisir pour autant, même s'il préfère rester en mode Sport qu'en mode Corsa. Moins verrouillé et plus permissif, il se montre plus fun. À vouloir prendre soin de la nature, la Revuelto avait beaucoup à perdre. Mais elle n'a pas été… dénaturée.

> **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée : **1015 ch** > **V12** > **6 498 cm³** > **825 ch** à 9 250 tr/min > **73,9 mkg** à 6 750 tr/min
> Moteurs électriques (2 à l'avant + 1 à l'arrière) : **2 x 150 ch + 150 ch** > Intégrale > **BV 8** robotisée > L/l/h : 4 947/2 033/1160 mm
> Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 345/30 R 21 > **1772 kg** à sec > **1,74 kg/ch** à sec > **506 810 €** > Essai n° 742









PHOTOS: LAMBORGHINI



HURACÁN Evo Spyder

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

VOIX ROYALE

Vous avez certainement déjà vu passer une Huracán ou plutôt entendu passer. Au loin, le chant du V10 attire l’attention. Plus il se rapproche, plus la curiosité (auditive) augmente. Puis on comprend que l’on va avoir la chance d’écouter passer l’un des orchestres mécaniques les plus doués de son époque. Alors on s’arrête et on ouvre grand les oreilles pour ne rien manquer du récital. Plaisir intense, mais fugace. Imaginez maintenant ce que vivent les passagers de la Huracán Spyder qui, eux, n’ont pas la frustration de l’éphémère. Une pression sur le démarreur réveille le V10 5,2 litres et déclenche un récital mécanique, métallique, magique. Appuyer sur l’accélérateur donne l’impression d’ouvrir les vannes d’un barrage. Une lame de fond qui emmène la Huracán à 100 km/h en 3”1 (2”9 pour le coupé). 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 pense comme sur une moto, en penchant la tête vers l’intérieur du virage. La boîte à double embrayage de 7 rapports a un peu du mal à suivre la cadence infernale imposée sur 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 carbone/céramique, non sans renseigner à la perfection sur ce qu’ils font. La direction Lamborghini n’a pas la limpidité de celle d’une McLaren, mais si cette dernière 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 est un système de gestion du châssis – tout y passe, amortissement magnétique, contrôle de motricité, répartition de la puissance aux 4 roues, vectorisation du couple, direction dynamique, roues arrière directrices – qui intègre une dimension (la fameuse quatrième)… prédictive. Au volant, pas besoin d’être un pilote pour… être un pilote. Si ça ne relève pas de la magie, ça !

> V10 > 5 204 cm³ > 640 ch à 8 000 tr/min **> 61,1 mkg** à 6 500 tr/min **>** Intégrale **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 520/1933/1165 mm **>** Pneus AV : 245/30 R 20 ; AR : 305/30 R 20 **> 1542 kg** à sec (1647 kg*) **> 2,41 kg/ch** à sec (2,57 kg/ch*) **> 248 335 €** (225 810 €) **>** Essais n°s 686, 694 et 697

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





PHOTOS : LAMBORGHINI

AUTO RACING



REPROGRAMMATION

ESTHÉTIQUE / PPF

TRACKDAYS / EVENTS

ATELIER MÉCANIQUE

BOUTIQUE EN LIGNE

1375 RUE DE L'AVIATION
21600 OUGES

CONTACT@AUTO-RACING.FR

03 80 29 64 89

AUTO-RACING.FR

AKRAPOVIČ · XPEL · ÖHLINS

Lamborghini



On ne pensait pas cela possible : la Tecnica fait encore progresser l'émotion !





PHOTOS : LAMBORGHINI

HURACÁN Tecnica

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

BOULEVERSANTE

Sans vouloir critiquer le travail des équipes marketing du constructeur de Sant'Agata Bolognese, on se demande si elles ont eu le droit de monter, un jour, dans une Tecnica. Car qualifier cette version de la Huracán par un mot aussi désincarné, cela revient à indiquer la mention "*light*" sur un menu McDo : ça ne représente pas du tout la réalité ! En effet, la Tecnica est, selon nous, la version la plus émouvante de la sportive italienne. Tout est fait ici pour déclencher un tsunami d'émotion. Le simple fait d'enfoncer le démarreur justifie à lui seul une bonne partie de l'investissement. Et vu ce qui nous attend après, on aurait tendance à dire que son prix est cadeau. En parlant de cadeau, le premier sens qui est gâté, c'est l'ouïe. Le V10 atmosphérique a toujours cette faculté à passer le cerveau dans un mode qui n'est autrement accessible que lorsque l'on va voir son groupe préféré en concert. Il faut l'entendre pour le croire. Et la Tecnica ne s'en tient pas à l'ouïe. En plus d'être 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 civilisées et maîtrisables. Rien à signaler du côté de la puissance ou du couple, il y en a suffisamment pour effacer le 0 à 100 km/h en 3"2 et le 0 à 300 km/h en 9"1. Il y a certes plus performant, mais plus grisant ça n'existe pas. En matière de comportement, le conducteur aura besoin d'un temps d'adaptation. Sur une sportive lambda, il intègre inconsciemment qu'il doit tabler sur un léger décalage entre son mouvement et l'effet sur la voiture. Dans la Tecnica, ce laps de temps n'existe plus. À tel point que, derrière le volant, on a l'impression que la sportive anticipe ce que l'on va faire. À peine a-t-on le temps de penser à braquer que le train avant a déjà fondu sur le point de corde, ne lui laissant aucune chance de lui échapper. Le train arrière, désormais directeur, s'est déjà placé au moment où l'on se demande s'il va suivre le mouvement. Il suffit alors de reprendre l'accélérateur sans arrière-pensée. Soit les roues arrière encaissent le couple et la Huracán ressort comme une balle, soit l'essieu postérieur se décale gentiment avec un angle proportionnel à l'enfoncement du pied droit du conducteur. Lorsque ce dernier abandonne l'accélérateur pour le frein, les étriers semblent déjà en train de déguster les disques carbone/céramique avant de les dévorer et de stopper le missile comme les filets installés sur les porte-avions. Tout cela est dû à une somme de petites choses qui, au final, sont synonymes de grands progrès. 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 font de la Tecnica une Huracán encore meilleure, ce que l'on ne pensait pas possible. Voilà dix ans que la sportive enchante tous ceux qui ont eu le privilège de prendre place dans son baquet. Une longue histoire d'amour qui aurait pu tourner à la routine. Mais la Tecnica a cette faculté de raviver une flamme qui brûlera encore longtemps.

> V10 > 5 204 cm³ > 640 ch à 8 000 tr/min **> 57,5 mkg** à 6 500 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 547/1 933/1 165 mm
> Pneus AV : 245/30 R 20 ; AR : 305/30 R 20 **> 1 379 kg** à sec **> 2,15 kg/ch** à sec **> 231 640 €** > Essais n^{os} 727 et 745



HURACÁN STO

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

CIRCUIT IMPRIMÉ

Dans la famille Huracán, je voudrais la STO. Lamborghini, acculé par la date de la disparition de son V10 condamné par les instances européennes, a multiplié les versions de Huracán pour sauver un maximum de spécimens de ce qui restera comme l’un des plus beaux moteurs de l’histoire. Ici, il ne change pas fondamentalement, ce dont on se félicite. La puissance est toujours de 640 ch et on constate même que le couple régresse par rapport à l’Evo (de 61,1 mkg à 57,6 mkg). Un mal pour un bien puisque c’est, selon la marque, pour gagner en réactivité. Au moment d’enfoncer l’accélérateur, c’est toujours l’avalanche de décibels qui intimidera le conducteur avant qu’il comprenne que la déflagration est normale. Alors, il n’aura de cesse de viser les 9 000 tr/min, régime qui signe le passage du rapport supérieur, comme on remet une pièce dans le jukebox. La partition jouée par la mécanique donne l’impression d’appuyer sur le nerf euphorisant du cerveau, si tant est qu’il existe. La poussée est virale, même si une armée de piles sur roues fait désormais mieux, sauf qu’en matière de sensations, la Huracán reste intouchable. L’écrin du V10 prend le nom de STO, pour Super Trofeo Omologata. Pour faire simple, il s’agit de la Huracán courant en championnat monotype qui a obtenu le droit… de sortir de la piste. Mais sans faire outre mesure de concessions. Comme toute voiture de course qui se respecte, elle conserve donc les bienfaits de son allégement : les jantes en magnésium qui réduisent les masses non suspendues, le pare-brise 20 % plus léger et la carrosserie réalisée à 75 % en fibres de carbone à structure “sandwich”, un procédé qui permet d’en réduire la quantité de 25 % (donc le poids) sans perdre en rigidité. Enfin, les 4 roues motrices, qui n’ont pas résisté à la chasse aux kilos, passent à la trappe. Un jeu d’allégement gagnant puisque la STO affiche un poids de forme de 1 528 kg mesurés. De quoi avancer un rapport poids/puissance à peine supérieur à 2,3 kg/ch. Côté châssis, 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. Au volant, la STO donne l’impression, par rapport à l’Evo, d’être en prise directe avec la route. Comme si le conducteur était installé à même le châssis. La direction s’est débarrassée de sa gestion dynamique LDS et a réduit sa démultiplication. Pas un millième 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 réponde 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 à 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 P1 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. La STO est exceptionnelle et, en cela, se montre aussi exigeante avec le conducteur… qui devra se montrer à la hauteur.

> V10 > 5 204 cm³ > 640 ch à 8 000 tr/min **> 57,6 mkg** à 6 500 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 547/1 945/1 220 mm
> Pneus AV : 245/30 R 20 ; AR : 305/30 R 20 **> 1 528 kg*** **> 2,39 kg/ch*** **> 305 280 €** > Essais n°s 722, 737, 745 et 747

* *Mesures* Sport Auto







Dérivée de la version de course, la STO est exigeante… mais elle le rend bien.



PHOTOS : GREG

PHOTOS : LAMBORGHINI



On savait que le V10 serait à la hauteur. Pas que la Sterrato deviendrait la plus fun des Lambo !



HURACÁN Sterrato

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

DE LA PISTE À LA PISTE

Avouons-le, quand nous avons découvert les premières photos de la Sterrato, on a immédiatement pensé que c’était la déclinaison de trop. À force de vouloir faire durer la Huracán, ce qui est louable, Lamborghini est visiblement allé trop loin dans les concepts innovants. Faire une version tout chemin d’une des sportives les plus excitantes de sa génération sur route ou circuit, c’est clairement gâcher un châssis, et surtout un moteur. Car des V10 5,2 litres atmosphériques, il n’en sortira plus des pelletés de l’usine de Sant’Agata, autant ne pas les gaspiller. Malgré nos *a priori* dont, théoriquement, notre conscience professionnelle aurait dû nous garder, nous avons accepté, par conscience professionnelle, d’essayer cette Sterrato. Bien nous en a pris car jamais nous n’avions eu un *a priori* aussi faux ! Sauf pour le style. En photo comme en réalité, le grimage de baroudeur de la sportive tient plus d’un tuning raté des années 80 que d’une préparation “usine”. Mais qu’importe, une fois à l’intérieur, on ne s’en soucie plus. On ne se soucie d’ailleurs plus de grand-chose alors que, habituellement, conduire une Huracán requiert une attention de tous les instants. On ne guette plus les dos-d’âne ou les rampes de parking avec appréhension, la garde au sol rehaussée de 44 mm mettant le châssis à l’abri de ces vilains pièges. On n’évite plus les nids-de-poule et autres trous qui se traduiraient habituellement par un tassement simultané des 33 vertèbres. Enfin, on est rassuré de constater qu’en dépit de la baisse de sa puissance de 30 ch, le V10 ne trébuche pas et conserve ses arguments sonnants. La moindre sollicitation de l’accélérateur déclenche une réaction en chaîne dans laquelle le régime moteur influe directement sur le rythme cardiaque du conducteur. Le bruit à l’échappement déchire l’air et lave les tympans comme peu de mécaniques savent le faire. Avec un temps de 3”4 au 0 à 100 km/h, le chronomètre constatera qu’il manque quelques dixièmes par rapport à une Evo, mais le conducteur ne s’en apercevra même pas, trop occupé qu’il est à braquer et à contre-braquer dans tous les sens comme s’il était dans un stage de pilotage sur glace ! Bref, il s’éclate. Car pour s’ouvrir les portes du hors-piste, la Sterrato a revu ses liaisons au sol vers plus de souplesse et a troqué ses gommes pour des plus petites (de 20 à 19 pouces) et moins accrocheuses. Ces nouveaux réglages de suspensions autorisent des transferts de masse plus importants, ce qui permet de mieux cerner les limites d’adhérence, afin de mieux les dépasser. Un freinage »»


104M602

»» appuyé, une impulsion sur le volant et l'arrière-train se décale sans broncher. Il suffit ensuite d'entretenir à l'accélérateur. C'est tellement facile qu'on se croirait au volant d'une… Alpine A110 ! Première surprise, la Sterrato, qui n'est pas faite pour ça, se révèle au final la Lamborghini la plus fun à conduire sur une piste bitumée. Passons maintenant à la terre, en basculant sur l'inédit mode Rallye. Le couple est alors toujours dirigé en majorité vers l'arrière, mais une proportion suffisante prend la direction de l'avant pour éviter de rester sur place. Car dans les rétroviseurs, on voit les gerbes de terre s'élever vers le ciel comme des geysers islandais. La Sterrato conserve son équilibre souverain qui lui donne des réactions d'une progressivité insoupçonnable pour une sportive de son calibre. Le conducteur, qui s'amusait comme un enfant sur un tourniquet quand il était sur circuit, se retrouve avec le même plaisir dans le bac à sable. Appel, contre-appel, re-appel, re-contre-appel… la Sterrato pourrait se passer de pare-brise vu qu'on peut la conduire uniquement par les fenêtres ! Il fallait le voir pour le croire : cette ultime déclinaison de Huracán n'est non seulement pas de trop, mais elle nous aurait privés d'un plaisir rare si elle n'avait pas existé. Dans son état d'esprit et par le fun qu'elle procure, on peut même voir en elle l'héritière de… la Lancia Stratos.

> V10 > 5 204 cm³ > 610 ch à 8 000 tr/min **> 57,1 mkg** à 6 500 tr/min > Intégrale **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 525/1 948/1 165 mm > Pneus AV : 235/40 R 19 ; AR : 285/40 R 19 **> 1 470 kg** à sec **> 2,41 kg/ch** à sec **> 270 000 €** (1 499 exemplaires) > Essais nos 738 et 745







PHOTOS : LAMBORGHINI









PHOTOS : LAMBORGHINI

URUS Performante

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

TAUREAU ZÉLÉ

Lamborghini est devenu une marque de SUV. Ce n’est pas le nouveau positionnement du constructeur, mais les chiffres de vente qui le disent. Et ils ne laissent pas de place au doute. En 2023, Lamborghini a vendu, pour la première fois de son histoire, plus de 10 000 voitures ! Sauf que sur ce chiffre, l’Urus a représenté plus de 6 000 unités. C’était à prévoir, bien sûr, mais cela fait toujours mal de le constater sur le plan philosophique. Sur le plan commercial, en revanche, c’est une excellente nouvelle ! Si le SUV va bientôt passer à l’hybride, il n’est pour le moment disponible qu’en version S ou Performante. La différence entre les deux, en matière de puissance, a de quoi laisser sur sa faim. La première tire 650 ch du V8 4 litres, alors que la seconde ajoute… 16 ch. Modeste sur la puissance, le gain en matière de poids n’est pas plus convaincant. Malgré le capot et le toit en carbone, l’échappement Akrapovic, la suspension métallique et d’autres broutilles, seuls 47 kg sont économisés, sachant qu’il en reste 2 150 ! En ligne droite, cela permet tout de même de grappiller 0”3 en faisant claquer un très beau 3”3. Le V8 ne manque pas de souffle, en revanche, niveau sonorité, il est un peu court malgré la ligne qui va bien. Il y a enfin quelques modifications au niveau du châssis avec des voies élargies (16 mm), des réglages de suspensions plus sportifs et une garde au sol abaissée de 2 mm. 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. 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 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. Dommage que ce soit un SUV…

> V8 biturbo > 3 996 cm³ > 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*) **> 262 185 €** (234 650 €) **>** Essais n°s 677, 700, 712 et 731

** Mesures* Sport Auto. *Entre parenthèses, données de l’Urus*

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



PHOTO : LAND ROVER

RANGE ROVER SPORT P635

> 635 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : **3"8**

GONFLÉE À BLOC

Avoir le mot "sport" dans son nom et ne pas être le modèle le plus puissant de la gamme, ça fait désordre. Land Rover a heureusement remis de l'ordre dans sa gamme. La Range Sport P635 peut désormais se targuer de 20 ch supplémentaires par rapport à la Range P615 "tout court" (même si cette dernière est plus longue). Et par rapport à la Sport P530, cela représente une rallonge de 20 %, ça commence à compter. L'effet sur le 0 à 100 km/h est aussi immédiat qu'impressionnant. Les 4"5 de la P530 sont ridiculisées par les 3"8 de cette nouvelle version. Sachant que le poids, lui, n'a pas baissé, la marque a convoqué les freins carbone/céramique mordus par des étriers à 8 pistons. Espérons que cela suffise. Les ingénieurs du département Special Vehicle (SV) ont tout fait pour que le comportement soit à la hauteur de l'engin, qui est naturellement haut. Suspension pneumatique pilotée, amortisseurs adaptatifs Bilstein, barres antiroulis actives et roues arrière directrices (jusqu'à 7,3°) devraient lui permettre de tenir une bonne cadence, sur le sec au moins. Car sous la pluie, les lois de la physique se font plus impitoyables et il ne faudra pas faire d'excès d'optimisme pour éviter toute sortie de route. Encore que, cette Range Sport a encore de réelles capacités tout-terrain.

> V8 biturbo > 4 395 cm³ > 635 ch à 6 000 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 AV : 285/40 R 23 ; AR : 305/35 R 23 **> 2 560 kg > 4,03 kg/ch > 228 970 €**

RANGE ROVER P615

> 615 ch > 261 km/h > 0 à 100 km/h : **4"5**

ATTEINDRE LES SOMMETS

Les nouveautés apportées aux motorisations portent souvent, en ce moment, sur l'électrification. Ainsi, en voyant la puissance de la Range Rover passer de 530 à 615 ch, on ne peut que soupçonner l'arrivée d'un moteur électrique. Première bonne nouvelle, la puissance augmente. Même si la Range ne sera jamais une sportive, les chevaux, c'est comme le sel, plus il y en a, plus ça relève les saveurs. Deuxième bonne nouvelle, c'est toujours le V8 4,4 litres qui est chargé de donner une âme à cette aristocrate de l'automobile. Troisième bonne nouvelle, il y a effectivement un moteur électrique, mais il est tout petit, surtout rapporté à la taille du thermique. La Range adopte une microhybridation (mHEV)… pour le symbole plus qu'autre chose. Le V8, toujours hérité de BMW, réussit à déplacer la Range sans effort et sans bousculer les passagers. Rien ne lui a été refusé en matière de technologie. Le châssis est en aluminium, les roues arrière sont directrices et les barres antiroulis actives. Malgré cela, elle reste lourde, pas vraiment agile et perturbée par des mouvements de caisse. À son volant, lové dans un univers qui mêle raffinement ultime et matériaux nobles, on a plus l'impression d'être à la barre d'un yacht que dans un SUV. Ça tombe bien, les clients de la Range n'auront pas le mal de terre à son bord.

> V8 biturbo > 4 395 cm³ > 615 ch à 5 800 tr/min **> 76,5 mkg** à 1 800 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 5 058/2 047/1 870 mm **>** Pneus : 285/45 R 22 **> 2 791 kg > 4,54 kg/ch > 231 700 €**



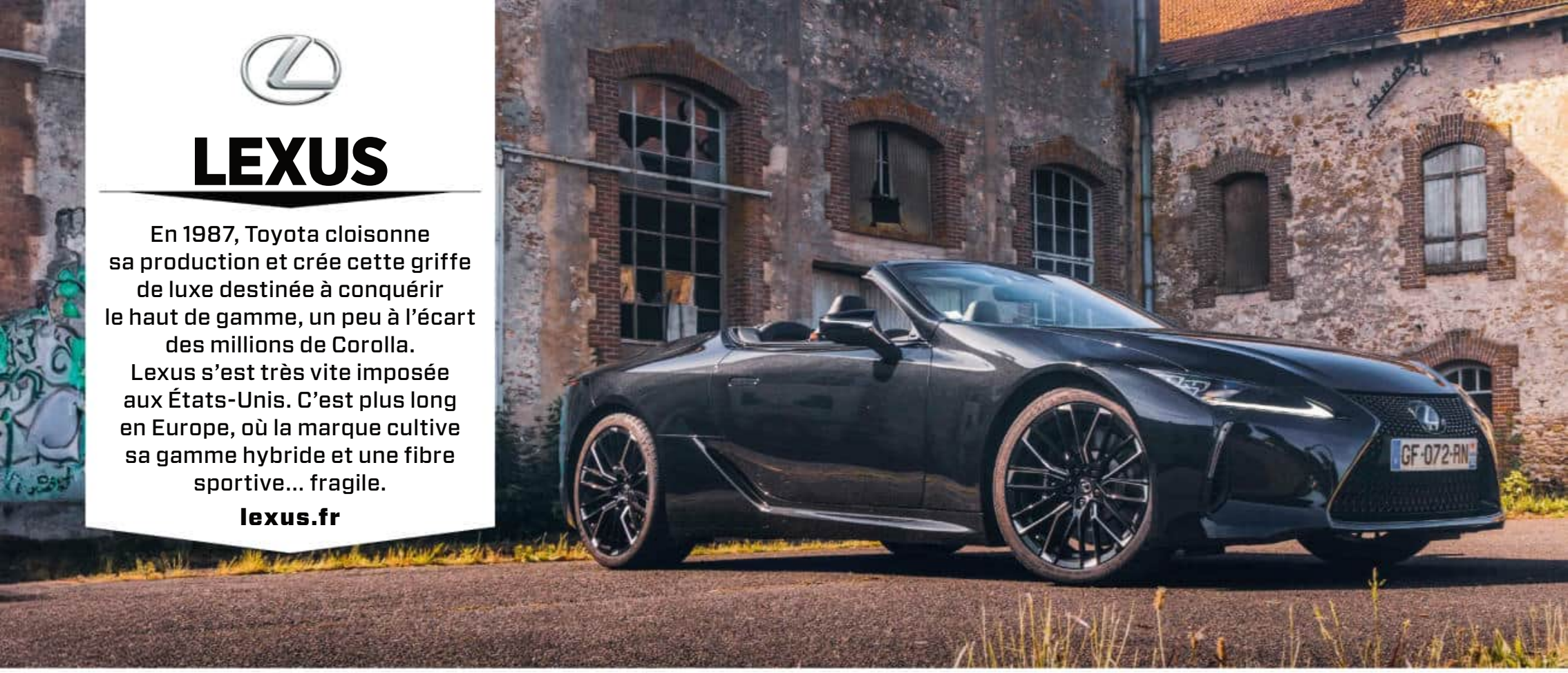


PHOTOS : LAND ROVER

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)

BEAU ET BIO

De nos jours, la plupart des voitures sont dotées d'un écran tactile. C'est même parfois autour de lui que s'organise tout le reste. En revanche, pour en trouver une équipée d'un V8 atmosphérique, il faut se lever de "bonheur". Pourtant, c'est autour de lui que devrait s'organiser toute sportive qui se respecte. C'est ce qu'a fait l'iconoclaste LC 500 (c'est-à-dire le plus dur), quitte à oublier le fameux écran tactile ! Une lacune (pour certains) qui a été réparée lors du restylage intervenu début 2023, qui se voit d'ailleurs plus à l'intérieur qu'à l'extérieur. Le cabriolet (ou coupé) Lexus n'a par ailleurs rien perdu de son pouvoir de séduction qui magnétise littéralement les regards. Mais le plus beau se cache sous le capot : la japonaise embarque une perle rare, un V8 5 litres bio, atmosphérique. À peine l'a-t-on lancé que l'on jette un coup d'œil au ciel. Et 15 secondes plus tard, la sourdine que mettait le toit sur les jappements de la mécanique a sauté, sans que cela retarde le conducteur sur son programme, car la manœuvre s'effectue jusqu'à 50 km/h. Quel que soit son régime, la sonorité d'un V8 reste gourmande, ce qui régale les amateurs. La poussée est au rendez-vous, sans que les passagers soient collés dans leurs sièges. Le couple se mérite puisqu'il faut aller le chercher à 4 800 tr/min, mais après ce n'est que du plaisir. Garder un rythme cardiaque élevé n'est pas compliqué pour le conducteur dans la mesure où c'est la boîte qui choisit automatiquement entre… les 10 rapports. Nonchalante en mode Confort, la Lexus retrouve de son mordant en mode Sport et surtout en Sport+. La suspension contrôle mieux les mouvements de caisse, forcément nombreux sur un cabriolet de 2 032 kg. Le train avant pique à la corde et lorsque le sous-virage pointe le bout de son nez, la roue arrière intérieure au virage freine et tout rentre dans l'ordre. C'est moins discret que le différentiel Torsen du coupé, mais c'est efficace. L'originalité se retrouve aussi à l'intérieur avec une ergonomie exotique, mais une finition appliquée. La LC 500 ne fait rien comme les autres… mais elle le fait bien. C'est finalement tout ce qui compte.

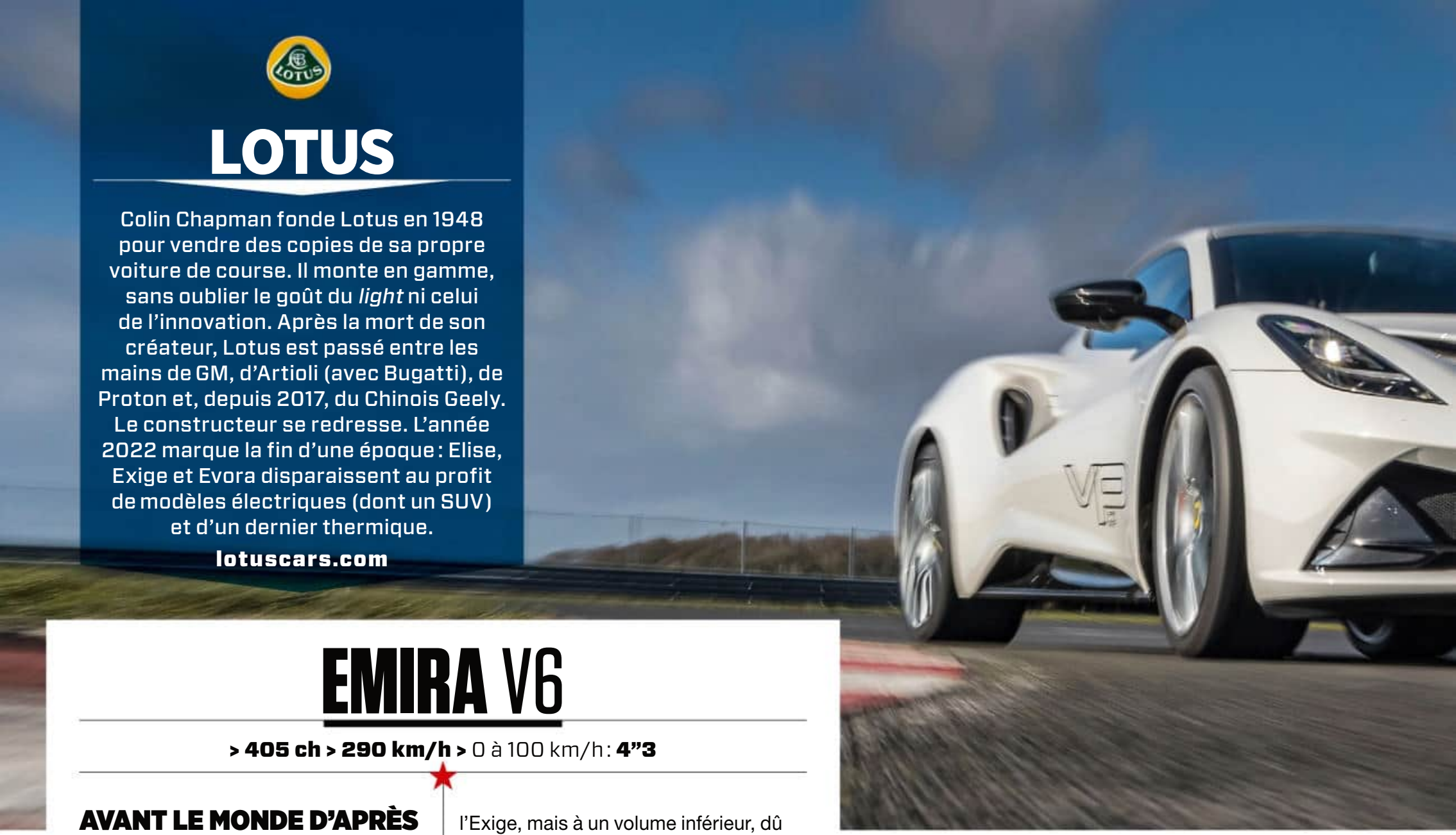
> V8 > 4 969 cm³ > 464 ch à 7 100 tr/min **> 55 mkg** à 4 800 tr/min > Propulsion **> BV 10** automatique
> L/l/h : 4 770/1 920/1 350 mm > Pneus AV : 245/40 R 21 ; AR : 275/35 R 21 **> 2 032 kg*** (1 995 kg)* **> 4,38 kg/ch*** (4,30 kg/ch)*
> 143 700 € (137 700 €) > Essais n°s 670, 679, 706 et 726

* *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 de modèles électriques (dont un SUV) et d'un dernier thermique.

lotuscars.com



EMIRA V6

> 405 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : **4"3**

AVANT LE MONDE D'APRÈS

Achète-t-on une Lotus pour son confort ? Non. D'ailleurs, avant l'Emira (au temps des Elise, Exige et Evora), on n'employait jamais ce mot et Lotus dans la même phrase. Mais les temps changent… et les acheteurs vieillissent. Viennent alors les notions d'insonorisation, de filtration ou d'accès à bord. Sur ce dernier point, l'Emira incarne le changement de philosophie de la marque. Jamais il n'a été aussi facile de se glisser derrière le volant d'une sportive d'Ethel, grâce au nouveau châssis en aluminium extrudé riveté et collé. Mais ce qui rassure avec l'Emira, c'est qu'elle ne va pas trop loin. Demain, les Lotus ressembleront à des sportives lambda (du haut du panier quand même), comme le prouve déjà l'Eletre et comme le confirmera l'Emeya, la future hyper-GT. Contrairement à elles, l'Emira conserve suffisamment de gènes du passé pour avoir encore du charme. Et cet héritage d'une autre époque, c'est un bloc thermique. Une vieille connaissance puisqu'il s'agit du V6 3,5 litres signé Toyota gavé par un compresseur Edelbrock 1740. Un couple qui a résisté à l'épreuve du temps, mais manque d'une pointe de conviction dans sa capacité à se projeter vers la zone rouge. Trop linéaire, le V6 pousse, mais pas à la consommation. On retrouve le joli brin de voix que l'on appréciait dans l'Exige, mais à un volume inférieur, dû à l'insonorisation plus soignée. Pas de quoi gâcher le plaisir, juste de quoi rendre les longs trajets supportables. Heureusement, l'Emira garde le sens des priorités : cela ne se fait pas au détriment de ses aptitudes à chasser les chronos. Les Lotus ont toujours eu cette faculté à marier un comportement au scalpel à une filtration presque ouatée (merci la légèreté). La nouvelle venue reste conciliante avec les vertèbres et le devient de plus en plus au fur et à mesure que le rythme augmente. Mais en caractère, elle ne peut pas cacher sa prise de poids (1 493 kg). Elle demeure équilibrée, rassurante, facile à cerner et joueuse à la demande, mais elle n'est plus virevoltante. Avant, elle donnait l'impression d'être attirée par le virage suivant. Aujourd'hui, elle est seulement poussée par le virage qu'elle quitte. Attention, ce verdict est établi sur la base d'une comparaison avec une Exige. Face à ses rivales, il n'y a que l'Alpine A110 qui peut opposer un comportement plus enjoué et la Cayman un caractère plus rigoureux. L'Emira est une sorte de juste équilibre entre les deux. La direction offre une consistance idéale, avec des montées en effort progressives et une lecture de la route limpide. La transmission sollicite toujours le bras droit du conducteur qui devra faire preuve de poigne, surtout quand l'huile de boîte est froide. Bref, une Lotus, une vraie.

> V6 à compresseur > 3 456 cm³ > 405 ch à 6 800 tr/min
> 42,8 mkg à 3 500 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 > 99 470 € > Essais n^{os} 724, 733 et 735



L'Emira est une Lotus confortable, ce qui constitue une première.







PHOTOS: LOTUS





PHOTOS : LOTUS

EMIRA i4

> 360 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : **4”3**

PETIT CHELEM

Apparue équipée du V6 Toyota, l’Emira se décline logiquement vers le bas en supprimant 2 cylindres et 40 ch. Ce qui l’est moins, logique, c’est que les performances annoncées sont… identiques. Lotus table ainsi sur 4”3 pour atteindre les 100 km/h, soit exactement le temps de la grande sœur ! Jetons un coup d’œil du côté du rapport poids/puissance pour essayer de comprendre : il est à l’avantage du V6, l’explication ne vient pas de là. Pour trouver d’où vient le loup, il faut chercher au bon endroit : sous le capot. Le bloc vient en effet de chez Mercedes-AMG. C’est lui qui détient le titre du 4 cylindres le plus puissant du monde (dans l’A45 avec 421 ch). Il se présente ici en version 360 ch, mais avec un couple de 43,8 mkg, supérieur à celui du V6 ! Résultat, face à un bloc Toyota linéaire, voire paresseux, le moteur AMG est explosif et besogneux, ce qui explique les performances équivalentes. Pétillant à bas régime, hargneux au milieu du compte-tours et têtu côté allonge, le 2 litres répond présent partout et tout le temps, sans oublier les éclats de voix qui vont bien. Il est en plus secondé par une boîte à double embrayage rapide et juste dans ses choix de rapports (en modes Sport et Track, un peu moins en Tour), ce qui facilite, là aussi, le travail du conducteur. Côté châssis, Lotus aurait pu se contenter de dupliquer mais le sous-châssis a été revu (il est en aluminium et non en acier comme sur la V6), la géométrie modifiée, les trains roulants et la direction recalibrés. Des modifications qui ne visent pas à faire de la i4 une Emira différente de la version V6 mais, au contraire, de lui rester le plus fidèle possible. Notre modèle d’essai, équipé du châssis Tour (plus orienté confort que le Sport), s’est effectivement montré prévenant pour les vertèbres. Mais le plus agréable reste cette direction hydraulique, fidèle messagère de ce que font les roues. Un régal. Le châssis fait preuve d’un équilibre qui permet de passer vite et propre ou de s’amuser sans avoir peur d’aller trop loin. Un système de contrôle du couple par freinage compense l’absence de différentiel à glissement limité. L’Emira i4 perd en sonorité et décevra les adeptes des boîtes manuelles mais, pour tout le reste, elle fait aussi bien que la V6.

> 4 cylindres turbo > 1991 cm³ > 360 ch à 6 600 tr/min **> 43,8 mkg** à 3 000 tr/min **>** Propulsion **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 413/1895/1226 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 **> 1446 kg > 4,02 kg/ch > 96 815 € >** Essai n°740





EVIJA

> 2039 ch > 347 km/h > 0 à 100 km/h : moins de **3”**

DOMMAGES COLLATÉRAUX ?

« *J’ai commandé toute la gamme Lotus, l’Evija, l’Emira et l’Eletre.* » Voilà un client que beaucoup de marques aimeraient avoir. Surtout lorsqu’il s’appelle Jenson Button et qu’il donne, par là même, un sérieux coup de pouce à Lotus en pleine transition écologique et philosophique. Désormais propriété du Chinois Geely (comme Volvo et Smart), la marque anglaise doit renoncer à ce qui a fait sa renommée, la légèreté, pour passer les normes sur les émissions. En gros, rester Lotus tout en n’étant plus Lotus. Le meilleur (ou le pire) exemple est le SUV Eletre. L’Evija, elle, tente le pari de l’hypercar. Car l’avantage avec l’électrique, c’est que l’on peut multiplier les chevaux comme s’il en pleuvait. La marque en avait annoncé 2 000, il y en aura 39 de plus, ce sera de toute façon assez. Pour éviter les jalousies, chaque roue reçoit son propre – logique puisqu’il n’y a pas d’émission – moteur électrique, et sa propre boîte, ce qui permet de piloter l’effet vectoriel de façon indépendante entre les roues. L’alimentation électrique est confiée à une batterie qui ne bat aucun record (93 kWh), ce qui n’est pas pénalisant côté performances mais limite la prise de poids… et l’autonomie. La marque parle de 350 km, la réalité sera certainement inférieure à 300 km, à condition de ne pas abuser de l’accélérateur. Voilà tout le paradoxe de l’électrique : le plaisir, même préservé, est de toute façon fugace. Des batteries, bien que “petites”, ça pèse sur la balance : l’Evija annonce 1 887 kg, soit deux fois le poids d’une Elise. Mais le rapport poids/puissance fond sous la barre de 1 kg/ch, ce qui rend plausible le chiffre d’accélération annoncé : 9”1 sur le 0 à… 300 km/h ! D’ailleurs, l’anglaise simplifie les calculs en promettant de franchir chaque tranche de 100 km/h en 3”. Encore faudra-t-il s’y tenir. Si moteurs et batteries électriques viennent de chez Williams, le châssis signé CPC est fabriqué en Italie. Le développement à partir d’une feuille blanche a permis d’intégrer les batteries dans le plancher, afin d’abaisser au maximum le centre de gravité, qui sera plus proche du bitume que celui d’une Evora. Qu’attendre de cette Lexus nouvelle ère ? On sait déjà que les performances seront au rendez-vous et que le comportement sera placé sous l’étroite surveillance de l’électronique. Mais le toucher de route si apprécié offert par les Lotus légères (ce n’est plus un pléonasme), en particulier grâce à une direction limpide, sera-t-il préservé ? Quant à l’émotion, on en doute. La chasse aux émissions cause trop souvent des dommages collatéraux en la matière.

> 4 moteurs électriques > 2039 ch > 173,5 mkg > Batterie : 93 kWh **>** Intégrale
★ **> 4 BV** automatiques **>** L/l/h : 4 459/2 000/1122 mm **>** Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 325/30 R 21 ★
> 1887 kg > 0,94 kg/ch > 2 900 000 € environ (130 exemplaires)







PHOTOS : LOTUS



Une Lotus légère n’est plus un pléonasme depuis l’Evija et ses presque 2 tonnes.

Lotus

ELETRE R

> 905 ch > 265 km/h > 0 à 100 km/h : **2”9**

COMMUN LOUP

Voilà un chiffre qui parle à l'heureux possesseur d'une Elise : 900. C'est le poids de sa sportive, qui n'a dès lors pas besoin d'être puissante pour être plaisante. À l'annonce du même chiffre, le possesseur d'une Eletre R identifiera immédiatement la puissance de ce SUV. Difficile de trouver un point commun… qui éloigne autant. L'Eletre est donc un SUV, haut perché, lourd et électrique. Inutile de devoir en prendre le volant pour savoir si c'est encore une Lotus : la réponse est non, et c'est sans appel. Notre conscience professionnelle nous pousse malgré tout à essayer tout ce qui porte un logo dans lequel on peut lire les lettres ACBC, initiales d'Anthony Colin Bruce Chapman, le nom complet du génial fondateur de la marque. Alors qu'on était toujours descendu dans une Lotus, il convient ici de s'y hisser, ce qui est malgré tout plus simple. L'habitacle respire la modernité (écran tactile de 25 pouces, sonorisation signée KEF) et se distingue par sa finition soignée, deux critères inconnus jusqu'ici. Est-ce que ça pousse, 900 ch (une version S de 600 ch existe également) ? Oui, ça pousse, ça arrache même pour être plus près de la réalité. Il ne faut d'ailleurs pas longtemps pour comprendre que l'Eletre accélère, freine et tourne sans qu'il soit possible de lui reprocher quelque chose. Sauf qu'elle fait tout cela tellement bien et seule, que le conducteur n'en tire aucun mérite, donc pas une once de satisfaction. La suspension adaptative mariée au contrôle antiroulis assure confort et maintien, les roues arrière directrices font pivoter l'auto et la direction procure un toucher agréable, pas aussi cristallin que les anciennes (les vraies) Lotus. Ce SUV est tellement efficace, qu'il n'est pas possible, ni même souhaitable d'ailleurs, d'aller chercher ses limites. Le conducteur se retrouve alors quelque peu désœuvré. Lotus l'a anticipé en dotant son modèle de lidars, ces radars ultraperformants qui permettent une conduite semi-autonome. Une Lotus que l'on n'a pas envie de conduire, voilà la plus grande nouveauté offerte par l'Eletre.

> 2 moteurs électriques > 905 ch > 100,4 mkg
> Batterie : 112 kWh **>** Intégrale **> BV 1** auto (avant) **et BV 2** auto (arrière) **>** L/l/h : 5103/2100/1636 mm **>** Pneus AV : 275/40 R 22 ; AR : 315/35 R 22 **> 2640 kg** à vide **> 2,92 kg/ch** à vide **> 153 090 € >** Essai n° 742



PHOTO : LOTUS



PHOTOS : LOTUS

EMEYA R

> 905 ch > 256 km/h > 0 à 100 km/h : **2”78**

BERLINE, PAS BALLERINE

Après avoir conduit une Lotus SUV haute de 1,64 m et pesant 2640 kg, on ne s'étonne plus de rien. Pas même de l'arrivée d'une berline, rivale toute désignée de la Porsche Taycan. Ce n'est pas une première pour Lotus qui avait déjà commercialisé ce type de carrosserie avec l'Omega, sur une base Opel. Cette fois, elle est 100 % maison, ce qui veut dire chinoise désormais. Inutile de chercher une quelconque originalité technique puisque la nouvelle venue est étroitement dérivée du SUV Eletre (il y a encore peu de temps, c'est l'inverse qui se produisait). Elle est disponible en deux niveaux de puissance, 603 ch pour l'Emeya et la S, 905 ch pour la R. Un moteur prend place sur chaque essieu et celui de l'arrière est doté d'une boîte 2 vitesses, comme sur la Taycan. La batterie de 112 kWh promet une autonomie oscillant entre 435 et 485 km. Quant au 0 à 100 km/h, il est revendiqué en seulement 2”78. Inutile de préciser que réaliser ce chrono se fera au détriment du rayon d'action. Pour soigner son comportement routier, la version R embarque les barres antiroulis actives et les 4 roues directrices. À l'intérieur, l'ambiance est épurée et le mobilier organisé autour d'un grand écran tactile. Non contente de ne pas émettre le moindre gramme de CO_2, l'Emeya habille son habitacle d'un tissu recyclé à partir de chutes de coton venant de l'industrie de la mode. Pas sûr que cela change quoi que ce soit au réchauffement climatique…

> 2 moteurs électriques > 905 ch > 100,4 mkg > Batterie : 112 kWh **>** Intégrale **> 2 BV** auto **> Prix non communiqué**

LOTUS EMIRA

CONÇUE POUR LA PISTE.
PENSÉE POUR TOUS LES JOURS.



CATERHAM 340

PURE. SIMPLE. FUN



À DÉCOUVRIR ET À ESSAYER CHEZ VERBAERE MOTORSPORT LILLE

DISTRIBUTEUR OFFICIEL LOTUS ET CATERHAM

VERBAERE MOTORSPORT LILLE
5 rue Lavoisier - 59160 Lomme
verbaereauto.com - 03.20.90.52.52

VERBAERE
PASSION & SERVICES

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

MASERATI

Né en 1914, Maserati, dirigé par cinq frères, fabrique des voitures de course à Bologne. Reprise par la famille Orsi en 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



MC20

630 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h : **2”9** (2”9)

RETOUR GAGNANT

Cela ne se sait pas forcément, mais la MC20 aurait pu (et même dû) naître avec le badge Alfa Romeo. Quand le développement de la supersportive a été lancé, c'était bien pour redorer le blason sportif de la marque de Turin. Mais c'est finalement à Modène, chez Maserati, que la MC20 est apparue. Pourquoi ? Tout simplement parce que les efforts, chez Alfa, se sont d'abord concentrés sur les SUV (Stelvio et Tonale) au potentiel commercial infiniment supérieur. Mais regardez bien l'Alfa Romeo 33 Stradale et vous comprendrez que les liens de famille sont étroits. La MC20 a donc vu le jour avec un trident sur le museau. Ce qui n'est pas plus mal, Maserati ayant besoin d'un dernier coup d'éclat pour raviver la flamme… avant le passage à l'électrique. La MC20 souffle sur les braises avec sa ligne qui met le feu aux poudres. Sous cette carrosserie incandescente se cache une mécanique qui ne l'est pas moins. Le V6 3 litres, ouvert à 90°, met toutes les chances de son côté pour faire la différence : préchambre de combustion au-dessus de chaque piston, double injection, deux bougies par cylindre et deux turbos qui soufflent jusqu'à 2 bars. Bien pourvu avec ses 630 ch et ses 74 mkg de couple, ce bloc ne manque pas de souffle. Et il l'a long, en plus. Non seulement les turbos turbinent dès 3 000 tr/min, mais la poussée musclée ne faiblit pas avant d'avoir atteint les 8 000 tr/min. S'il n'a pas l'allonge de son homologue de chez Ferrari sur la 296 GTB, il n'en est pas loin. Et lui, il doit se débrouiller sans aide électrique. Un tel appétit à monter dans les hauts régimes, cela promet du côté des sonorités. Malheureusement, ce n'est pas tout à fait le cas. Le récital préfère un timbre caverneux à des notes mélodieuses. On fait la fine oreille mais, à ce niveau de prix, on peut avoir la dent dure, surtout lorsque l'on sait de quoi la marque est capable. La structure a été entièrement développée pour la MC20 (donc pour l'Alfa Romeo 33 Stradale). Elle est composée d'une cellule principale en carbone, réalisée par le spécialiste Dallara, reliée à deux structures métalliques. Des solutions techniques garantissant une grande rigidité qui, combinée à l'excellent travail des suspensions, modèle un comportement difficilement critiquable. La chaussée a beau jeter sous ses roues toutes sortes de difficultés, les liaisons au sol imposent toujours leur loi : compression progressive, détente maintenue, la MC20 reste d'un bloc. La direction est bavarde et ne garde rien pour elle de ce que fait le train avant. Précision et réactivité sont au rendez-vous. Des qualités auxquelles répond également la boîte à double embrayage de 8 rapports, rapide et intelligente dans ses choix.
Sa seule limite : elle ne peut pas rentrer plusieurs vitesses à la volée comme chez Ferrari. Dans ce concert de louanges, il faut malgré tout souligner un bémol du côté du freinage. Plus que l'efficacité, c'est le dosage (système *by wire*, sans liaison mécanique) qui demande de l'attention. Précisons aussi que la version Cielo, autrement dit roadster, présente un caractère sensiblement moins rigoureux, avec des réactions des trains roulants plus nonchalantes. Les sportifs choisiront donc la MC20 en version Coupé, qui signe le retour gagnant de Maserati dans les sportives thermiques. C'était la dernière fenêtre…

> V6 biturbo > 3 000 cm³ > 630 ch à 7 500 tr/min **> 74,4 mkg** à 3 000 tr/min **>** Propulsion **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 669/1 965/1 224 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 305/30 R 20 **> 1 495 kg** (1 540 kg) **> 2,37 kg/ch** (2,44 kg/ch) **> 235 200 €** (266 620 €) **>** Essais n°s 713, 723 et 731

** Entre parenthèses, données du roadster Cielo*



Hormis la sensation au freinage, il n'y a rien à redire sur cette MC20 en coupé.



PHOTOS : LAURENT VILLARON









PHOTOS : MASERATI

GRANTURISMO Trofeo

550 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h : **3”5**

SANS EN AVOIR L’AIR

La nouvelle GranTurismo est nouvelle. Cela vaut la peine de le répéter car ça ne se voit pas. Pourtant, techniquement, elle n’a plus rien à voir. Les habitués du modèle auront d’ailleurs noté deux changements de taille : le remplacement du V8 par un V6 et le passage à la transmission intégrale en lieu et place de la propulsion. Deux mauvaises nouvelles en somme. Mais elles restent acceptables, sachant que le coupé au trident aurait pu faire l’impasse sur cette Trofeo pour se contenter de la Folgore (100 % électrique). Évacuons tout de suite la question de la sonorité. Le V6 chante moins bien que feu le V8 atmosphérique conçu par Ferrari. Le hurlement rageur de l’ancienne GranTurismo fait place à un feulement poli. Nous étions déjà restés sur notre faim dans la MC20, nous avons la confirmation que l’opéra italien n’est plus ce qu’il était. Bien qu’il ait perdu quelques chevaux (80 exactement), le V6 Nettuno impressionne toujours autant par sa ressource. Surtout dans un coupé qui, en dépit de l’emploi d’aluminium (65 %) et de magnésium, accuse près de 1,8 tonne sur la balance. Le moteur n’en a cure, il bondit dès 3 000 tr/min et se précipite sur la zone rouge avec une détermination qui grandit chemin faisant ! Seulement 3”5 sur le 0 à 100 km/h, c’est un temps de sportive pour ce coupé grand tourisme. Rôle dans lequel il brille également grâce à une insonorisation de haut niveau (malheureusement aussi côté moteur) et une capacité de ses trains roulants à absorber les défauts de la chaussée.

Double triangulation avant, multibras arrière, suspensions pneumatiques pilotées, la GranTurismo sait changer de registre lorsque l’on bascule en mode Sport, voire Corsa. La boîte automatique ZF accélère le rythme, les suspensions se raidissent et la direction gagne en intensité. Cette dernière, précise, permet des placements fins et une inscription nette du train avant. Mais arriver avec trop de vitesse se traduira par un sous-virage prononcé. Mieux vaut inverser la procédure : entrer moins vite, reprendre l’accélérateur tôt et profiter d’une transmission intégrale typée propulsion et d’un blocage électronique de différentiel efficace. Le train arrière enroule alors volontiers. Sur le papier, la nouvelle GranTurismo semblait perdre sur tous les plans. Ce n’est pas le cas au volant, même si les deux cylindres manquants… manquent.

> V6 biturbo > 2 992 cm³ > 550 ch à 6 500 tr/min **> 66,3 mkg** à 3 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 966/1957/1353 mm **>** Pneus AV : 265/30 R 20 ; AR : 295/30 R 21 **> 1795 kg > 3,26 kg/ch > 225 650 € >** Essais n^{os} 734 et 743

MASERATI GRECALE FOLGORE

L'EXCEPTIONNEL AU QUOTIDIEN

LE TOUT PREMIER SUV MASERATI ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE

Maserati



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

Maserati

GRANCABRIO Trofeo

550 ch > 316 km/h > 0 à 100 km/h : **3”6**

CABRIO... BEAU

C’est un passage obligatoire, qui de surcroît avait été annoncé il y a près de deux ans. Malgré cela, la version cabriolet de la GranTurismo arrive seulement maintenant. Cette version grand air reste fidèle à la ligne du coupé et conserve des places à l’arrière que la marque annonce même confortables. Le toit est naturellement en toile et demande 14” avant de permettre aux passagers de profiter du soleil. Histoire de marquer les esprits (ou de détourner l’attention), cette nouvelle carrosserie est lancée en version thermique Trofeo, mais sera aussi déclinée en électrique. En attendant de ne plus rien entendre, ce modèle permet d’écouter rugir sans filtre le V6 de la MC20 (dépourvu ici du carter sec). Les renforts nécessaires à une déclinaison sans toit (100 kg) pénalisent à peine les performances, avec un 0 à 100 km/h en 3”6, soit 1 dixième de plus que le coupé. Les sensations, elles, devraient progresser.

> V6 biturbo > 2 992 cm³ > 550 ch à 6 500 tr/min **> 66,3 mkg** à 3 000 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 966/1957/1365 mm **>** Pneus AV : 265/30 R 20 ; AR : 295/30 R 21 **> 1895 kg > 3,44 kg/ch > 234 550 €**





PHOTOS : MASERATI

GRANTURISMO Folgore

760 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h : **2”7**

ÉCLAIR OUI, MAIS DE GÉNIE ?

Pour ceux qui ne parlent pas l’italien couramment, sachez que “folgore” signifie “éclair”. Un mot qui va peu à peu s’ajouter derrière les appellations traditionnelles de Maserati, tout simplement parce qu’il désigne les versions électriques. Avec cette précision, vous connaissez notre réponse à la question posée dans le titre. Mais le passage aux électrons n’est pas une option, plutôt une figure imposée. La GranTurismo s’y plie et en profite, comme toutes ses congénères, pour ajouter une louche de puissance. En électrique, c’est un jeu d’enfants. Voilà donc le grand coupé à vocation de GT pourvu de 760 ch et près de 138 mkg de couple ! Les 3 moteurs électriques (deux derrière et un devant) ne laissent en plus pas filer le moindre mètre-kilogramme à l’accélération si l’on en croit les 2”7 annoncées sur le 0 à 100 km/h. En guise de comparaison, c’est le temps d’une Porsche 911 Turbo S. Mais la comparaison s’arrête là, car la batterie de 92,5 kWh ne passe pas inaperçue sur la balance. La sportive avoue 2,26 tonnes, soit 450 kg de plus que la version thermique. Si la gestion électronique fine de chaque moteur aide à faire tourner le coupé, le train avant reste lourd et entraîne un sous-virage lors de vitesse d’entrée trop généreuse. Derrière le volant, les sensations sont là, mais l’émotion manque, comme toujours dans une sportive dépourvue d’une âme mécanique.

> Électrique (1 moteur à l’avant + 2 à l’arrière) **> 760 ch > 137,6 mkg**
> Batterie : 92,5 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 4 959/1957/1353 mm **>** Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 295/30 R 21
> 2 260 kg > 2,97 kg/ch > 198 350 €





PHOTOS : MASERATI

GHIBLI Modena

> 430 ch > 286 km/h > 0 à 100 km/h : **4”7**

PLAISIR FUGACE

Il ne fallait pas perdre de temps pour acquérir une Ghibli Trofeo. La berline avait accueilli le V8 Ferrari de 580 ch en 2021… moteur qui est sorti du catalogue, chez nous, l’an dernier. Un passage fugace qui n’a laissé que de bons souvenirs. Aujourd’hui, la version la plus puissante est donc équipée du V6 de 430 ch, comme sur la Quattroporte et la Levante, et s’appelle Modena. Autre changement d’importance, celle qui était propulsion avec le V8 devient intégrale avec le V6. Pas de logique particulière hormis celle d’aller chercher plus de polyvalence… et d’adhérence. La perte sur les accélérations est ainsi modeste (seulement 0”4) alors que les 150 ch manquants laissaient craindre le pire. Le châssis équilibré autorise à adopter un rythme soutenu sans arrière-pensée. On peut se fier au train avant, moins à la direction qui peine à faire remonter l’information. La tendance au sous-virage en entrée peut être corrigée par un survirage à la sortie grâce à une transmission intégrale typée propulsion. Mais la Ghibli doit aussi composer avec un poids de presque 1,9 tonne qui l’empêche de pouvoir être qualifiée d’agile.

> V6 biturbo > 2 979 cm³ > 430 ch à 5 750 tr/min
> 59,1 mkg à 2 250 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 4 971/1 945/1 461 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 21 ; AR : 285/30 R 21 **> 1 870 kg > 4,35 kg/ch > 145 350 €**



PHOTOS : MASERATI



QUATTROPORTE Modena

430 ch > 288 km/h > 0 à 100 km/h : **4”8**

PAS D’EXCEPTION

La Quattroporte est une berline d’exception. Mais les normes n’en font malheureusement pas. Comme sa petite sœur la Ghibli, elle est donc obligée de renoncer au V8 Ferrari. La perte est grande, mais davantage en stature qu’en performances. Car le V6 qui prend la relève est obligatoirement marié aux 4 roues motrices. Bien que la puissance fonde de 580 à 430 ch, le temps sur le 0 à 100 km/h ne gagne (ou ne perd, tout dépend de l’angle dans lequel on se place) que 0”3. L’ablation de 2 cylindres est compensée par l’ajout de 2 roues motrices. Résultat, la Quattroporte reste une berline pesante et encombrante. Avec 5,26 m, inutile de préciser qu’il faut de la place lorsque l’arrière se déhanche. Ce qu’il fait avec une assez bonne volonté malgré un train avant également mobilisé. Pour éviter de subir le relief du bitume, il faudra basculer en mode Corse, le Sport présentant un compromis de GT, ni trop ferme ni trop souple. La vocation grande routière se traduit ici par un feulement du V6 mis en sourdine, ce qui ampute le plaisir. Pour le reste, cette Maserati n’a pas son pareil pour remettre le baroque… à la mode.

> V6 biturbo > 2 979 cm³ > 430 ch à 5 750 tr/min
> 59,1 mkg à 2 250 tr/min **>** Intégrale
> BV 8 automatique **>** L/l/h : 5 262/1 948/1 481 mm
> Pneus AV : 245/35 R 21 ; AR : 285/30 R 21
> 1 980 kg > 4,60 kg/ch > 174 500 €



PHOTOS : MASERATI





PHOTOS: MASERATI

GRECALE Trofeo

530 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h : **3”8**

CONDAMNÉE AU SUCCÈS

Une supercar comme la MC20, c’est beau, ça fait rêver, mais cela ne permet pas à une marque de vivre. Pour cela, il y a les SUV. Les petits pour l’Europe, les grands pour le reste du monde. Avec ses 4,86 m, la Grecale est la Maserati la plus compacte… ce qui ne veut pas dire qu’elle est petite. Elle a surtout un gros cœur en version Trofeo puisqu’elle reprend le V6 de sa cousine la MC20. Avec 100 ch de moins pour respecter la hiérarchie, et sans le carter sec et la boîte à double embrayage pour plus de polyvalence dans l’utilisation. Le 0 à 100 km/h est ainsi effacé en 3”8, ce qui ne laissera aucune chance à bien des GT alignées à côté de la Grecale au feu rouge. Pour le châssis, elle reprend les bonnes bases de l’Alfa Romeo Stelvio. Malgré les jantes de 21 pouces, le confort est garanti en ville comme sur l’autoroute. Le V6, déçoit légèrement dans ce type d’utilisation car il bourdonne plus qu’il ne chante. Heureusement, basculer en mode Sport ou Corsa lui libérera les cordes vocales, sans que cela devienne entêtant. Toujours prêt à bondir, il anime le SUV avec envie. La suspension verrouillée évite le mal de mer et le châssis ne rechigne pas à pivoter aux freins, voire à l’accélérateur. La version électrique de 550 ch, Folgore, vient d’être commercialisée.

> V6 biturbo > 3000 cm³ > 530 ch à 6500 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 > 121600 €**

LEVANTE Modena

430 ch > 264 km/h > 0 à 100 km/h : **5”2**

RÉTROGRADAGE

Inutile de chercher la mention Trofeo dans la gamme de la Levante, elle a disparu sur notre marché. L’émouvant et mouvant (4”1 sur le 0 à 100 km/h) V8 de Maranello n’a plus droit de cité sous le capot du SUV. Il faut donc se contenter de la marche d’en dessous, avec le V6 de 430 ch, soit moins que dans la Grecale pour plus de poids. Les performances ne sont donc pas flamboyantes même si, derrière le volant, la belle disponibilité de ce bloc et sa constance dans l’effort font efficacement illusion. Compte tenu du poids, le train avant s’en sort avec les honneurs et retarde tant qu’il peut l’arrivée du sous-virage. Dommage que la direction soit aussi légère que muette. La suspension pneumatique passe sans mal d’une excellente filtration à un bon maintien. Quant à la transmission, elle privilégie l’arrière et donne des envies de déhanchement à ce grand SUV, surveillé par des garde-fous qui ne sont pas castrateurs. Le V6 sauve la mise grâce à un caractère volontaire et un joli brin de voix. Toujours plus joli que celui de la Levante Folgore, version électrique qui ne tardera pas.

> V6 biturbo > 2979 cm³ > 430 ch à 5750 tr/min **> 59,1 mkg** à 2000 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 5020/1981/1698 mm **>** Pneus AV : 265/40 R 19 ; AR : 295/45 R 19 **> 2109 kg > 4,90 kg/ch > 149000 €**





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 60, 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

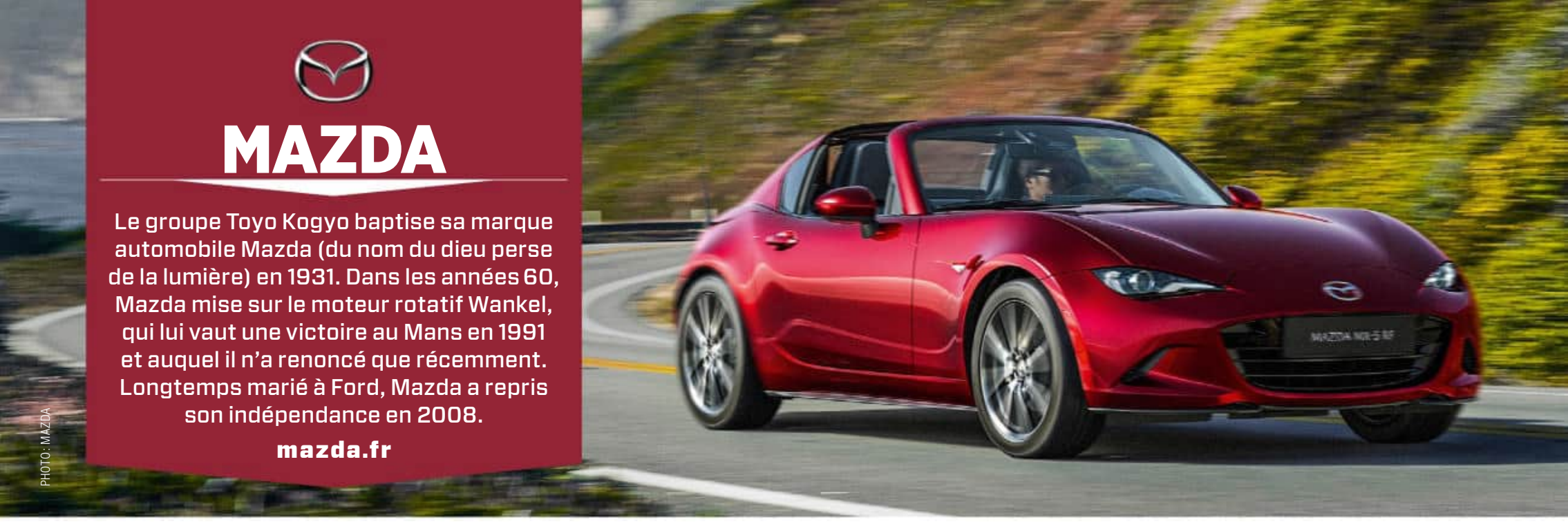


PHOTO : MAZDA

MX-5 2.0 RF

> 184 ch > 220 km/h > 0 à 100 km/h : **6"5** (6"8)

LE BEL ÂGE

La Mazda MX-5 fête ses 35 ans cette année. Depuis 1989, le petit roadster japonais promène avec le même bonheur sa silhouette immuable aux quatre coins de la planète. Plus de trois décennies pendant lesquelles la Miata a évolué sans jamais se dénaturer. Sa recette reste la même : un moteur petit mais vaillant, une architecture de propulsion, une répartition des masses équilibrée et un poids contenu. Seule l'arrivée de la version au toit rigide rétractable, baptisée RF (Retractable Fastback), a apporté une touche de sophistication. Une recette inchangée en quatre générations qui donne toujours, au volant, un plaisir aussi intense qu'accessible, ce qui est rare. Le 4 cylindres de 184 ch, s'il manque d'un côté rageur, déplace sans mal la MX-5. Son couple ne déborde jamais le train arrière et s'il se met à glisser, c'est que le conducteur l'a décidé. Il sera immédiatement tenu au courant par une direction informative et pourra contrôler la dérive grâce au différentiel à glissement limité. Joueur mais pas piégeur, le plus anglais des roadsters japonais donne du plaisir sans avoir besoin de rouler vite. Quant à la boîte de vitesses, avec sa commande courte qui tombe parfaitement sous la main, elle reste un modèle du genre. Les plus exigeants opteront pour la finition haut de gamme qui intègre une suspension Bilstein plus ferme, une barre antirapprochement et des sièges baquets Recaro. Léger restylage cette année.

> 4 cyl. > 1998 cm³ > 184 ch à 7 000 tr/min **> 20,9 mkg** à 4 000 tr/min > Propulsion **> BV 6** manuelle > L/l/h : 3 915/1 735/1 235 mm > Pneus : 205/45 R 17 **> 1072 kg** (1 052 kg) **> 5,83 kg/ch** (5,71 kg/ch) **> 42 000 €** (39 500 €) > Essais nos 681, 691, 692 et 729

Entre parenthèses, données de la version au toit souple

MX-5 1.5

PERFS MESURÉES

> 132 ch > 205 km/h* > 0 à 100 km/h : **8"1*** (8"6)

INFLATION

Loin de nous l'idée de dire que la MX-5 est devenue chère. Mais on ne peut pas nier son augmentation d'un peu plus de 2 000 €, c'est de saison dira-t-on. Cela étant, à 33 000 € en tarif d'attaque, elle propose toujours un rapport prix/plaisir des plus justes. Et elle se fait pardonner cette augmentation par un léger restylage et une mise à jour de son équipement. Le moteur, lui, ne fait toujours que 132 ch, mais 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. Quèsaco ? 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. On adore !

> 4 cyl. > 1496 cm³ > 132 ch à 7 000 tr/min **> 15,5 mkg** à 4 500 tr/min > Propulsion **> BV 6** manuelle > L/l/h : 3 915/1 735/1 225 mm > Pneus : 195/50 R 16 **> 1015 kg*** (1 038 kg) **> 7,69 kg/ch*** (7,80 kg/ch) **> 33 000 €** (35 500 €) > Essais nos 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, l'Artura marque le passage à l'hybride.

cars.mclaren.com



GTS

> 635 ch > 326 km/h > 0 à 100 km/h : **3"2**

APPELLATION NON CONTRÔLÉE

Les restylages se limitent souvent à de légères retouches esthétiques. C'est le cas pour la GT, lancée en 2019, qui vient de subir sa première remise à jour. Ce qui est d'autant plus cohérent chez McLaren qui a fait de la légèreté son credo ! Contrairement aux us et coutumes en la matière, la marque a en revanche eu la main lourde au chapitre technique. Ce dont on ne se plaint pas ! Voilà d'ailleurs pourquoi la sportive se renomme GTS (la GT tout court n'existe donc plus) : elle est suffisamment différente pour mériter une nouvelle appellation. Qu'y a-t-il donc de différent ? Exactement ce qu'il faut ! Moins de poids d'un côté. Certes, l'allégement ne porte que sur 10 kg, mais ils étaient particulièrement mal placés : l'adoption d'un toit en fibres de carbone recyclées est aussi synonyme de baisse du centre de gravité. Et, bien sûr, plus de puissance de l'autre côté. Le V8 4 litres biturbo passe de 620 à 635 ch. Résultat, le rapport poids/puissance évolue subtilement de 2,47 à 2,39 kg/ch, ce qui ne suffit pas à faire progresser le 0 à 100 km/h. Le couple, lui aussi, stagne, tout comme le régime auquel il est atteint (5 500 tr/min). Il y a donc peu de chances que le caractère de cette mécanique change par rapport à ce que l'on avait constaté sur la GT. Le V8 est à mener à la baguette, en s'arrangeant pour que l'aiguille du compte-tours ne descende jamais sous les 5 000 tr/min. Un tempérament pointu qui n'est pas pour nous déplaire sur une sportive, mais la GT, même devenue S, ne doit-elle pas offrir un peu plus de souplesse d'utilisation ? Souplesse d'utilisation et polyvalence exemplaire qu'offre justement l'Artura, grâce à son moteur électrique secondant le V6. Soyons clairs : nous ne prônons pas l'hybridation, mais nous défendons des philosophies bien distinctes pour les modèles d'une même gamme. Ainsi, à conduire, la GTS est moins GT que l'Artura, ce qui risque de compliquer sa carrière. Plus embêtant encore, ce qui devrait faire son charme (le son du V8) ne lui permet pas de prendre l'avantage sur le V6 de sa sœur. Les 8 cylindres de Woking donnent l'impression d'avoir pris froid : leur voix est enrouée. Heureusement, au premier virage, on retrouve ce toucher de route quasi unique 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. 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. Dernier détail original par les temps qui courent : l'écran multimédia devient plus… petit !

> V8 biturbo > 3 994 cm³ > 635 ch à 7 500 tr/min **> 64,2 mkg** à 5 500 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 683/1 930/1 213 mm > Pneus AV : 225/35 R 20 ; AR : 295/35 R 21 **> 1520 kg > 2,39 kg/ch > 220 850 €**





La GTS remplace la GT.
Dans la manœuvre,
elle en profite pour s'alléger
et gagner en puissance.



PHOTOS : MCLAREN



ARTURA

> 680 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h : **3”**

HYDRIDE PAS BRIDÉE

Voir arriver une supercar sans l’entendre laisse toujours un sentiment étrange. Comme si l’un des deux sens essentiels au plaisir automobile ne fonctionnait plus. C’est ce que l’on ressent en voyant arriver l’Artura. La McLaren nouvelle ère prend toujours les traits d’une sportive démonstrative – même si la couleur noire de notre modèle d’essai émousse sérieusement son impact sur la rétine – mais elle n’en a pas la sonorité. La faute à une petite pièce mécanique, à peine plus grosse qu’un disque de frein, qui permet à la McLaren de se déplacer dans le silence le plus total. Celui qui empêche le moteur thermique de tourner, c’est un moteur électrique, doté de 95 ch et près de 23 mkg, ce qui suffit pour évoluer dans la circulation congestionnée des grandes villes. Il est rechargeable et conserve toujours un niveau d’énergie tampon pour soutenir le thermique. La première McLaren hybride ne s’arrête pas là en matière de nouveautés. On s’en rend compte dès que le moteur thermique se lance. Il ne s’agit plus du V8 mais d’un V6, qui perd aussi 1 litre de cylindrée et 50 kg, mais conserve ses 2 turbos. Un changement qui n’est pas sans rappeler celui opéré par Ferrari. D’ailleurs, l’ouverture des deux V6 est la même : 120°. Le changement a aussi touché le châssis, logique sachant qu’il devait accueillir l’hybridation. La fameuse cellule en carbone MonoCell, apparue sur la MP4-12C, laisse sa place à une autre, baptisée McLaren Carbon Lightweight Architecture (MCLA). Un matériau bien pratique lorsque l’on veut marier rigidité et légèreté. L’Artura le reste, légère (et rigide aussi), avec un poids contenu sous la barre de 1,5 tonne. Est-ce parce qu’elle ne fait pas de bruit à basse vitesse ? Ou que sa réaction à un mouvement du pied droit n’est pas violente ? Toujours est-il que cette sportive n’impressionne pas sur les premiers kilomètres. La puissance cumulée atteint 680 ch, on se dit qu’il ne faudrait pas moins. Les suspensions efficaces – osons dire confortables – et la position de conduite digne d’un pullman donnent envie de se lancer sur l’autoroute pour avaler des kilomètres plus que sur les petites routes pour manger du virage. Ce qu’elle sait pourtant faire. Malgré toutes les nouveautés qu’elle embarque, l’Artura reste fidèle à ses gènes. Elle propose une impression de légèreté et un sentiment de puissance inépuisable qui fait le charme des productions de Woking. La direction électro-hydraulique est dense à basse vitesse, mais monte en effort de façon constante. Elle ne parvient pas malgré tout à être aussi incisive que celle de la Ferrari 296. Les prises de carres sont franches et les Pirelli P Zero offrent un grip latéral de très haut niveau, tout en encaissant les assauts du couple à la reprise des gaz. La boîte à double embrayage de 8 rapports suit la cadence mais n’est pas pensée pour chasser les centièmes du circuit, seulement les dixièmes : son étagement est long et il n’est pas possible de rentrer plusieurs rapports à la fois. Le freinage laisse plus circonspect. Malgré la présence de disques carbone/céramique, le système manque de mordant et il faut appliquer beaucoup de pression pour obtenir la décélération espérée. L’Artura n’est pas aussi brutale que la Ferrari 296. Ce qui ne l’empêche pas de se montrer ultra-efficace dans toutes les conditions de route. Dommage que son V6 siffle plus qu’il ne chante, cela aurait enchanté la conduite de cette McLaren qui provoque l’enthousiasme, pas l’euphorie.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **680 ch >** Couple cumulé : **73,4 mkg > V6 biturbo > 2 993 cm³ > 585 ch** à 7 500 tr/min **> 59,6 mkg** à 2 250 tr/min **>** 1 moteur électrique **> 95 ch > 22,9 mkg >** Batterie : 7,3 kWh **>** Propulsion **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 539/1976/1193 mm **>** Pneus AV : 235/35 R 19 ; AR : 295/35 R 20 **> 1498 kg > 2,20 kg/ch > 247 000 € >** Essai n° 742







Le passage à l'hybride est réussi pour l'Artura, mais un peu moins que pour la Ferrari 296.

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

McLaren



ARTURA Spider

> 700 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h : **3”**

DE MOINS EN MIEUX

La déclinaison Spider de l’Artura était attendue. En effet, lorsqu’il est question de plaisir (une notion oubliée par la majeure partie de la production automobile), conduire les cheveux au vent compte toujours un grand nombre d’inconditionnels. Car ce qui est perdu en sportivité est gagné en sensations. Mais dans le cas de l’Artura, il y a mieux. Non contente de proposer la conduite au grand air, elle introduit aussi un certain nombre d’améliorations techniques… qui profiteront par la suite au coupé. Commençons par le toit en moins. L’anglaise n’a pas opté pour un couvre-chef en toile. Il s’agit d’un élément en carbone et matériaux composites qui se rétracte sous le couvre-tonneau arrière. La manœuvre est effectuée en 11” et jusqu’à 50 km/h. Malgré le choix d’un “vrai” toit, le poids supplémentaire de cette version ne serait que de 62 kg, limitant la masse totale à 1 560 kg, ce qui est excellent. Pour ceux qui veulent rouler le toit fermé mais “ouvert”, une option toit vitré électrochrome est proposée. La partie arrière a été entièrement repensée et se distingue par deux arches vitrées dans le prolongement des appuie-tête. Cette solution a été pensée pour améliorer la rétrovision. Sous ces évolutions qui touchent à la carrosserie se cachent un certain nombre d’optimisations techniques. Les plus attentifs d’entre vous auront noté l’augmentation de la puissance à 700 ch par rapport au coupé. Cela vient exclusivement du V6 3 litres biturbo qui passe de 585 à 605 ch à la suite d’une cartographie revue, laquelle a permis de retravailler la courbe de puissance pour faire gagner le bloc en caractère. Même objectif, mais moyen différent, avec la nouvelle ligne d’échappement chargée de donner de la voix au V6, il est vrai un peu aphone. Cela fait déjà beaucoup pour une “simple” déclinaison Spider. Mais ce n’est pas tout ! La suspension a été recalibrée, les supports moteur sont nouveaux et le refroidissement du système de freinage gagne en efficacité. Une avalanche de bonnes nouvelles sachant tout le bien que l’on pensait déjà de l’Artura d’origine. Reste à savoir si les premiers clients du coupé pourront, *a posteriori*, mettre à niveau leur voiture. On voit mal comment il pourrait en être autrement…

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **700 ch >** Couple cumulé : **73,4 mkg > V6 biturbo > 2 993 cm³ > 605 ch** à 7 500 tr/min **> 59,6 mkg** à 2 250 tr/min **>** 1 moteur électrique **> 95 ch > 22,9 mkg >** Batterie : 7,4 kWh **>** Propulsion **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 539/1 976/1 193 mm **>** Pneus AV : 235/35 R 19 ; AR : 295/35 R 20 **> 1560 kg > 2,23 kg/ch > 271700 €**





PHOTOS : MCLAREN







750S

> 750 ch > 332 km/h > 0 à 100 km/h : **2”8** (2”9)

PETITS PAS

La politique des petits pas revêt souvent une connotation négative. Pourtant, arrivé à un certain niveau de développement, il n’est plus possible de progresser à grandes enjambées. Ce qui ne veut pas dire qu’il faut rester immobile. Une philosophie que McLaren applique à la lettre avec la 750S qui vient prendre la relève de la 720S. Et si cela ne se voit pas à l’extérieur, c’est parce que les ingénieurs ont préféré se concentrer sur ce qu’il se cache sous la carrosserie. Ce n’est pas nous qui allons le leur reprocher. L’évolution de la numérotation fait déjà comprendre que 30 ch sont gagnés. Le V8 biturbo conserve son vilebrequin plat et son carter sec, mais ses turbos soufflent plus fort, sa cartographie a été revue et il récupère les bielles et pistons allégés de la 765 LT. Joli cadeau. La 720S était rapide ? La 750S est expéditive. Les chronos font trembler jusqu’à la Ferrari 296 GTB pourtant aidée par l’électrique : 2”8 sur le 0 à 100 km/h et moins de 5” pour arriver à 200 km/h !
Le caractère du V8 pousse en plus à la consommation. Contrairement aux hybrides concurrentes, il ne donne pas tout tout de suite, mais en ajoute toujours plus au fur et à mesure de l’ascension. Et sa générosité n’a comme limite que le rupteur, fixé au-delà des 8 000 tr/min. Sa voix semble s’être éclaircie, ce que confirme McLaren qui a retravaillé le chapitre. Mais cette information a l’effet inverse, elle déçoit, car ce n’est pas encore suffisant. La nouvelle ligne d’échappement a en revanche permis une économie de poids. Si l’on ajoute des jantes spécifiques, un pare-brise moins épais ou un tableau de bord simplifié (!), le gain atteint 30 kg. Il est possible d’ajouter (ou de retirer) encore 17,5 kg avec les baquets racing en carbone. Un allégement qui profite plus à la facilité qu’à l’efficacité, déjà au-dessus de toute critique. C’est bien simple : rien ne peut perturber la 750S. Elle attaque chaque virage comme si elle était sur circuit et qu’elle en connaissait, à l’avance, la courbure, le revêtement, le dévers… Le châssis, à l’équilibre de funambule, avale tous les pièges que la route jette sous ses roues avec une telle facilité que le conducteur s’en aperçoit à peine. Le système Proactive Chassis Control, qui relie ses suspensions par un conduit hydraulique, est aussi à l’aise dans le contrôle du roulis que dans la filtration des scarifications de la chaussée. L’amortissement avant a été adouci (3 %) alors que l’arrière suit le mouvement inverse (4 %). Sur circuit, on se rend compte que ces modifications permettent de mieux sentir les limites de l’auto. Le châssis téléphone davantage ses réactions, surtout dans des conditions d’adhérence délicates. Toutes les commandes offrent une transparence qui met et maintient le conducteur dans une totale confiance. Dosage de l’accélérateur ou du frein, ressenti de la direction, il n’y a rien qui perturbe le lien direct établi entre lui et la route. La 750S ne révolutionne pas le genre, car elle n’en avait pas besoin. Meilleure que l’exceptionnelle 720S, elle combine une efficacité et une facilité dont on n’osait rêver dans un supercar aux performances aussi stratosphériques.

> V8 biturbo > 3 994 cm³ > 750 ch à 7 500 tr/min **> 81,6 mkg** à 5 500 tr/min
> Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 569/1 930/1 196 mm
> Pneus AV : 245/35 R 19 ; AR : 305/30 R 20 **> 1389 kg** (1 438 kg) **> 1,85 kg/ch** (1,92 kg/ch)
> 282 400 € (310 700 €) **>** Essai n° 743

Entre parenthèses, données de la version Spider



PHOTOS : MCLAREN



765LT Spider

> 765 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h : **2”8** (2”8)

BLEU PÉTROLE

Quand on est exigeant, il faut savoir être patient, même lorsqu'on est un bon client. Lando Norris, pilote de Formule 1 chez… McLaren, a ainsi patienté 18 mois avant de toucher sa 765LT Spider. Du haut de ses 23 ans, Lando a déjà des idées bien arrêtées : carrosserie en fibres de carbone revêtue d'une teinte Gloss Blue et éléments aérodynamiques en finition satinée. Rien n'est trop beau. Pas même les touches “Lando Yellow” rappelant le jaune du casque du pilote. Le département McLaren Special Operations a donc œuvré pour satisfaire ses exigences. Mais qu'un pilote de Formule 1 demande une personnalisation esthétique et non des améliorations techniques, ça en dit long sur la qualité de la supercar, vous ne trouvez pas ? La 765LT, pour faire simple, c'est une 720S plus puissante, plus légère et dotée de trains roulants optimisés. Précisons donc, avant d'aller plus loin, la puissance et le poids : 765 ch et 1 388 kg. Mine de rien, c'est 150 kg de moins qu'une Ferrari 296 GTS et 350 kg de moins qu'une Lamborghini Huracán Evo Spyder RWD. Par rapport à la 720S, 80 kg ont été économisés : roues (22 kg), sièges (18 kg), climatisation (10 kg), échappement en titane (3,8 kg), batterie (3 kg), ressorts de suspension (1,5 kg), vitres arrière et lunette en polycarbonate. Un paramètre qui va faire énormément pour les sensations distillées par la McLaren. Avant de revenir sur les performances, commençons par le comportement. En dépit de ses prestations de supercar, piloter la 765LT donne l'impression d'être au volant… d'un kart. Comme chez Lotus ? Oui, comme chez Lotus ! Inutile d'aller vite pour être submergé de sensations, ce qui est une grande qualité pour celui qui veut garder son permis, en sursis au volant de ce genre de sportive. Avec 765 ch qui piaillent d'impatience dans le dos, difficile de ne pas aller vite… longtemps. Gaz ! À peine le temps de l'écrire que la McLaren s'est volatilisée à 100 km/h en 2”8 et à 200 km/h en 7”2… En plus d'être renversé par l'accélération, le conducteur voit son champ visuel se réduire au fur et à mesure que les rapports s'enchaînent. Il s'agit pour lui d'être rapide : l'aiguille du compte-tours bondit avec une telle instantanéité qu'il est souvent surpris par le bip annonçant l'approche du rupteur. Chaque passage de vitesse donne l'impression de remettre une pièce dans le juke-box. Sans oublier le solo de batterie qui sort des échappements à chaque fois : spectacle son… et lumière, avec les flammes que l'on voit dans le rétro ! Au freinage, la 765LT mobilise les freins en céramique et l'aileron arrière se met au garde-à-vous. De quoi faire ressortir les globes oculaires des occupants, enfoncés lors de l'accélération. En virage, le Spider encaisse les G sans sourciller, mais n'est pas aussi soudé qu'une Senna. La transmission a été raccourcie et ne fait pas de détail lorsqu'elle envoie le couple sur l'arrière. Il faut rester vigilant et rapide, tout en réglant l'angle de dérive autorisé à un niveau raisonnable, au risque que cela devienne déraisonnable. Gestion de la suspension hydraulique revue, garde au sol réduite et voies élargies, aucun mouvement parasite ne perturbe l'équilibre. Au final, cette 765LT réussit ce que peu de supersportives de son acabit arrivent à faire : rester authentique tout en étant ultrasophistiquée.

Malgré sa puissance débordante, la 765LT donne l'impression d'être au volant… d'un kart !



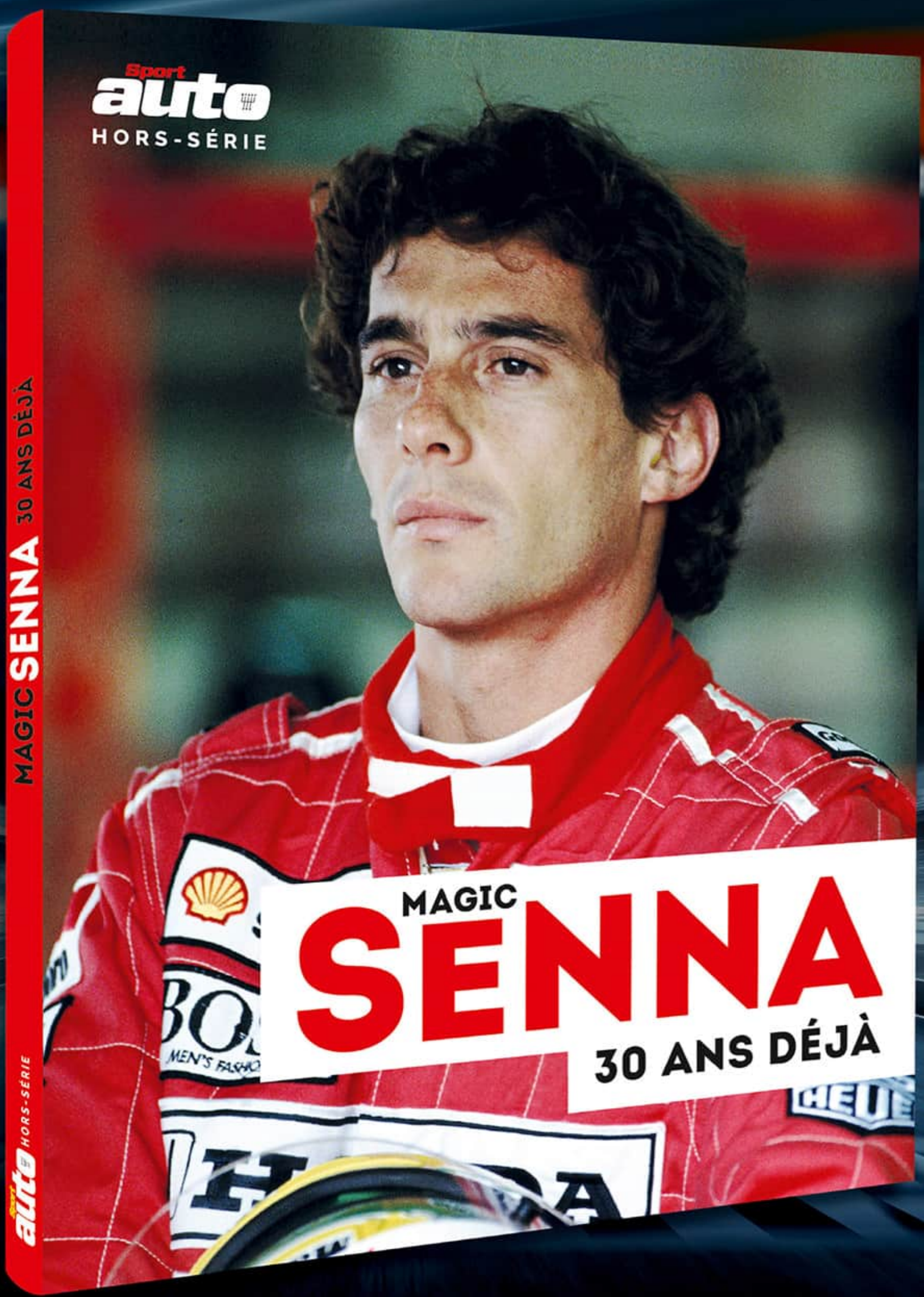


PHOTOS : GREG

> V8 biturbo > 3 994 cm³ > 765 ch à 7 500 tr/min **> 81,5 mkg** à 5 500 tr/min **>** Propulsion
> BV 7 robotisée **>** L/l/h : 4 600/1 930/1 193 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 19 ; AR : 305/30 R 20
> 1388 kg (1 339 kg) **> 1,81 kg/ch** (1,75 kg) **> 372 500 €** (331 400 €) 765 exemplaires **>** Essais n°s 706 et 720

Entre parenthèses, données de la version Coupé

RETOUR SUR LA LÉGENDE D´UN PILOTE ICONIQUE



Sport auto
HORS-SÉRIE

Il y a trente ans, **Ayrton Senna,** nous quittait tragiquement. Ce hors-série de 176 pages retrace sa carrière avec des moments mémorables, des défis exceptionnels, des témoignages exclusifs agrémentés de photos rares. Un retour sur l'héritage impérissable d'une légende de la F1.

EN VENTE ACTUELLEMENT

McLaren





La Solus GT a décroché le record du meeting de Goodwood en juin 2023 !

SOLUS GT

> 840 ch > 322 km/h > 0 à 100 km/h : moins de **2”5**

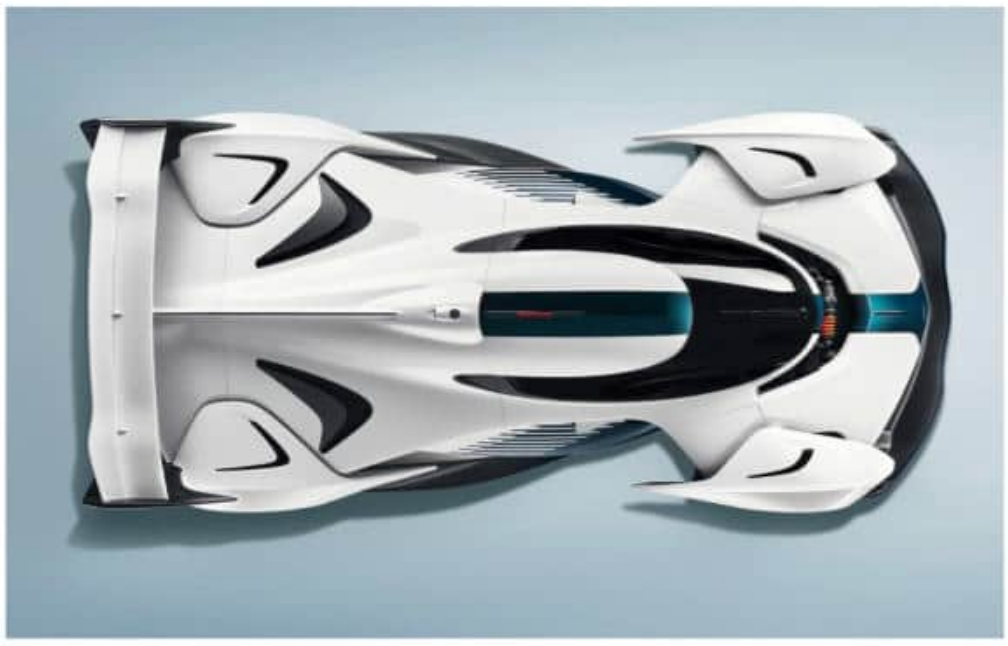
CREVER L’ÉCRAN

La Solus GT a fait ses débuts à l’écran. Cette hypercar a été modélisée pour le jeu vidéo *Gran Turismo*, apprécié des marques pour sa capacité à faire rêver un public qui n’a pas les moyens de ses rêves. Partant de cet objectif, il n’y a presque aucune limite, sachant que les contraintes de la vraie vie ne s’appliquent pas ici. Sauf chez McLaren qui a décidé de faire une hypercar virtuelle et réelle, ce qui est irréel. Et les débuts de la Solus GT dans le monde réel ont tenu toutes leurs promesses. La sportive de Woking a ainsi décroché le meilleur temps lors du célèbre meeting de Goodwood en juin de l’année dernière ! Un exploit qui a de quoi laisser coi… La Solus GT est une hypercar de la meilleure espèce, celle qui ne retient que l’essentiel : le conducteur. Installé en position centrale dans un cockpit (dont l’accès se fait en faisant coulisser la bulle façon avion de chasse) qui ne tolérera aucun excès de friandises, il est seul aux commandes. Derrière lui, on aurait été déçus de retrouver le V6 de l’Artura, ravis de retrouver le V8, et on est estomaqués de découvrir un V10 ! Un bloc comme il n’en existe (presque) plus, pour lequel la Solus GT s’est donné pour mission de jouer les conservatrices. Il vient de chez Judd, cube 5,2 litres et se passe de toute aide électrique. Il n’en a d’ailleurs pas besoin avec ses 840 ch et 66,3 mkg. Mais le plus phénoménal est certainement le régime maximal qui tutoie les 10 000 tr/min. La confrontation avec l’Aston Martin Valkyrie et son V12 (hybride) tout aussi himalayen risque de laisser des traces auditives chez ceux qui auront la chance d’y assister… La démarche, d’ailleurs, est la même ici que chez Aston Martin : la Solus GT est avant tout une voiture de course. Le V10 est fixé directement à la structure monocoque, et la suspension arrière, à poussoirs comme celle de l’avant, prend ancrage sur la boîte. Cette dernière, séquentielle à 7 rapports, est placée à l’intérieur d’un boîtier en aluminium et magnésium, qui constitue lui aussi un élément structurel du châssis. Les lignes complexes de la carrosserie prouvent que 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 on a déjà vu mieux comme argument de vente. Les clients n’ont de toute façon pas eu besoin d’être convaincus. Les 25 exemplaires ont déjà tous été vendus.

> V10 > 5 200 cm³ > 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)

PHOTOS : 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

ONE

> 1064 ch > 352 km/h > 0 à 100 km/h : **2"9**

THREE, TWO... ONE ?

La vie d'une hypercar est faite de records, c'est même à ça qu'on la reconnaît. Records de puissance, de performances, de poids, de prix ou de piste, ces sportives sont condamnées à l'exceptionnel. L'AMG One ne déroge pas à la règle, elle qui a commencé sa carrière en battant un record… de lenteur. En effet, il lui a fallu quatre ans de plus qu'annoncé pour être commercialisée ! Elle a intérêt à être rapide maintenant, pour rattraper le temps perdu… Elle a commencé à en gagner, fin 2022, en devenant la voiture "de série" la plus rapide du Nürburgring (devant la Porsche 911 GT2 RS Manthey Racing). Début 2023, c'est le record de Monza qu'elle s'est adjugé. Pour prendre la mesure de l'exploit, précisons que le temps de référence était détenu par la McLaren P1. L'AMG One tient donc ses promesses et semble taillée pour battre tout ce qui roule… sur la route. Pour cela, elle est partie de la meilleure base que l'on puisse imaginer : le V6 1,6 litre qui a tout gagné sur son passage en Formule 1, dès son arrivée en 2014. Mais peut-être aussi la pire base lorsqu'on veut faire une voiture homologuée. Car le retard de la One, c'est à lui qu'on le doit. Fiabiliser et "civiliser" un moteur de F1 pour la route, cela relève de la mission impossible… ou presque, puisque l'hypercar est là désormais. Le petit V6 est doté d'une double injection, directe et indirecte. Mais ses 4 arbres à cames en tête 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. Le simple turbo ne l'est pas tant que ça puisqu'il reçoit un moteur électrique dédié (90 kW, soit 122 ch) qui entraîne directement la turbine, réduisant à néant le creux avant l'arrivée de la puissance nécessaire des gaz d'échappement. Malgré sa taille réduite, il souffle ainsi à 3,5 bars. L'artillerie ne s'arrête pas là. Un autre moteur électrique, plus gros, est relié au vilebrequin ainsi qu'à la boîte à 7 rapports. Couplé à une batterie de 8,4 kWh, il développe à lui seul 120 kW (163 ch). Le train avant aurait de quoi être jaloux s'il ne recevait pas, lui aussi, ses moteurs électriques. Ils sont au nombre de deux (163 ch chacun) et viennent se greffer sur chaque roue. La One devient une 4 roues motrices et bénéficie d'un pilotage vectoriel du train avant. Ce V6 et les 4 moteurs électriques délivrent une puissance maximale de 1 064 ch. Trop compliqué à calculer, le couple, lui, reste inconnu. 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 antiroulis et pompage sont dissociées. Appétissant, même si les 1 695 kg annoncés n'en font pas une référence de légèreté. Les chiffres d'accélération sont stratosphériques avec 7" sur le 0 à 200 km/h et 15"6 sur le 0 à 300 km/h. Même si, en la matière, on fait désormais mieux, souvent grâce à l'électrique. Mais dès que ça tourne, c'est la One qui sera devant les autres… jusqu'à ce qu'une rivale la batte sur le Nürburgring.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **1064 ch >** Couple cumulé : **non communiqué > V6 turbo > 1599 cm³ > 574 ch** à 9 000 tr/min **> 45,8 mkg >** Moteurs électriques (2 à l'avant, 1 à l'arrière) **> 612 ch >** Batterie : 8,4 kWh **>** 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 **> 1695 kg > 1,59 kg/ch > 2 730 000 €** (275 exemplaires)

La plus grande performance de la One est certainement d'être homologuée pour la route.





PHOTOS : MERCEDES AG





PHOTOS : YANN LEFEBVRE

A 45 S 4Matic+

> 421 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h : **4”2***

DERNIER TOUR DE MANÈGE

Plus de 400 ch dans une citadine… Ce simple constat en dit long sur la perte qui s’annonce. Pointée du doigt comme étant responsable de la fonte de la calotte glaciaire, l’AMG A 45 est frappée du malus maximal qui lui fait atteindre des sommets déraisonnables en prix. Cela marque la fin de carrière de cette version, qui nous reviendra plus tard hybridée. Difficile de résister à un dernier tour de manège. Et ceux qui pensent qu’une 4 roues motrices ne peut pas être fun se trompent. La transmission 4Matic+ peut, en effet, faire varier la répartition du couple jusqu’à devenir une propulsion ! Mais cela se mérite. La procédure à suivre est digne de celle du lancement d’un missile balistique, mais comme le 4 cylindres est explosif, cela se comprend. Après, il n’y a plus qu’à… sachant que l’A 45 S n’est pas regardante. Appel, contre-appel, au frein ou à l’accélérateur, elle ne demande qu’à décaler son popotin. Les 51 mkg du 4 cylindres bodybuildé font cirer les pneus arrière à l’envi. 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. Le rendement de 210 ch/litre du 4 cylindres donne le tournis, mais moins que son punch qui étourdit. Quant à son temps au 1 000 m départ arrêté, il assomme : 22”5, c’est seulement 1” de plus qu’une Ferrari F50 qui comptait… trois fois plus de cylindres ! Certes, ça sonne également trois fois moins bien. Que dire de la suspension adaptative Ride Control AMG, en option, hormis qu’elle permet de trouver le tarage adéquat entre les trois modes de gestion Confort, Sport et Sport+ ? Les freins, pour terminer, inspirent confiance. Dommage que le malus mette fin à une si belle fête.

> 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 421 ch à 6 750 tr/min **> 51 mkg** à 5 000 tr/min > Intégrale **> BV 8** robotisée
> L/l/h : 4 445/1 850/1 412 mm > Pneus : 245/35 R 19 **> 1666 kg* > 3,96 kg/ch* > 79 200 €** > Essais nos 692, 701, 722 et 744

* *Mesures* Sport Auto





PHOTOS : MERCEDES AG

A 35 4Matic

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”9*** (4”8)

ASPIRANTE SPORTIVE

Souvenez-vous, en 1997, Mercedes lance la Classe A sous la forme d’un monospace urbain… qui se retourne au test de l’élan. Or 26 ans plus tard, elle a bien changé. Devenue compacte classique en 2012, elle a été renouvelée en 2018. La version actuelle est donc le restylage de la 4e génération. Vous suivez ? Disponible en berline à coffre ou en compacte à hayon, elle propose, en accès à la gamme AMG, une version A 35 de 306 ch. Une puissance obtenue du même 4 cylindres que l’A 45, mais qui reçoit ici un léger soutien électrique de 48 V, plus pour faire baisser les émissions que pour augmenter les performances. Le temps de 4”9 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* avec l’option Ride Control AMG. 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 des freins, il sera possible de placer l’arrière, mais avec modération.

> Microhybride > 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 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** (1 591 kg*) **> 4,93 kg/ch** (5,20 kg/ch*) **> 63 650 €** (64 300 €) > Essais nos 691 et 699

* *Mesures* Sport Auto. *Entre parenthèses, les données de la version Berline*





PHOTOS : MERCEDES AG

CLA 45 S 4Matic+

PERFS MESURÉES

> 421 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”** (4”2*)

BROUILLER LES PISTES

Alors que la CLA a connu un très léger restylage de mi-carrière en 2023, Mercedes a dévoilé, au salon de Munich de la même année, une toute nouvelle… CLA. Laquelle est 100 % électrique et en avance, si l’on se fie au calendrier classique des constructeurs qui voudrait que l’actuelle dure encore trois ans. Ce ne sera peut-être pas le cas. Sautons donc dans ses baquets pour profiter encore de son 4 cylindres gonflé aux hormones. Un bloc fort en caractère qui devient carrément agressif dès les 5 000 tr/min. La transmission intégrale paramétrable envoie la CLA au kilomètre en 22”5. À la remise des gaz en sortie de virage, elle peut diriger la totalité du couple sur la roue extérieure, ce qui offre de belles glissades… qui deviennent même méchantes lorsque le mode Drift est enclenché. En entrée et au milieu du virage, en revanche, il faudra composer avec le sous-virage inhérent aux 4 roues motrices. On s’en serait arrangé s’il n’avait pas fallu se battre avec une direction manquant d’informations. Côté suspensions, il faudra choisir entre ferme (Confort), très ferme (Sport) et trop ferme (Sport+). Le freinage, pour sa part, manque de conviction.

> 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 421 ch à 6 750 tr/min
> 51 mkg à 5 000 tr/min > Intégrale > **BV 8** robotisée
> L/l/h : 4 695/1830/1433 mm > Pneus : 255/35 R 19
> 1600 kg (1728 kg*) > **3,87 kg/ch** (4,10 kg/ch*)
> 83 000 € (85 000 € environ) > Essais nos 692, 701 et 723

* *Mesures* Sport Auto. *Entre parenthèses, données de la version Shooting Brake*

CLA 35 4Matic

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”9** (4”9)

EXCÈS DE BIENS

Il y a du monde chez Mercedes dans la catégorie des compactes. Entre la Classe A classique (hayon, 4,44 m), la Classe A berline (coffre, 4,55 m), la CLA (coffre, 4,69 m) et la CLA Shooting Brake (hayon, 4,69 m), il n’y a que l’embarras du choix. Plus chère, la CLA affiche aussi une ligne plus élancée et des vitres sans encadrement. De menues différences qui disparaissent lorsque l’on regarde la fiche technique. Classe A et CLA font cause commune et partagent tout, de la plate-forme au moteur, et en particulier le 4 cylindres turbo de 2 litres dans sa version de 306 ch. 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. 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.

> Microhybride > 4 cyl. turbo > 1991 cm³
> 306 ch à 5 800 tr/min > **40,8 mkg** à 3 000 tr/min > Intégrale
> BV 7 robotisée > L/l/h : 4 695/1830/1413 mm
> Pneus : 235/40 R 18 > **1515 kg** (1545 kg)
> 4,95 kg/ch (5,05 kg/ch) > **69 750 €** (70 850 €)

Entre parenthèses, données de la version Shooting Brake





PHOTOS : MERCEDES AG



PHOTOS : GREG

C 63 S E Performance 4Matic+

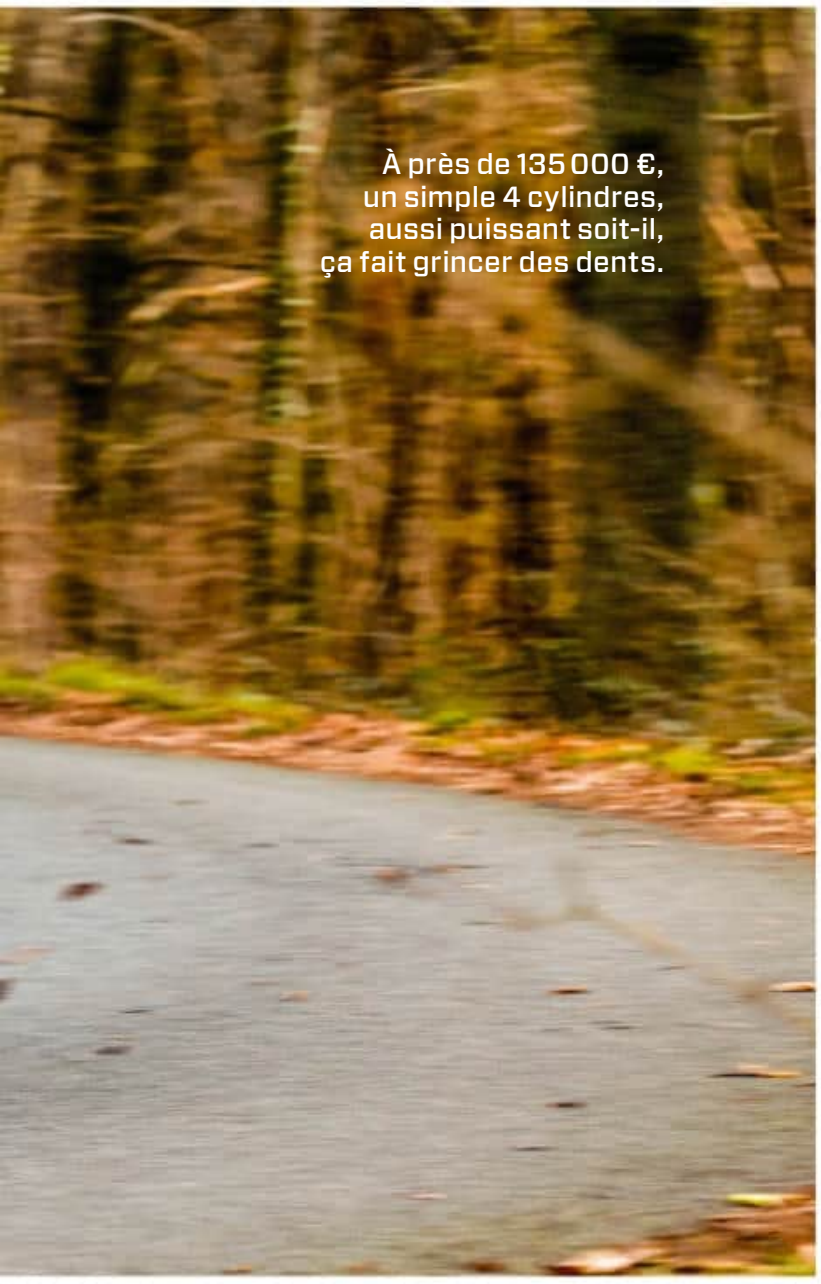
> 680 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : **3”4**

LA FIN, PAS LES MOYENS

Pas moins de 680 ch dans la nouvelle C 63 S, il n’y a raisonnablement pas de quoi faire la fine bouche. Mais, parce qu’il y a un “mais” (et même deux), la mention 63 qui évoque traditionnellement la présence d’un V8 est désormais usurpée, et pas qu’un peu. Cette Classe C aurait dû s’appeler 31,5 dans la mesure où le nombre de cylindres a été divisé par deux. Mauvais calcul, car c’est à ce seuil que le plaisir mécanique a le plus de mal à décoller. On aurait toléré un V6 et pourquoi pas un exotique 5 cylindres, mais Mercedes a fixé le curseur là où il ne fallait pas. Le 4 cylindres n’est pas un mauvais bougre, loin de là, mais il n’a pas la noblesse attendue sur une berline de ce standing, surtout lorsque la concurrence aligne des 6 cylindres. Pour tenter de se racheter, les sorciers d’Affalterbach ont fait des miracles avec ce 4 pattes. Déjà impressionnant sous le capot de la Classe A avec ses 421 ch, il devient terrifiant avec son rendement surnaturel de 238 ch/litre. Seul, il propose donc déjà 476 ch. Mieux que chez Audi (450 ch), moins bien que chez BMW (510 ch). Pour mettre tout le monde d’accord, la C 63 s’offre l’aide d’un moteur électrique, alimenté par une batterie qu’il est possible de recharger. Et voilà 204 ch et 32,6 mkg ajoutés à la cavalerie. De quoi écraser la concurrence avec 680 ch et un couple dément de 104 mkg ! Sans compter l’effet secondaire désirable sur le malus divisé par… vingt. En accélération, l’attelage hybride soustrait des secondes par poignées. Seulement 3”4 pour atteindre les 100 km/h, ça arrache. À l’intérieur, les passagers devront être prévenus, car la réponse immédiate de l’électrique, qui annihile l’inertie du thermique, a de quoi mettre K.-O. Même constat en reprises, attention à ne pas accélérer trop tôt pour doubler, vous risqueriez de percuter la voiture qui précède ! Le problème de l’hybridation, c’est que ça pèse, et pas qu’un peu. Avec 2 090 kg, la Mercedes est plus lourde de plus de 200 kg qu’une BMW M3 ! Un poids que la suspension, pourtant pilotée, ne parvient pas à digérer. Le mode Confort, trop souple, est réservé à un usage quotidien. Les Sport et Sport+ rendent l’amortissement plus ferme, mais pas assez. C’est à la fois trop lâche en détente et pas assez freiné en compression, jusqu’à rentrer en butée. Le comportement est-il raté pour autant ? Non, pas du tout. Il fait même preuve d’une grande efficacité grâce à la transmission 4Matic+ paramétrable et aux roues arrière directrices (jusqu’à 2,5° dans le sens inverse de celles de l’avant sous 100 km/h). Deux systèmes qui font oublier qu’une lourde berline intégrale est sujette au sous-virage. Ajoutons une direction peu démultipliée et un freinage déterminé, en dépit d’une attaque de pédale qui hésite, et l’on obtient une sportive compétente. Mais pas enthousiasmante, l’absence de sonorité digne de ce nom amputant presque totalement le plaisir. Mercedes a fait un choix osé en optant pour un 4 cylindres roturier. La carrière commerciale servira de juge de paix. Mais selon les premiers retours, les clients ne se bousculent pas dans les concessions… ce qui aurait tendance à nous rassurer.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **680 ch >** Couple cumulé : **104 mkg > 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 476 ch** à 6 750 tr/min **> 55,6 mkg** à 2 250 tr/min **>** Moteur électrique (arrière) **> 204 ch > 32,6 mkg >** Batterie : 6,1 kWh **>** Intégrale **> BV 9** automatique **>** L/l/h : 4 842/1900/1458 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) **> 134 350 €** (135 850 €) **>** Essai n° 732

Entre parenthèses, données de la version Break



À près de 135 000 €, un simple 4 cylindres, aussi puissant soit-il, ça fait grincer des dents.





C 43 4Matic

> 408 ch + 14 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”6** (4’’7)

DÉCLASSÉE

Si la C 63 S n’a plus droit au V8, il n’y a pas vraiment de justification à ce que la C 43 conserve son V6. Le voilà donc jeté aux oubliettes et remplacé par l’incontournable (de plus en plus d’ailleurs) 4 cylindres 2 litres, ce qui déclasse la Classe C. Il adopte ici encore une autre configuration avec 408 ch, soit moins que dans l’A 45 S. Mais il reçoit en parallèle une microhybridation de 48 V, capable d’apporter ponctuellement 14 ch supplémentaires, pas de quoi changer fondamentalement la donne. Connaissant le caractère de bouledogue sous amphétamines du 4 cylindres, on ne se fait pas de souci côté performances. Le temps annoncé sur le 0 à 100 km/h est d’ailleurs meilleur d’un dixième par rapport à celui signé par le V6 de 390 ch. Côté agrément mécanique, en revanche, il manque bien quelque chose… 2 cylindres exactement. La transmission intégrale est moins évoluée que lorsqu’elle est dotée d’un “+” (logique…) mais a quand même le bon goût de privilégier le train arrière à hauteur de 69 %. La boîte automatique à 9 rapports troque son convertisseur pour un embrayage multidisque, plus léger et plus rapide en théorie. Comme sa grande sœur, la C 43 n’est pour le moment disponible qu’en version Berline et Break.

> Microhybride > 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 408 ch à 6 750 tr/min
> 51 mkg à 3 300 tr/min > Alterno-démarreur **> 14 ch >** Intégrale
> BV 9 automatique > L/l/h : 4 791/1 824/1 450 mm > Pneus : 245/45 R 18
> 1765 kg (1 810 kg) **> 4,32 kg/ch** (4,44 kg/ch) **> 79 650 €** (81 150 €)

Entre parenthèses, données de la version Break





PHOTOS : MERCEDES AG

Mercedes-AMG





PHOTOS : MERCEDES AG

E 53 Hybrid 4Matic+

> 585 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : **3”8** (3”9)

Y’A PAS DE MAL(US)

Rouler dans une berline sportive de 585 ch sans avoir à s’acquitter du moindre euro de malus, ça a son charme. C’est ce que propose l’hybride rechargeable glissée sous le capot de la Classe E nouvelle génération. La première version à passer entre les mains d’AMG se nomme 53 Hybrid 4Matic+ et développe la bagatelle de 612 ch lorsque le mode Launch Control (baptisé Race Start) est enclenché. Comme par hasard, la valeur exacte de feu la E 63 S et son V8 4 litres ! Le reste du temps, la puissance est un peu plus modeste, tout en restant suffisante avec 585 ch cumulés. Mais le problème avec l’hybride rechargeable, ce n’est pas la puissance, c’est la façon dont elle est obtenue. Un 4 cylindres se colle souvent à la tâche, ce qui ne colle pas vraiment avec la philosophie sportive. Heureusement, la Classe E échappe à un *donwsizing* sauvage et se présente avec le nouveau 6 cylindres en ligne 3 litres maison. C’est moins bien que feu le V8, mais comme on est passé à deux doigts d’un 4 cylindres, on s’en console. Seule, cette mécanique délivre 449 ch et reçoit l’aide d’une unité électrique de 163 ch. Avec l’option Pack Dynamic Plus (différentiel arrière piloté, supports moteur actifs, disques de freins majorés, etc.), la Classe E bondit à 100 km/h en 3”8. C’est bien, mais moins que la E 63 S que nous avions mesurée en 3”4. Et encore, nous ne mesurons pas la perte en sensations pour le moment. L’optimisation du châssis ne laisse pas de doute quant à l’efficacité. Une question se pose : quel moteur thermique adoptera la future E 63 S E-Performance ?

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **585 ch** (612 ch*) **>** Couple cumulé : **76,5 mkg > 6 cyl. en ligne turbo + compresseur > 2 999 cm³ > 449 ch** à 6 100 tr/min **> 57,1 mkg** à 2 200 tr/min **>** Moteur électrique **> 163 ch > 48,9 mkg** **>** Batterie : 28,6 kWh **>** Intégrale **> BV 9** automatique **>** L/l/h : 4 949/1 891/1 468 mm **> Prix non communiqué**

** En mode Launch Control*

EQE 53 4Matic+

> 687 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h : **3”3**

UN POIDS C’EST TOUT

La gamme AMG s’enrichit peu à peu de modèles à électrons. Pas par choix, par obligation depuis que les V8 ne sont plus en odeur de sainteté du côté de Bruxelles. Si certaines catégories font encore de la résistance en se contentant de l’hybridation, d’autres se convertissent totalement. EQS (5,22 m), EQE SUV ou EQE berline (4,95 m), quitte à tomber du côté obscur de la force, autant que cela nous pèse le moins. La plus légère (la moins lourde) des trois est la berline et ses 2 450 kg… Un poids qui ne pose pas de problème côté performances : avec 626 ch, et même 687 ch en cochant le Pack Dynamic Plus AMG, le 0 à 100 km/h est évacué en 3”3 (à condition que la batterie soit chargée à plus de 80 %). C’est musclé même si on est encore loin des accélérations d’une Tesla Model S Plaid. Dans les grandes courbes, l’EQE s’en sort avec les honneurs grâce à sa suspension pneumatique pilotée et ses 4 roues directrices (braquage moins prononcé que sur les autres EQE). En dépit des modifications des trains roulants (barres antiroulis plus grosses, porte-fusées spécifiques, etc.), l’EQE reste pataude dans les virages serrés. Procurant un confort particulièrement soigné, elle isole aussi trop le conducteur. Difficile de lui demander la lune, elle qui veut déjà sauver la Terre !

> 2 moteurs synchrones (1 à l’avant, 1 à l’arrière) **> 687 ch > 102 mkg >** Batterie : 90,6 kWh **>** Intégrale **> 2 BV 1** auto (avant/arrière) **>** L/l/h : 4 946/1 961/1 510 mm **>** Pneus AV : 265/40 R 20 ; AR : 295/35 R 20 **> 2 450 kg > 3,57 kg/ch > 130 400 €**

Données avec le Pack Dynamic Plus





PHOTOS : MERCEDES AG

Retro+

en partenariat avec

HISCOX ASSURANCES

COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



« Nous en prendrons grand soin ! »

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé

05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr | www.retro.fr

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

N° FR020282-1

Création : designe.fr

RETRO Assurances est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances.
Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N° ORIAS : n°07001752 - www.orias.fr.

Mercedes-AMG



PHOTOS : MERCEDES AG

La nouvelle CLE remplace à la fois le coupé Classe C et le coupé Classe E…



CLE 53 4Matic+

> 449 ch + 23 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h : **4”2**

COUP DOUBLE

Vous ne connaissez pas la CLE ? Normal, il s’agit d’un tout nouveau modèle qui, si l’on se fie à son nom, doit s’inscrire dans la lignée des coupés 4 portes CLA et CLS… sachant que ce dernier, qui était aussi l’inventeur du genre, vient de disparaître. Mais sauf à avoir de sérieux problèmes de vision ou de calcul, il semble clair que la CLE est un véritable coupé, avec 2 portes “seulement”. Ainsi, elle remplace, d’un coup, à la fois le coupé Classe C et le coupé Classe E. Elle reçoit également la nomenclature énigmatique “53” qui ne présage rien de bon, car le “63” apposé sur le coffre de la Classe C signifie un 4 cylindres hybride rechargeable. Raté, ce nouveau chiffre cache une (bonne) surprise (de taille) : le capot abrite un 6 cylindres. Voilà pour la bonne surprise. Côté taille, ses cylindres sont organisés… en ligne. Et oui, comme chez BMW, l’ennemi de toujours ! Ce nouveau bloc a pour mission de marier noblesse mécanique, performances et retenue côté consommation. Il sera aidé dans sa tâche par une microhybridation capable de délivrer ponctuellement 23 ch et 20,9 mkg. La cavalerie atteint 449 ch et le couple culmine à 57,1 mkg, voire 61,2 mkg en mode Boost pendant 12 secondes. En plus de son hybridation légère qui entre en action immédiatement, le 6 en ligne reçoit un compresseur électrique pour assurer la suralimentation avant que le turbo n’entre en jeu. Un triple passage de relais suffisant pour fusiller le 0 à 100 km/h en 4”2 selon la marque. La transmission 4Matic+ assure la motricité et, sachant que la répartition du couple est entièrement paramétrable par le conducteur (dont un mode Drift 100 % propulsion), on ne trouve rien à redire à sa présence. Le châssis est celui de la Classe C même si le gabarit et la prestance sont ceux de la Classe E (4,85 m). AMG n’a d’ailleurs pas hésité à gonfler généreusement les ailes de ce coupé (58 mm à l’avant, 75 mm à l’arrière) qui prend dès lors des airs de muscle car. Longue et hybridée, la CLE est lourde aussi (1 945 kg). Mercedes la dote de la suspension pneumatique pilotée AMG Ride Control. Espérons qu’elle soit plus efficace que sur la Classe C pour contenir les mouvements de caisse. Les roues arrière sont directrices, selon les mêmes paramètres que sur la petite sœur : 2,5° dans le sens inverse de l’avant jusqu’à 100 km/h, 0,7° dans le même sens au-delà. Une question demeure, certainement la plus essentielle : le V6 sera-t-il capable de faire grimper l’électrocardiogramme aussi haut que feu le V8 ?

> Microhybride > 6 cyl. en ligne turbo + compresseur > 2 998 cm³
> 449 ch à 5 800 tr/min **> 57,1 mkg** à 2 200 tr/min > Moteur électrique **> 23 ch**
> 20,9 mkg > Intégrale **> BV 9** automatique > L/l/h : 4 850/1861/1423 mm
> Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 **> 1945 kg > 4,33 kg/ch > 92 450 €**







PHOTOS : MERCEDES AG

SL 43

> 381 ch + 14 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”9**

ERREUR DE CASTING

Mercedes a, dans ses cartons, un 6 cylindres en ligne (oui, oui, chez Mercedes) doté d’une microhybridation. Pourtant, la marque choisit de loger sous le capot de la sculpturale SL un banal 4 cylindres. C’est ce que l’on appelle une erreur de casting. Car l’intérêt principal d’un roadster est bien que la sportivité perdue d’un côté soit compensée par les sensations gagnées de l’autre lorsque la capote est repliée. Or, avec un 4 cylindres, le compte (sonore) n’y est pas. Pour se consoler, il faudra se tourner vers la bonne volonté que met le bloc à animer la SL. Les 4”9 ne sont pas ébouriffants, mais suffisent à tenir un bon rythme. Le turbo est doté d’un petit moteur électrique qui entre en jeu avant l’arrivée des gaz d’échappement, comblant le trou à très bas régime. C’est effectivement rond, mais l’effet turbo est lissé. Simple propulsion, la 43 n’hésite pas à se déhancher à l’arrivée du couple, mais pour en tirer le meilleur, il faudra être un peu geek et se plonger dans les nombreux modes de conduite proposés. Le train avant, allégé de 4 cylindres et de l’arbre de transmission, se montre plus alerte, surtout si l’on a pris soin de cocher l’option Pack Dynamic Plus (4 900 €) avec la suspension AMG Ride Control et le différentiel arrière autobloquant. Un pack qui ne donnera pas au 4 cylindres une voix de V6 ni de V8. Vivement la SL 53 (hypothétique).

> Microhybride > 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 381 ch à 6 750 tr/min **> 48,9 mkg** à 3 250 tr/min > Alterno-démarreur **> 14 ch >** Propulsion **> BV 9** automatique > L/l/h : 4 705/1915/1353 mm > Pneus AV : 255/45 R 19 ; AR : 285/40 R 19 **> 1735 kg > 4,55 kg/ch > 149 300 €**





PHOTOS : MERCEDES AG

SL 63 S E Perf. 4Matic+

> 816 ch > 317 km/h > 0 à 100 km/h : **2”9**

SÈCHE-CHEVEUX

Il ne faut pas se faire d’illusion, en France, la fiscalité est un critère de choix prépondérant. Pas pour les supercars, ni pour les petites sportives (qui sont en train de disparaître), mais entre les deux. Après s’être dévoilé en 43 et en 63, deux versions qui décrochent le malus maximal, la SL arrive en hybride rechargeable et… miracle, le malus est divisé par cinq ! Pourquoi y a-t-il encore un malus ? Parce que la batterie est modeste (6,1 kWh) et ne permet de parcourir que 13 km en tout électrique. Ici, l’hybridation n’est pas au service de la sobriété, mais de la performance. Cette version baptisée justement S E Performance est en effet la plus puissante de la gamme, avec un total de… 816 ch. Pratique le matin pour se sécher les cheveux ! Quant au couple dément de 144,8 mkg, il devrait suffire à dépasser les camping-cars par grappe de dix. Le cabriolet fait appel au même groupe motopropulseur que la GT 63 S E Performance 4 portes, un V8 biturbo proposant déjà 612 ch à lui seul et un moteur électrique de 204 ch greffé sur les roues arrière. C’est la transmission intégrale paramétrable Matic+ qui se chargera de gérer motricité et comportement, bien aidée par les roues arrière directrices et les barres antiroulis actives. Le conducteur pourra choisir entre 8 modes de conduite agissant sur l’ensemble des paramètres. Encore faudra-t-il trouver une casquette qui ne s’envole pas à 317 km/h !

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **816 ch >** Couple cumulé : **144,8 mkg > V8 biturbo > 3 982 cm³ > 612 ch** à 5 750 tr/min **> 86,7 mkg** à 2 500 tr/min > Moteur électrique **> 204 ch > 32,6 mkg >** Batterie : 6,1 kWh > Intégrale **> BV 9** robotisée > L/l/h : 4 705/1915/1353 mm > Pneus AV : 265/40 R 20 ; AR : 295/35 R 20 **> Prix non communiqué**







Deux places de plus pour égaler la 911. C'est le seul chapitre sur lequel cette SL y arrive vraiment.



SL 63 4Matic+

> 585 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h : **3"6**

DIPLOMATE

Le boulot de diplomate n'est pas facile. On ne lui demande pas d'avoir raison, ni même de donner son avis d'ailleurs, mais plutôt de mettre tout le monde d'accord. Partant de ce principe, il y a une bonne dose de diplomatie dans cette nouvelle mouture de la SL. Elle commence en doublant son nombre de places, ce qui n'est pas rien. Celles de derrière ne conviendront pas à des jeunes au-delà de l'adolescence, mais ont le mérite d'exister. Son habitacle dépasse les anticipations des films de science-fiction d'il y a dix ans. Immense dalle tactile, finition au cordeau, programmes bien-être, tout est fait pour détendre le conducteur, sauf lorsqu'il cherche une fonctionnalité qui devrait lui tomber naturellement sous la main. Comme celle qui permet d'ôter le toit en toile pour mieux profiter du V8. Ce dernier a le réveil discret et il faudra changer de mode pour ouvrir les clapets à l'échappement et libérer les borborygmes qui conviennent. Sous une ligne qui joue l'élégance plus que la bestialité, la SL cache une mécanique qui a décidé de faire le contraire ! Ce V8 conserve un côté sauvage qui parvient à émouvoir, plus qu'un flat 6 de Stuttgart, même si ce dernier n'a toujours pas d'équivalent devant le chronomètre. Ce ne sont pas les secondes qui font la différence ici, mais les pulsations cardiaques. Seul bémol : compte tenu de ces bonnes dispositions à rugir, on aurait aimé qu'il continue à le faire au-delà de 7 000 tr/min. Malheureusement, les conditions climatiques capricieuses lors de notre séance de mesures ne nous ont pas permis de vérifier les performances de la Mercedes. Mais la marque annonce 3"6 sur le 0 à 100 km/h lorsque Porsche avance 2"9 pour sa 911 Turbo Cabriolet. Cela semble cohérent. Au chapitre du comportement, la nouvelle mouture envoie aux oubliettes celle qu'elle remplace, en dépit d'un poids de 1 945 kg qui ne lui facilite pas la tâche. Cela se ressent principalement dans les épingles serrées, là où le train arrière directeur ne suffit pas à resserrer la trajectoire. Dans tous les autres types de situation, la SL s'en sortira sans avoir à forcer son talent. L'Active Ride Control, système de régulation active du roulis, fait oublier le poids de ce lourd cabriolet. Mention spéciale, d'ailleurs, pour l'amortissement qui, même en mode Sport+, évite toujours de jouer aux osselets avec les vertèbres des occupants. C'est à peu près le seul chapitre sur lequel la sportive d'Affalterbach peut prendre, sans discussion, l'ascendant sur une 911 cabriolet. Pour le reste, elle sera toujours un ton en dessous. Boîte de vitesses moins réactive, freinage moins mordant et persévérant, direction plus collante, la SL excelle, mais ne révolutionne pas. Cela dit, ce n'est non plus ce que l'on attendait d'elle.

> V8 biturbo > 3 982 cm³ > 585 ch à 5 500 tr/min **> 81,5 mkg** à 2 500 tr/min **>** Intégrale
> BV 9 robotisée **>** L/l/h : 4 705/1 915/1 353 mm **>** Pneus AV : 265/40 R 20 ; AR : 295/35 R 20
> 1 945 kg* > 3,32 kg/ch* > 201 350 € > Essais n°s 721, 730 et 744

* *Mesure* Sport Auto





PHOTOS : YANN LEFEBVRE



GT 63 4Matic+

> 585 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h : **3”2**

TENTATIVE DE RÉINICIDE

La nouvelle GT peut bien se perdre en conjectures sur ses raisons d’être, elle n’a, au final, qu’un seul objectif : tuer la reine des sportives, la 911. Acte pour lequel il n’existe pas, dans la langue française, de terme consacré comme pour le meurtre d’un roi. Qu’importe, l’objectif est identifié et la seconde génération de GT ne s’en détournera pas. Pour cela, elle pioche ce qu’il existe de mieux dans la banque d’organes Mercedes-AMG. Non, pas les dessous de la One, il ne faut pas exagérer, mais ceux de la SL. À tel point que le nouveau coupé peut être considéré comme une version recarrossée de la décapotable. Malgré cette proximité, en y regardant de près, seules les portes sont identiques ! Ce changement technique laisse augurer d’un nouveau caractère, d’abord modelé par le nombre de roues motrices. Le coupé fougueux passe de 2 à 4, ce qui résume parfaitement l’évolution de la philosophie. Là où la première génération jouait sur les chevaux sauvages et promettait à son conducteur une séance de rodéo, la nouvelle venue se rapproche d’un pur-sang de la meilleure lignée, élevé pour la performance, charge au conducteur d’en tirer le meilleur sans avoir besoin de se battre pour cela. C’est vrai en ville ou sur autoroute, conditions de roulage où le manque d’attention de l’ancienne GT fait place à des précautions appréciables en matière de filtration et d’insonorisation. Même le V8 4 litres de 585 ch prend garde à ne pas perturber la quiétude qui règne dans l’habitacle. Sauf lorsque le conducteur envoie un influx nerveux vers son pied droit. Quels que soient la vitesse ou le régime, le bloc d’Affalterbach réagit au quart de tour. Il n’a pas la violence du flat 6 de la 911 Turbo ni la partition du V10 de l’Audi R8, mais la détermination avec laquelle il expédie le coupé ne laisse aucune opportunité pour le critiquer. Il pousse tôt, mais pas forcément tard : inutile d’aller titiller les 7 000 tr/min de la zone rouge, après 5 500 tr/min, le rapport supérieur peut passer. Les 1 895 kg ne font pas le poids face à la détermination de ce V8 bodybuildé. Mais ils devraient, en revanche, peser sur le comportement. Eh bien, même pas. Un tour de force réalisé à grand renfort d’électronique. Le train arrière gagne ainsi un pouvoir directionnel (2,5° au maximum dans le sens inverse de l’avant jusqu’à 100 km/h). Une astuce qui transforme celui de l’avant en tête chercheuse. Malgré le poids censé l’écraser à l’inscription, il est rarement saturé et emmène tout l’équipage au point de corde sans avoir à insister. Même en arrivant trop fort, il ne jette pas l’éponge. Sans être aussi tranchant que celui d’une 911 GT3, il permet au conducteur de lui accorder sa confiance. Les nouveaux Michelin Pilot 5 S y sont aussi pour beaucoup. Réactifs et accrocheurs sur le train avant (295 mm de large), assurant motricité et progressivité sur celui de l’arrière (305 mm), ils améliorent la copie de la GT. Remettre les gaz en sortie de courbe ne demande pas d’avoir souscrit au préalable une assurance-vie. L’autobloquant renvoie automatiquement le couple sur la roue qui bénéficie du plus d’adhérence. Rarement un V8 ascendant puncheur n’a été aussi facile à dompter. C’est encore l’ingéniosité des ingénieurs qui autorise la GT à faire ce dont elle ne devrait pas être capable : virer à plat. L’antiroulis actif est tellement efficace qu’il en devient presque perturbant. Les amortisseurs sont reliés entre eux par un circuit d’huile : quand une roue est délestée de sa charge (celle de l’intérieur du virage), c’est son homologue du même train qui reçoit une pression supplémentaire (jusqu’à 60 bars). Résultat : le coupé est planté sur ses appuis comme le pilier d’une équipe de rugby, avec qui il partage d’ailleurs le physique. La boîte Speedshift MCT9 enchaîne les rapports, mais moins vite que les références de la catégorie. Elle se fait, de surcroît, parfois prier pour rentrer la deuxième, pourtant utile dans le serré. Les progrès réalisés par cette génération sont bluffants. La nouvelle GT est (bien) meilleure que celle qu’elle remplace, mais elle perd aussi le caractère *“bad girl”* que l’on appréciait chez elle. Cela a un effet direct sur l’émotion ressentie derrière le volant : le conducteur se sent comme un accessoire, alors qu’il était jusqu’ici indispensable. Un sentiment que la 911 sait toujours distiller, ce qui lui laisse une longueur d’avance sur sa nouvelle rivale.



> V8 biturbo > 3 982 cm³ > 585 ch à 5 500 tr/min **> 81,5 mkg** à 2 500 tr/min **>** Intégrale **> BV 9** automatique **>** L/l/h : 4 728/1984/1354 mm **>** Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 **> 1895 kg > 3,24 kg/ch > 199 750 € >** Essai n° 744



La nouvelle GT perd de son côté bestial. Mais le V8 procure toujours son lot de sensations.





PHOTOS : MERCEDES AG



PHOTOS : MERCEDES AG



L'hybridation qui améliore les performances sans détériorer les sensations, on dit oui !



GT 63 S E Performance 4Matic+

> 843 ch > 316 km/h > 0 à 100 km/h : **3”***

ÉLECTRISANTE

L'hybridation est à consommer avec modération, lorsqu'il est question de sportives en tout cas. Mais s'il n'y en a pas suffisamment, l'homologation lui interdira de prendre la route. Ce qui limite son intérêt. S'il y en a trop, c'est le plaisir de conduire qui lui sera interdit. Ce qui limite aussi son son intérêt. Il faut donc trouver une sorte d'équilibre dans lequel 1 + 1 font 3 et non 1,5. Une formule magique que semble avoir trouvée la GT 63 S E Performance. Pour cela, elle part d'une bonne base, excellente même : le V8 biturbo de 639 ch de feu la 63 S tout court. Un gros moteur thermique auquel elle greffe un gros moteur électrique de 204 ch. 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 2 374 kg se téléporte littéralement à la borne kilométrique en 19”9 ! Moins de 20” pour désintégrer le 1 000 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 détaler 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 de son 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 cumulée : **843 ch >** Couple cumulé : **149,9 mkg > V8 biturbo > 3 982 cm³ > 639 ch** à 5 500 tr/min **> 91,7 mkg** à 2 500 tr/min **>** Moteur électrique **> 204 ch > 32,6 mkg >** Batterie : 6,1 kWh **>** Intégrale **> BV 9** robotisée **>** L/l/h : 5 054/1953/1450 mm **>** Pneus AV : 265/40 R 20 ; AR : 295/35 R 20 **> 2 374 kg* > 2,82 kg/ch* > 224 400 € >** Essais n^{os} 724 et 729

* *Mesures* Sport Auto

MAYBACH S 680

> 612 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”5**

TGV12

Il ne faut pas confondre les torchons et les serviettes en soie et en dentelle. La Maybach S 680 fait sans aucun doute partie de la seconde catégorie. Cela se joue à pas grand-chose dans l’appellation. Un “6” plutôt qu’un “5” et voilà la limousine déplacée par l’un des moteurs les plus raffinés de la production (un V12) plutôt qu’un V8 (S 580) ou, pire, un 6 cylindres en ligne hybride (S 580 e). Dans la S 680, il y a donc bien 12 cylindres qui s’ébrouent en prenant toutes les précautions du monde pour que le beau monde qui est à l’intérieur ne s’en aperçoive pas. Seul le conducteur peut, sur une inflexion plus prononcée de son pied droit, faire la différence avec le commun des autres berlines, aussi luxueuses soient-elles. Les 612 ch et 91 mkg de couple se mettent alors d’accord pour emmener les 2,4 tonnes de la Maybach aussi vite qu’elle le souhaite, et sans perdre de temps. Malgré ses doubles turbos, le bloc n’éprouve aucune difficulté à grimper dans les tours. Sans violence, mais avec la force irrésistible d’une avalanche. L’élasticité et l’allonge de ce 6 litres n’ont d’égal que l’onctuosité du feulement qui s’échappe du capot et vient délicatement caresser les tympans. Les passagers ne se déplacent pas, ils voyagent dans un univers où les perturbations de l’extérieur n’ont pas d’emprise. Les routes donnent l’impression d’avoir été refaites pas le meilleur ouvrier de France en matière de revêtement bitumé. Compression, détente, filtration, la Maybach survole littéralement la route… et la concurrence sur ce chapitre. Quel que soit le trajet emprunté au volant de ce vaisseau amiral, il arrive un moment où l’on rencontre un virage, voire plusieurs. Avec ses 5,47 m et 2,4 tonnes, la S 680 n’est pas prête à attaquer le col de Turini. Mais elle fait l’essentiel : elle sauve les apparences. Si elle n’est pas agile, jamais elle ne perd son flegme pour peu que le conducteur anticipe et ne retarde pas trop les freinages. Sachant que le conducteur est le plus souvent un chauffeur, et que son métier consiste à transporter des passagers sans qu’ils s’en aperçoivent, il freine rarement après le panneau trop tard. Les roues arrière directrices (jusqu’à 10° d’angle en option) seront autant appréciées sur le réseau secondaire qu’en ville, lorsqu’il faudra quitter les avenues des beaux quartiers. L’habitacle est somptueux et propose, en plus de ce dont vous avez besoin, tout un tas de choses inutiles… mais pas si futiles que cela lorsqu’on y a goûté. C’est ça aussi, le luxe.

> V12 biturbo > 5 980 cm³ > 612 ch à 5 250 tr/min **> 91,7 mkg** à 2 000 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique > L/l/h : 5 469/1921/1510 mm
> Pneus : 245/40 R 20 **> 2 432 kg* > 3,97 kg/ch*> 250 350 €** > Essai n° 746

* *Mesures* Sport Auto











PHOTOS : GREG





PHOTOS : MERCEDES AG

GLA 45 S 4Matic+

> 421 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h : **4”3**

À L'ASPIRATION

Dans l'aspiration de la Classe A, son homologue SUV, la GLA, passe par la case restylage. Ce qui ne change pas fondamentalement la donne. La face avant est légèrement retouchée (badge AMG sur le capot, jupe redessinée) et le système multimédia amélioré. Pour le reste, la GLA demeure une Classe A rehaussée (17 cm), et alourdie (100 kg). Cela se ressent au moment de tourner, les mouvements de caisse étant plus marqués, 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 ainsi un survirage. Le moteur est impressionnant dans ses prestations (4”3 sur le 0 à 100 km/h), mais aussi 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 !

> 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 421 ch à 6 750 tr/min **> 51 mkg** à 5 000 tr/min > Intégrale **> BV 8** robotisée > L/l/h : 4 436/1 850/1 585 mm > Pneus : 255/40 R 20 **> 1690 kg > 4,01 kg/ch > 83 350 €**





PHOTOS : MERCEDES AG

GLC 63 S E Performance 4Matic+ Coupé

> 680 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **3”5**

PUBLICITÉ MENSONGÈRE

Celui qui a connu l'ancienne génération de GLC 63 S aurait tout intérêt à se méfier au moment du renouvellement. Car s'il se fie à l'appellation, et qu'il se rassure avec la puissance (680 ch), il n'en sera que plus déçu : la nouvelle GLC n'a plus que… 4 cylindres. Déjà, le passage d'un V8 à un V6 ne passe pas inaperçu, mais là, ça fait désordre. Surtout lorsqu'on sait que le prix, lui, n'est pas divisé par deux. Pour faire passer la pilule, Mercedes ajoute 170 ch à l'attelage en mariant l'incontournable 2 litres 4 cylindres de la Classe A 45 (de 476 ch ici) à un moteur électrique de 204 ch. La nouvelle cavalerie fait fondre le 0 à 100 km/h de 3”8 à 3”5. Mais la sonorité ne suit pas. Moins envoûtante que celle du V8 (ce n'est pas un scoop), elle l'est même moins que dans la Classe A, y compris en Sport+. Le poids économisé en changeant de moteur n'est plus qu'un souvenir avec l'arrivée des batteries. La GLC pèse 375 kg de plus mais, malgré cela, parvient à procurer un comportement assez bluffant. Merci à l'antiroulis actif qui fait preuve d'une redoutable efficacité. Les 4 roues directrices aident un train avant volontaire à s'engager dans les virages. En mode Race, sur chaussée glissante, reprendre l'accélérateur tôt permettra de faire pivoter l'arrière. Dommage que la boîte 9 ne suive pas le rythme. Mais c'est peut-être parce que le moteur ne joue plus de musique.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **680 ch >** Couple cumulé : **104 mkg > 4 cyl. turbo > 1991 cm³ > 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 : 4 792 (4 749)/1 920/1 603 (1 635) mm > Pneus AV : 265/45 R 20 ; AR : 295/40 R 20 **> 2 310 kg > 3,40 kg/ch > 140 750 €** (138 350 €)

Entre parenthèses, données de la version SUV

GLE 63 S 4Matic+

> 612 ch + 22 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : **3”9** (3”9)

CHIFFRES DE NOBLESSE

On ne peut plus se fier aux appellations chez Mercedes. Ainsi, 63 S peut aussi bien désigner un 4 cylindres qu'un V8 ! Avouez que c'est bien plus qu'un détail… Heureusement, la GLE met encore ce qu'il faut de noblesse derrière ce chiffre. Certes, elle a reçu lors de son restylage un moteur électrique. Mais avec ses 22 ch, ce n'est pas lui qui va perturber le thermique et ses 612 ch ! Malgré le poids délirant à déplacer, ce SUV fait des étincelles devant le chronomètre avec seulement 3”9 pour parvenir aux 100 km/h. Mais surtout, il le fait en collant la bande-son qu'il faut, grâce aux rugissements sauvages du V8. 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 un usage sur… piste. Et il est vrai que dans cette utilisation contre-nature, ce SUV est capable de tenir tête à bien des sportives plus légères que lui.

> Hybride > V8 biturbo > 3 982 cm³ > 612 ch à 5 750 tr/min
> 86,7 mkg à 2 500 tr/min > Alterno-démarreur **> 22 ch**
> 25,5 mkg > Intégrale **> BV 9** automatique
> L/l/h : 4 954/1950/1782 mm > Pneus AV : 275/45 R 21 ; AR : 315/40 R 21 **> 2 345 kg** (2 370 kg) **> 3,70 kg/ch** (3,74 kg/ch)
> 158 700 € (173 450 €)

Entre parenthèses, données de la version Coupé



PHOTOS : MERCEDES AG





PHOTOS : MERCEDES AG

S 63 E Performance 4Matic+

> 802 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : **3”3**

VOIX AU CHAPITRE

Il n'y a pas si longtemps, la grande Mercedes recevait, dans sa version la plus prestigieuse, un V12. Il n'en est plus question aujourd'hui, cette noble mécanique ayant été rayée de la carte par de nobles intentions. Heureusement, prestige oblige, elle reprend tout de même le V8 de la GT 4 portes, qui est d'ailleurs ici monté sur des supports actifs, une première. Un moteur électrique de 190 ch 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 et que ses accélérations sont équivalentes à celles d'une 911 Carrera 4 GTS ! Par rapport à la GT 4 portes, la berline reçoit une batterie plus grosse qui offre une autonomie électrique de 33 km. 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 > 3 982 cm³**
> 612 ch à 5 500 tr/min **> 91,8 mkg** à 2 500 tr/min
> Moteur électrique **> 190 ch > 32,6 mkg >** Batterie : 13,1 kWh
> Intégrale **> BV 9** automatique > L/l/h : 5 336/1921/1515 mm
> Pneus AV : 255/45 R 20 ; AR : 285/40 R 20 **> 2 595 kg**
> 3,23 kg/ch > 224 200 €

Mercedes-AMG





PHOTOS : MERCEDES AG

G 63

> 585 ch > 240 km/h* > 0 à 100 km/h : **4”1***

PRÉSERVÉE

Moderniser sans dénaturer, tel était l’enjeu du renouvellement de la mythique Classe G. Un défi qui n’est pas si simple qu’il n’y paraît pour un véhicule qui s’achetait, jusque-là, pour son charme… autant dire pour ses défauts. Mercedes a donc décidé d’en corriger une partie et d’en atténuer une autre. Mais de ne surtout pas les faire totalement disparaître. Ainsi retrouve-t-on l’antique châssis séparé et l’essieu arrière rigide, auxquels seuls les utilitaires sont restés fidèles. Mais il y a également de l’électronique, ce qui ne se voit pas, mais se ressent au volant. Désormais, lorsqu’on entre vite dans un virage, la G accepte de tourner, ce qui n’était que partiellement le cas précédemment. La nouvelle répartition du couple de 40/60, au lieu de 50/50 auparavant, ne prive plus de la possibilité de reprendre l’accélérateur avant de voir le virage dans les rétros. Mieux vaut malgré tout doser, car les 86 mkg de couple peuvent mettre 2,6 tonnes en glisse, alors il faudra mouliner du volant pour remettre les choses dans l’ordre. Le V8 de 585 ch n’a cure du poids, lui qui envoie cette boîte à chaussures à la barre kilométrique en 22”3, soit le temps d’une Alpine A110, plus de deux fois plus légère. Le confort profite également de ce modernisme galopant, ce qui n’est pas plus mal finalement…

> V8 biturbo > 3 982 cm³ > 585 ch à 6 000 tr/min **> 86,6 mkg** à 2 500 tr/min > Intégrale **> BV 9** automatique
> L/l/h : 4 873/1984/1969 mm **> 2 624 kg* > 4,48 kg/ch* > 190 100 €** > Essais nos 685, 700 et 745

* *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



PHOTOS : BERNHARD FILSER/MINI

COOPER S

> 204 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **6”6**

EN PARALLÈLE

La cinquième génération de Mini a tout d’abord été dévoilée en 100 % électrique. Mais la marque ne veut pas mettre tous ses œufs dans le même panier et propose, en parallèle, une gamme thermique, uniquement en version 3 portes pour le moment. Une fois n’est pas coutume, le style évolue en douceur à l’avant et il faudra suivre une nouvelle Mini pour découvrir les vraies nouveautés esthétiques sur la poupe. L’intérieur, lui, est métamorphosé avec le premier écran Oled rond de 24 cm de diamètre. Effet waouh garanti ! Contrairement aux versions électriques, le châssis est repris de la précédente génération avec de menues évolutions. Bonne surprise sous le capot avec une hausse de la puissance de la version S. Notons, au passage, que toutes les Mini s’appellent désormais Cooper, et c’est la lettre qui permet de connaître la motorisation. Le S reprend donc le 4 cylindres 2 litres qui gagne au passage 26 ch et 2 mkg. Des progrès qui ne se ressentent pas sur le 0 à 100 km/h, toujours parcouru en 6”6. Une version JCW existe toujours au catalogue, mais elle s’en tient à de l’équipement. En attendant mieux…

> 4 cyl. turbo > 1998 cm³ > 204 ch à 5 000 tr/min
> 30,6 mkg à 1 750 tr/min > Traction **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 3 880/1740/1430 mm > Pneus : 195/55 R 16
> 1285 kg > 6,3 kg/ch > 33 500 €

MG

Morris Garages est une honorable marque anglaise créée en 1924, bien connue pour ses roadsters sportifs. Depuis 2006, elle appartient au géant chinois SAIC. Son catalogue est désormais dominé par des modèles électriques au prix attractif. La fibre sportive n'est pas encore très développée, mais en devenir.

mgmotor.fr





PHOTOS : CLÉMENT CHOULOT



MG4 XPower

> 435 ch > 200 km/h > 0 à 100 km/h : **3"8**

L'EMPIRE DU MIEUX

Une banale berline électrique (compacte) capable de battre toutes les sportives affûtées à l'exercice du sprint, cela vous dit quelque chose ? Oui, ça évoque l'Américain Tesla. Sauf qu'il s'agit ici d'un Chinois, MG. Sa compacte électrique, la MG4, s'est fait une place au soleil sur le marché du 0 émission à un prix abordable, et le reste bien qu'elle n'ait plus droit au bonus. Mais la gamme recèle une version digne… de curiosité. La XPower propose en effet 435 ch pour 36 490 € (prime constructeur déduite), ne cherchez pas, il n'y a pas meilleur rapport prix/puissance. Même réflexion si on prend le rapport prix/performances. Cette compacte survoltée fusille le 0 à 100 km/h en 3"8. C'est un dixième derrière une Porsche 911 Carrera S (450 ch) affichée à 140 485 €… sans option. La chinoise, elle, est en plus "*full option*". Certes, on ne mélange pas l'essuie-tout et les serviettes en soie mais, de façon totalement pragmatique, devant le chronomètre, c'est presque l'égalité. Derrière le volant, on ne peut pas en dire autant. L'absence de bruit moteur et cette poussée à la fois immédiate et continue ne procurent pas des sensations très agréables. Pas plus que la direction, qui a décidé d'épargner au conducteur tout ce qui se passe sous les roues avant, alors que lui ne demande qu'à en savoir plus. Pour le reste, il faut reconnaître que cette MG ne fait pas de chichis et livre une copie sérieuse. Les trains roulants ont été raffermis par rapport à ceux de la MG4 classique. Le roulis est présent, mais contenu et les mouvements de caisse ne seront jamais désordonnés, ce qui n'était pas gagné sur une compacte de 1 836 kg. Le centre de gravité bas offre des réactions très saines, y compris sur le mouillé (merci aux Michelin Pilot Sport 5), et le moteur situé sur le train arrière peut même aider à la dérive. Un comportement assuré mais pas inspiré, insuffisamment en tout cas pour pouvoir qualifier cette XPower de sportive. Mais si on cherche une compacte pratique, accessible, efficace et qui laisse sur place beaucoup de sportives au feu rouge, alors cette MG4 est un choix… défendable.

> 2 moteurs électriques (1 à l'avant + 1 à l'arrière) **> 435 ch > 61,2 mkg >** Batterie : 64 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 4 287/1 836/1 516 mm **>** Pneus : 235/45 R 18 **> 1 836 kg > 4,22 kg/ch > 36 490 € >** Essai n° 747

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





SUPER 3

> 118 ch > 209 km/h > 0 à 100 km/h : **7”**

AVANCE VERS LE PASSÉ

La Super 3 propose de rétrograder… d'époque. En prenant place (qu'il n'y a pas vraiment) dans l'habitacle, on se retrouve propulsé au début du XXe siècle, époque à laquelle les véhicules à trois roues bénéficiaient d'une fiscalité avantageuse. Ce n'est donc pas d'aujourd'hui que les décisions des politiques emmènent l'automobile dans une voie contre-nature… Mais le plus beau ici, c'est que ce tricycle pour grands enfants existe encore en 2024. Il vient même d'être renouvelé. La 3-Wheeler apparue en 2012 a laissé sa place à la Super 3. Le nombre de roues ne change pas, le moyen de les faire tourner si. Le vibrant V-Twin Harley-Davidson, jadis greffé devant la calandre – les Anglais roulent bien du mauvais côté de la route, alors pourquoi pas un moteur du mauvais côté de la calandre… –, a laissé sa place à un plus conventionnel 3 cylindres 1,5 litre (celui de la Ford Fiesta ST) qui retrouve une place plus conventionnelle, sous le capot. Dans la greffe, il perd son turbo mais gagne comme compagnon de jeu la boîte 5 de la Mazda MX-5. Signe d'une furieuse modernité, la structure est désormais… monocoque, une première chez Morgan. Face aux 635 kg à sec qu'il faut déplacer, le petit Ecoboost n'éprouve aucune difficulté. Il est linéaire et progressif et semble prendre de plus en plus de plaisir au fur et à mesure qu'il grimpe dans les tours. Sa sonorité ronflante ajoute aux sensations ressenties et on regarde à deux fois le temps sur le 0 à 100 km/h : 7”… on aurait parié bien moins. Une sportive à 3 roues, c'est forcément exotique à conduire. Morgan a veillé à donner à sa Super 3 des réactions progressives et faciles à cerner. Elle est sous-vireuse en entrée de virage et enroule de l'arrière en sortie, à l'accélérateur. Tout cela dans des proportions maîtrisées et maîtrisables, dans de bonnes conditions d'adhérence en tout cas. La direction, lourde et trop démultipliée, complique en revanche la vie du conducteur. Tout comme les suspensions qui reproduisent fidèlement le moindre défaut de la chaussée, qu'il sera bien difficile d'éviter avec trois roues… décalées !

> 3 cylindres > 1497 cm³ > 118 ch à 6500 tr/min **> 15,2 mkg** à 4500 tr/min **>** Propulsion
> BV 5 manuelle **>** L/l/h : 3581/1850/1132 mm **> 635 kg** à sec **> 5,08 kg/ch** à sec **> 58790 € >** Essai n° 739





PHOTOS : YANN LEFEBVRE

C'EST PARTI POUR LA SAISON 2024 !



© PB PHOTOGRAPHY





Sport auto EXPERIENCE

TRACK DAY



18 MARS MAGNY-COURS GP

18 MAI NOUVEAU! LE VIGEANT AVEC TINSEAU TEST DAY

4 SEPTEMBRE BUGATTI LE MANS

NEWSLETTER
https://bit.ly/SportAutoExperience

Restez informé des événements

BILLETTERIES
https://bit.ly/BilletwebSAE

Portail unique des billetteries

BILLETTERIES OUVERTES





PHOTOS : MORGAN

PLUS FOUR

> 258 ch > 240 km/h > 0 à 100 km/h : **4”8**

QUATRE (CENTS) COUPS

Faire évoluer la Plus Four sans la dénaturer revient simplement à lui éviter de tomber dans l’obsolescence. Renouvelée en 2020, elle a reçu quelques nouveautés en 2023 : une finition soignée, un contrôle de stabilité inédit, des airbags, tandis que le freinage, les amortisseurs et l’étagement de la boîte automatique ont été revus. Sous sa carrosserie *old school* se cachent des dessous qui n’ont rien d’obsolète puisqu’ils font appel au châssis de la Plus Six, laquelle l’avait reçu en héritage de l’Aero 8. On retrouve le nouveau 4 cylindres turbo mis à disposition par BMW, qui a remplacé l’asthmatique 4 cylindres atmosphérique. Les 258 ch lui permettent d’offrir des performances que l’on pourrait qualifier de modernes… sans vouloir l’offenser. Moderne, également, la boîte automatique qui passe davantage de couple que son homologue manuelle (40,8 mkg *versus* 35,7 mkg) et se montre par conséquent 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, quant à lui, rappelle que ce n’était pas forcément mieux avant. L’amortissement souple et la direction peu communicative entraînent un certain flottement. Ce qui pourrait être charmant, mais devient troublant lorsque les 40 mkg de couple déboulent sur un train arrière qui fait ce qu’il peut, voire ce qu’il veut sur une chaussée mouillée. Une voiture qui demande qu’on s’occupe d’elle, cela ne manque pas de charme… mais il faut y être prêt.

> 4 cyl. turbo > 1998 cm³ > 258 ch à 6 000 tr/min **> 40,8 mkg** à 1 000 tr/min > Propulsion **> BV 8** automatique > L/l/h : 3 830/1 650/1 250 mm
> Pneus : 205/60 R 15 **> 1009 kg** à sec **> 3,91 kg/ch** à sec **> 94 105 €**





PHOTOS : MORGAN

PLUS SIX

> 340 ch > 267 km/h > 0 à 100 km/h : **4”2**

SAUPOUDRAGE

La Plus Six a été saupoudrée de nouveautés en 2023, dans la plus pure tradition Morgan qui consiste à évoluer avec parcimonie. Mais quelques entorses à la tradition ne feront pas forcément de mal ici. L’arrivée d’un contrôle électronique de stabilité est un “luxe” moderne qui n’est pas du luxe sur une sportive à l’ancienne qui envoyait jusqu’ici 51 mkg de couple sur un train arrière sans garde-fous. Sur une route sèche, l’ESP sera peut-être de trop, mais sur une chaussée humide, il n’en 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 du châssis, une “tradition” chez Morgan. 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 > 2 998 cm³ > 340 ch à 6 500 tr/min
> 51 mkg à 1 600 tr/min > Propulsion **> BV 8** automatique
> L/l/h : 3 890/1 756/1 220 mm > Pneus AV : 235/35 R 19 ; AR : 255/35 R 19
> 1 114 kg à sec **> 3,27 kg/ch** à sec **> 115 180 € >** Essai n° 693

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



PHOTOS : NOBLE



Dévoilée en 2022, la M500 semblait imminente. Pour le moment, elle n’est toujours pas commercialisée.



M500

> 506 ch > 0 à 100 km/h : **4”** environ

ÉLOGE DE LA SIMPLICITÉ

Pas d’hybridation, une boîte manuelle, pas de roues arrière motrices ou directrices, pas d’aides à la conduite ultraperfectionnées, un moteur de pick-up américain, la M500 serait-elle la supercar la plus simple de sa génération ? Si ce n’est pas le cas, alors elle n’en est pas loin. Noble adopte une approche pragmatique de la sportive : ce qui n’est pas essentiel est superflu. La M500 commence par reprendre les dessous de la M600, une structure en acier tubulaire équipée d’une double triangulation aux quatre coins, tout en ajoutant 30 % de nouvelles pièces. La carrosserie préfère désormais un matériau composite plutôt que la fibre de carbone. Le V6 3,5 litres descend de quelques étages, lui qui passe du capot (avant) de la F-150 Raptor à celui (arrière) de la Noble. L’artisan anglais a apporté ses modifications au niveau de la gestion moteur : il fait désormais 506 ch pour 82,1 mkg de couple. Le tout est envoyé aux roues arrière par l’intermédiaire d’une boîte manuelle à 6 rapports signée Graziano. Noble ayant toujours fait des voitures légères, il n’y a pas de raison pour qu’il change ses habitudes. Alors que le premier prototype roulant affichait 1 450 kg, la marque vise 200 kg de moins pour les versions de série, ce qui ne ferait effectivement pas lourd. Avant d’appuyer généreusement sur la pédale de droite, il faudra se souvenir qu’il n’y a ni Launch Control ni ESP, ni même ABS lorsque c’est la pédale du milieu que l’on sollicite. Certains de nos confrères anglais ont eu le privilège d’en prendre le volant. Contre toute attente, ils ont souligné qu’il s’agit d’une sportive facile à prendre en mains dans la circulation quotidienne. Amortissement prévenant, V6 souple, commandes agréables, rien de très extrême. Une ambiance qui change radicalement lorsque l’horizon se dégage. Le V6 expulse la M500 comme un fétu de paille, dans un barouf de tous les diables. La mécanique éructe, les turbos persiflent, les wastegates éternuent, le conducteur est submergé de sensations ! Le châssis stable, le grip très élevé et les suspensions toujours conciliantes en font une voiture facile à conduire vite, à condition de ne pas oublier qu’il n’y a aucun garde-fou, pas même un airbag.

> V6 biturbo > 3 496 cm³ > 506 ch à 5 300 tr/min **> 82,1 mkg** à 4 000 tr/min
> Propulsion **> BV 6** manuelle **> 1 250 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

HUAYRA Codalunga

> 840 ch > 350 km/h > 0 à 100 km/h : **3"**

DEMONSTRA(C)TION

Imaginez la poussée phénoménale de la fusée Starship d'Elon Musk, mais avec l'immédiateté d'un lance-pierre. Alors vous aurez un aperçu à peu près réaliste de ce que l'on vit au volant de la Codalunga. Le V12 semble directement relié au cerveau du conducteur. L'influx nerveux a à peine le temps d'arriver jusqu'à l'extrémité du pied droit que la Pagani est déjà passée en mode hyperdrive, direction l'hyperespace, là où les lois du temps (donc de la vitesse) ne sont plus les mêmes. À côté de cette instantanéité, une McLaren P1 ou une Bugatti Chiron Super Sport donnent l'impression de réagir avec l'inertie d'un avion de chasse au décollage. Il n'est donc pas question de puissance ici, car l'italienne, avec "seulement" 840 ch, la joue modeste face à ses concurrentes. Mais son moteur est tellement explosif que les occupants n'ont même pas le temps de penser à s'en plaindre ! C'est bien simple, le V12 donne l'impression d'être libéré des contraintes physiques qui pèsent sur (toutes) les autres supersportives. Et ce n'est pas tout. Ce bloc d'orfèvrerie réécrit purement et simplement la partition de ce que doit être un cantique mécanique. Comme quand Mozart a composé sa première symphonie. Les compositeurs avant lui ne manquaient pas de talent, mais ils n'avaient pas autant de génie. Les sifflements des turbines entament le récital avant de laisser s'exprimer le timbre du V12 qui envahit les tympans et vient laver le cerveau de tous les moteurs qui sonnent faux. On donnerait les V12 de LaFerrari et de la Lamborghini Aventador SVJ contre celui de la Pagani. Et on serait gagnant. Rappelons que ce bloc, *a priori*, n'avait pas tous les atouts de son côté : d'origine AMG, doté uniquement de 3 soupapes par cylindre, peu adepte des régimes himalayens (rupteur à 6 000 tr/min) et revendiquant une puissance "seulement" raisonnable. Mais comme un chef étoilé, Pagani a ajouté la magie avec des ingrédients qui sont, une fois assemblés, infiniment meilleurs »»



PHOTOS : FLORIAN GROUT

Le V12 donne des ailes à la Codalunga. Son instantanéité est sans concurrence à l'heure actuelle.







»» que chacun d'eux pris séparément. Le V12 est tellement mirifique que l'on en oublierait de parler du reste. Or, le reste est du même acabit. Pour résumer, la Codalunga est une Huayra BC dotée d'une carrosserie entièrement sur-mesure. Le comportement qui en découle est exemplaire. À commencer par la motricité qui, sur un sol sec, ne souffre pas de la moindre faiblesse. Merci aux P Zero Corsa R qui se montrent à la hauteur du défi de digérer jusqu'à 112 mkg disponibles dès 2 000 tr/min. Une caractéristique illustre le niveau presque inimaginable d'aboutissement de cette hypercar : tout paraît simple à son volant. La Codalunga plonge dans les virages avec l'agilité d'un dauphin et s'en extrait d'un coup de queue de requin. Rien de ce que rencontrent les roues ne perturbe la sérénité du châssis qui digère absolument toutes les scarifications de la chaussée. L'agilité d'un kart mariée à la tenue de cap d'une limousine, tous deux équipés de 4 roues directrices, alors que la Pagani n'en a jamais eu vent… La réactivité d'un couteau à cran d'arrêt avec la polyvalence d'un couteau suisse, l'italienne sait tout faire, et le fait parfaitement. Elle tire tout le bénéfice d'une qualité délaissée par la plupart des hypersportives actuelles, la légèreté : 1 280 kg annoncés à sec, et cela sans faire aucune concession, notamment sur la sécurité. À ce propos, même les garde-fous électroniques ont la politesse d'intervenir sans brider ni le comportement, ni le conducteur. La Codalunga est un morceau de bravoure, une œuvre d'art qui vaut largement son prix, pourtant stratosphérique.

> V12 biturbo > 5 980 cm³ > 840 ch à 5 900 tr/min **> 112 mkg** à 2 000 tr/min
> Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 960/2 063/1169 mm
> Pneus AV : 265/30 R 20 ; AR : 355/25 R 21 **> 1 280 kg** à sec **> 1,52 kg/ch** à sec
> 7 000 000 € (5 exemplaires) **>** Essai n° 740

PHOTO : FLORIAN GROUT



HUAYRA Imola Roadster

> 850 ch > 350 km/h > 0 à 100 km/h : **3”**

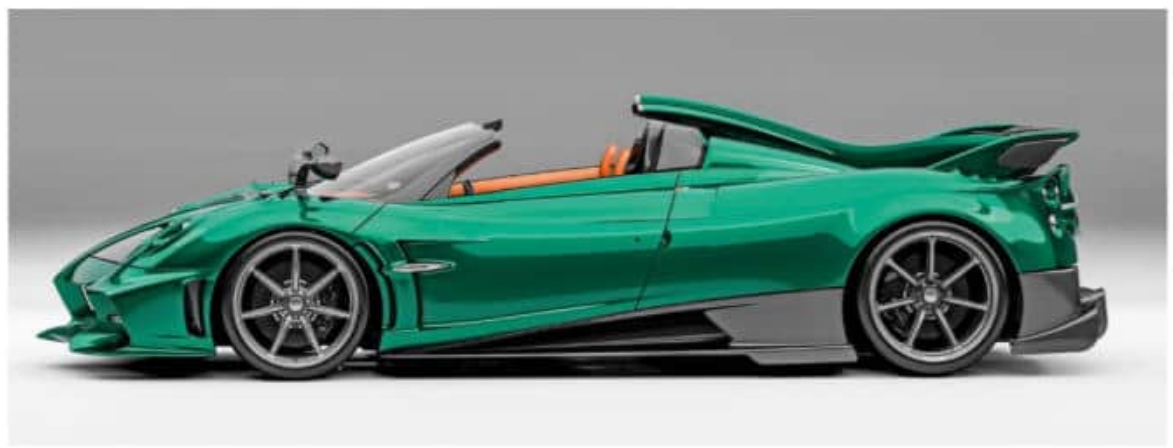
IMMOLATION

Horacio Pagani est prêt à tous les sacrifices aux dieux de la performance. Même s’il faut remettre sur l’établi (ou le pont) une réalisation qui frôlait déjà la perfection. Car l’Imola Roadster n’est pas seulement une Imola Roadster ! L’ablation du toit n’est que la partie émergée du travail réalisé par le département Grandi Complicazioni, spécialisé dans les projets spéciaux : cette nouvelle évolution est la fusion entre la Huayra Roadster BC et les principes aéro de la Huayra R. Un beau programme ! Alors qu’il n’en manquait pas vraiment, le V12 biturbo signé AMG gagne 50 ch pour atteindre 850 ch, pour un couple inchangé mais largement suffisant de 112 mkg, disponible de 2 800 à 5 900 tr/min.

Un bloc féerique toujours marié à une boîte séquentielle à 7 rapports fournie par Xtrac. Plus de puissance, cela se traduit aussi par des besoins en refroidissement augmentés. Et il ne faut pas être un fin spécialiste de l’aérodynamisme pour remarquer les entrées d’air élargies, les nouvelles sorties chargées de l’extraction de l’air chaud, les multiples ouïes qui percent la carrosserie ou encore la prise d’air qui sort comme un périscope au-dessus de la tête des passagers. Sans oublier des volets actifs qui permettent de faire varier l’appui selon les besoins. La ligne gagne en agressivité ce qu’elle perd en fluidité… mais le jeu en vaut la chandelle. La marque annonce un appui de 600 kg à la vitesse de 280 km/h. Puisque nous sommes dans les chiffres, continuons en évoquant la force de 2,2 g que cette hypercar serait capable d’encaisser non seulement en freinage mais aussi en latéral ! Sur un coupé, ces valeurs donnent déjà le tournis, alors dans le cas d’un roadster, elles laissent K.-O. Le travail d’optimisation ne serait pas complet sans un allégement en règle. Mais la base étant déjà du genre légère, il faut aller chercher les économies dans les détails, comme une nouvelle peinture qui ampute le poids de 5 kg. Résultat : 1 260 kg à vide, c’est surnaturel. Quant à la suspension, déjà fort compétente, elle a été encore améliorée pour réduire les mouvements de caisse latéraux comme longitudinaux. L’Imola Roadster s’annonce exceptionnelle, mais sa plus grande qualité est de prolonger la vie d’un modèle que l’on ne peut se résoudre à voir disparaître. Même si c’est seulement à huit unités.

> V12 biturbo > 5 980 cm³ > 850 ch à 5 900 tr/min **> 112 mkg** à 2 000 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 960/2 063/1169 mm > Pneus AV : 265/30 R 20 ; AR : 355/25 R 21 **> 1 260 kg** à sec **> 1,48 kg/ch** à sec **> 5 000 000 €** (8 exemplaires)





PHOTOS : PAGANI

Pagani

HUAYRA R Evo

> 900 ch

SANS PRISE MAIS DIRECTE

Que diriez-vous de brancher directement vos tympans sur un V12 atmosphérique capable d'atteindre les 9 200 tr/min en régime maximal ? C'est ce que Pagani propose avec la R Evo. Basée sur l'exceptionnelle Huayra R, réservée à la piste, cette Evo connaît un certain nombre… d'évolutions. À commencer par la possibilité de rouler les cheveux au vent en déposant les deux demi-toits. On n'ose à peine imaginer le shoot sonore que procure le V12 dans la cellule habitable (dotée de surfaces vitrées en polycarbonate) ainsi décapsulée. La carrosserie a été revue à l'avant pour optimiser l'appui, ce qui lui fait prendre 10 cm de ce côté, tandis que 19 cm sont ajoutés dans la poupe qui devient "*long tail*". Des modifications qui permettraient de gagner 45 % d'appui supplémentaire et 21 % d'efficience aérodynamique selon la marque. La carrosserie est réalisée avec les fibres de carbone développées pour l'Utopia, qui présentent une rigidité en hausse de 38 %. Côté liaison au sol, ça ne rigole pas non plus. Les Pirelli P Zero slicks sont nouveaux, les freins carbone/céramique sont deux fois plus perforés que dans la R et la suspension à double triangulation forgée en aluminium, entièrement réglable, gagne un nouvel amortisseur. Mais le plus beau reste encore la reconduction du V12 de 6 litres préparé par HWA, le département compétition d'AMG, et qui offre la bagatelle de 900 ch, soit 50 ch de plus que dans la R. Les optimisations ont porté sur un nouveau collecteur d'admission, de nouveaux arbres à cames et la reprogrammation de la gestion électronique. Inutile d'espérer croiser cette Evo R dans la rue dans la mesure où elle s'inscrit dans le programme Arte in Pista de Pagani. Ce dernier transforme les clients en vrais pilotes professionnels. Ou au moins prévoit le décor qui va autour : mécanos, physiothérapeutes et nutritionnistes seront aux petits soins. Horacio Pagani a laissé entendre que sa création pourrait s'approcher des chronos d'une LMP2. Ce qui laisse aussi penser que le maillon faible de cette belle machine pourrait bien être… le conducteur.

> V12 > 5 980 cm³ > 900 ch à 8 750 tr/min **> 78,5 mkg** à 5 800 tr/min > Propulsion **> BV 6** robotisée > L/l/h : 5 180/2 077/1164 mm
> Pneus AV : 280/680 R 19 ; AR : 345/725 R 20 **> 1 060 kg > 1,18 kg/ch > Prix non communiqué**







PHOTOS : PAGANI









PHOTOS : PAGANI

UTOPIA

> 864 ch > 350 km/h environ **>** 0 à 100 km/h : moins de **3”**

FAISEUR DE RÊVES

Une utopie, c’est un idéal qui ne tient pas compte de la réalité, autrement dit un projet qui paraît irréalisable… Baptiser sa dernière création Utopia souligne l’ambition de Pagani. Pas celle de l’ascension personnelle, l’ambition au sens de réaliser la meilleure sportive du monde. Pas la plus puissante, ni la plus performante, ni la plus technologique, mais la plus communicative. Et en la matière, l’orfèvre italien a déjà fait des bijoux : les Zonda et Huayra dont partie de ces supersportives qui donnent l’impression, lorsqu’on les quitte, de revenir à la réalité. Réaliser les rêves est impossible, cela ne veut pas dire qu’il ne faut pas essayer. Pagani fait plus qu’essayer, il y arrive. Pour cela, il faut rester fidèle à l’essence même d’une supercar. Et on a beau avancer tous les arguments possibles, même les plus fallacieux (sauver la planète grâce à l’électrique), la clé du bonheur au volant reste la légèreté. Un précepte que même l’inventeur du concept, Lotus, a abandonné. Pas Pagani, dans un acte de résistance qui n’a rien de désespéré. L’Utopia est annoncée à 1 280 kg à sec. C’est rien, et même si on ajoute l’essence et les fluides, le poids devrait être contenu sous la barre des 1 400 kg. C’est 300 kg de plus qu’une Alpine A110, me direz-vous. Certes, mais je vous répondrai que l’Utopia embarque… trois fois plus de cylindres ! Le V12 6 litres de la Codalunga est toujours chargé de donner vie à cette nouvelle Pagani. Pour le meilleur et pour le… meilleur, ce bloc développé avec AMG représente tout simplement ce qu’il se fait de mieux en matière d’instantanéité, que ce soit lorsqu’il délivre sa puissance (864 ch), son couple (112 mkg) ou ses sensations (impossibles à mesurer, mais sur l’échelle de Richter, probablement autour de… 9). La coque centrale utilise des fibres de carbone de 1,5 mm d’épaisseur, plus fines que celles de la Huayra, déjà du genre papier à cigarette. Mais chez Pagani, moins est souvent égal à plus : la rigidité de ce matériau augmente de 38 % ! Une coque reliée à deux faux châssis en aluminium qui reçoivent les suspensions de la Huayra R, mises au point pour la course. Ce qui ne veut pas dire que cette nouvelle réalisation sera cantonnée aux circuits. Horacio tient à ce que ses clients profitent de leur voiture tous les jours. Confort de suspension n’est pas un gros mot ici et une monte pneumatique… hiver a été développée spécifiquement (Pirelli Sottozero) ! L’été, ce sont des P Zero Corsa qui habillent les magnifiques jantes (21” à l’avant et 22” à l’arrière) dotées d’ailettes en carbone pour aider au refroidissement des freins. Côté boîte, c’est la “solution de difficulté” qui a été choisie. Une transmission à double embrayage aurait pu encaisser les 112 mkg de couple, celle de la Bugatti Chiron. Mais cette solution aurait alourdi la voiture de 30 à 40 kg et aurait pris plus de place… que le moteur ! Voilà donc une inédite boîte manuelle à 7 rapports Xtrac qu’il est également possible de passer *via* des commandes au volant grâce à un actuateur. Que ce soit pour la Zonda ou la Huayra, ainsi que pour leurs évolutions respectives, Pagani a toujours réussi à améliorer l’exceptionnel. L’Utopia promet de franchir encore une marche que l’on pensait inaccessible. Mais c’est à cela qu’on reconnaît les grands hommes.

> V12 biturbo > 5 980 cm³ > 864 ch à 6 000 tr/min **> 112 mkg** à 2 800 tr/min > Propulsion **> BV 7** manuelle
> Pneus AV : 265/35 R 21 ; AR : 325/30 R 22 **> 1 280 kg** à sec **> 1,48 kg/ch** à sec **> 3 250 000 €** environ (99 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



PHOTO : TIBO_PEUGEOT

508 PSE

> 360 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5"2** (5"2)

DÉSILLUSION D'OPTIQUE

La discrète 508 PSE (dans la rue comme dans les chiffres de vente) a connu un léger restylage fin 2023. De quoi la rendre visuellement plus agressive, mais visuellement seulement. Car sous le capot, rien de nouveau, alors que nous n'aurions pas dit non à quelques chevaux supplémentaires.

On retrouve le vaillant 1,6 litre PureTech de 200 ch aidé par 2 moteurs électriques placés sur chaque essieu, un de 110 ch à l'avant (intégré à la boîte automatique) et un de 113 ch à l'arrière. Par rapport à la 508 de base, les voies sont élargies, la garde au sol est abaissée et les barres antiroulis gagnent en diamètre. 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, absent de la dotation de série comme des options.

Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **360 ch >** Couple cumulé : **53 mkg > 4 cyl. turbo > 1598 cm³ > 200 ch** à 6 000 tr/min **> 30,6 mkg** à 3 000 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 : 4 790/1860/1420 mm **>** Pneus : 245/35 R 20 **> 1850 kg** (1875 kg) **> 5,14 kg/ch** (5,21 kg/ch) **> 69 240 €** (70 520 €) **>** Essai n° 710

Entre parenthèses, données de la version Break

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.

piech.com



PHOTO : PIËCH

GT

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **3"**

PAS DE NOUVELLES...

Difficile de savoir où en est la GT. L'an dernier, la jeune marque avait annoncé le début des essais mi-2024. Nous y sommes presque, mais rien ne nous renseigne sur l'état d'avancement du projet. Cette nouvelle sportive du gabarit d'une 911 a été développée sur une plate-forme modulaire qui peut recevoir tous les types de carrosserie (coupé, berline, SUV) et de motorisation (thermique, hybride, électrique, hydrogène). Le premier prototype s'en remet toutefois à l'électrique. Trois moteurs produisent la puissance de 600 ch, une valeur raisonnable pour de l'électrique. Ce qui n'empêche pas la GT de tabler sur 3" pour le 0 à 100 km/h grâce à un poids plume (pour une électrique) de 1 800 kg. La batterie en forme de T prend place sur l'essieu arrière et dans la longueur de la voiture. Elle relève d'une technologie dite de "cellules de poche", ou batteries "froides", permettant de se passer du système de refroidissement. Cela devrait autoriser une recharge rapide (10 à 80 % en 8 minutes) et assurer une autonomie de 500 km. Le plus dur reste à faire : concrétiser les promesses.

> Électrique > 3 moteurs électriques : 1 à l'avant (150 kW), 2 à l'arrière (2 x 150 kW) **> 600 ch >** Intégrale **>** L/l/h : 4 432/1991/1250 mm **> 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







PHOTOS : PININFARINA

BATTISTA Hyper GT

> 1914 ch > 412 km/h > 0 à 100 km/h : **1”86**

TIRER LA COUVERTURE

C’est ce qui s’appelle manquer de reconnaissance… La Pininfarina Battista a en effet décroché deux records d’accélération l’année dernière. Le premier au 1/4 de mile (environ 400 m), désintégré en 8”55 ; le second au 1/2 mile (environ 800 m), atomisé en 13”38. Des chiffres démentiels qui placent l’italienne juste devant la… Rimac Nevera, dont elle est la jumelle parfaite, dessin de la carrosserie et aménagement de l’habitacle mis à part ! Une étrange façon de remercier celle qui lui a permis d’entrer dans le cercle très fermé des hypercars… Grâce à ses 4 moteurs électriques (un par roue), la Battista développe la puissance hallucinante de 1 914 ch et le couple dantesque de 238,6 mkg ! La batterie en T, installée à la place du tunnel de transmission et sur l’essieu arrière, affiche 120 kW pour 500 km d’autonomie… à condition de conduire comme un papi. Si vous commencez à vouloir vérifier les temps d’accélération délirants (moins de 2” sur le 0 à 100 km/h, moins de 12” à 300 km/h), vous passerez plus de temps à recharger qu’à rouler. C’est ce qu’on appelle le progrès. Quatre modes de conduite sont proposés : Calma (408 ch et 120,3 mkg), Pura (1 013 ch et 144,3 mkg), Energica (1 360 ch et 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 répartir la force motrice sur chaque roue. Par défaut, la répartition du couple est fixée à 30/70, mais selon les besoins, le système pourra piloter chaque moteur 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. Nos confrères de *Top Gear USA* ont déjà eu l’occasion de se glisser dans les baquets de cette nouvelle hypercar. Et ils manquent de mots pour décrire les accélérations sidérantes, les freinages violents et les prises de carres saignantes. Sans oublier une facilité de prise en mains dans la circulation quotidienne, une direction précise et légère comme chez Ferrari et une efficacité jamais vue sur une sportive de 2 tonnes. Une version Nino Farina, encore plus limitée (5 exemplaires), ajoute à l’exclusivité du modèle.

> 4 moteurs électriques > 1914 ch > 238,6 mkg > Batterie : 120 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique **>** L/l/h : 4 912/1 936/1 214 mm **>** Pneus AV : 275/35 R 20 ; AR : 315/35 R 20 **> 2 140 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

911 S/T

> 525 ch > 296 km/h > 0 à 100 km/h : **3"7**

NEC PLUS EXTRA

Vous avez beau être un amateur éclairé de la marque Porsche, le label S/T ne vous parle pas. Soit vous n'êtes pas assez éclairé (en particulier sur le plan de la compétition), soit vous n'étiez pas né quand il a fait son apparition la première fois. C'était en 1969 et il désignait alors une 911 S avec l'équipement réduit de la T et quelques éléments allégés de la R. On peut citer le bouclier avant, les jantes spécifiques, les baquets, l'arceau, les amortisseurs sport et quelques retouches au niveau du moteur. Pendant trois ans, la S/T a usé le bitume des circuits et des rallyes, et 55 ans plus tard, l'appellation refait surface pour désigner un modèle hybride qui, heureusement, ne l'est pas (pas question de moteur électrique ici). Hybride car elle réalise l'alchimie entre la GT3 Touring et son élégant costard, et la GT3 RS et sa tenue de combat agressive. De la RS, elle reprend le moteur et les trains roulants, mais se déleste parallèlement des éléments aérodynamiques actifs, des roues arrière directrices, du réglage de différentiel arrière et de la boîte robotisée PDK. Des ablations qui ont un effet secondaire positif sur le poids, sachant que Porsche a en parallèle ajouté des matériaux légers (plastique renforcé de fibres de carbone) au niveau du capot, du toit, des ailes avant, des portes, de la barre antiroulis arrière et de l'éventuel arceau (en option). En additionnant tous ces retraits, la S/T serait plus légère de 40 kg par rapport à la GT3 Touring équipée de toutes les options "*light*". Sur la balance, cela donnerait 1 380 kg. À l'intérieur, l'ambiance penche plus vers le chic que vers le sport. Jusqu'au moment d'engager le premier rapport. L'embrayage monomasse a été allégé et son diamètre réduit. Il n'est pas raide pour autant, mais demande au conducteur d'y mettre de la conviction. Le rapport final de transmission a été, lui, abaissé, les 6 vitesses tirant plus court. Du côté de la direction, la S/T opte pour un réglage un peu moins direct que sur la GT3 (15 : 1 *versus* 14,2 : 1). Combinée »»



PHOTOS : LAURENT VILLARON

La 911 S/T est 40 kg plus légère qu'une GT3 Pack Touring équipée de toutes les options "*light*".







»» à des jantes en magnésium de série, elle fait tout ce que l'on attend d'elle. Elle se montre à la fois limpide, constante et dense et ne cache rien au conducteur de ce qui se passe sous les roues ! Pour trouver aussi bien, il faut aller voir chez un spécialiste en la matière, Lotus. Le moteur, de son côté, semble avoir mis en haut de son cahier des charges de délivrer un maximum d'émotion. Il n'assomme pas, avoue une légère inertie à la montée comme à la descente, mais donne l'irrépressible envie au conducteur de jouer de la main droite pour s'enivrer de sa musique. Le maniement du levier, dont les débattements ont été réduits de 10 mm, contentera les plus exigeants. Tout comme les freins carbone/céramique qui répondent présents partout et tout le temps. Mais, et contrairement à ce que l'on pourrait penser après l'avalanche de compliments qui précède, le meilleur est à venir. Pour faire simple et efficace : la S/T est la 911 actuelle qui offre le meilleur toucher de route. Elle réussit l'équilibre parfait entre le confort et le comportement. Résultat, là où une Turbo S passera en force, la S/T le fait avec une facilité déconcertante. L'amortissement efface les défauts de la chaussée tout en procurant une grande sérénité dans les changements d'appuis. Accélérer trop tôt, freiner trop tard, ajouter du volant en appui, rien ne viendra perturber la confiance que cette 911 a en elle. Tout semble facile pour elle, ce que le conducteur interprète comme un talent de sa part. Performante, efficace, agile et communicative, la S/T est la meilleure Porsche de route. C'est également la plus chère.

> 6 cyl. à plat > 3 996 cm³ > 525 ch à 8 500 tr/min **> 47,4 mkg** à 6 300 tr/min
> Propulsion **> BV 6** manuelle > L/l/h : 4 573/1 852/1 279 mm
> Pneus AV : 255/35 R 20 ; AR : 315/30 R 21 **> 1 380 kg > 2,67 kg/ch**
> 308 980 € > Essai n°742

Tout paraît simple à son volant et les émotions bouleversent : la S/T est la meilleure Porsche de route.



LAURENT VILLARON









Avant d'aller vite en GT3 RS, il faut savoir la régler. Comme une voiture de course.



PHOTOS : LAURENT VILLARON

911 GT3 RS

> 525 ch > 296 km/h > 0 à 100 km/h : **3"4***

AU DOIGT ET À L'ŒIL

Quand on est pilote et que l'on conduit des protos aux 24 Heures du Mans, on doit avoir un peu de mal à s'enthousiasmer pour une sportive de série, aussi exceptionnelle soit-elle. Pas Christophe Tinseau qui, à son talent de pilote, ajoute des qualités humaines qui lui vaudraient bien une médaille. Il met ainsi la même ferveur à s'asseoir dans le baquet d'une Cupra Leon que d'une 911 GT3 RS. Sauf que dans la GT3 RS, il se sent comme chez lui. Car là où un conducteur lambda règle sa position de conduite, la clim' et la radio, un pilote règle sa position de conduite, les lois d'amortissement et le taux de blocage du différentiel ! Des réglages qui se font, dans cette 911, du bout des doigts grâce aux quatre molettes rotatives situées sur le volant. Et ce n'est pas le service marketing qui les a installées mais bien le département des liaisons au sol. Dès lors, chaque modification a une influence immédiate sur le comportement. Autant dire qu'il faudra avoir du doigté pour tirer le meilleur parti de cette sportive. Du doigté et de la poigne aussi car, au volant, la GT3 RS demande de l'engagement à son conducteur. Le train avant, façon tête chercheuse, plonge dans la trajectoire comme un kamikaze sur sa cible.
La direction lit la route et la traduit dans son propre langage en remontées dans le volant. Le conducteur a l'impression de lire le bitume en braille. Celui qui braille aussi, c'est le flat 6 atmosphérique qui n'a pas son pareil pour faire remonter des frissons dans l'échine. Mais il faut avoir la patience de franchir les 5 000 tr/min pour en profiter, jusqu'à la zone rouge fixée à 9 000 tr/min. Une GT4 RS est plus euphorisante. Les 15 ch supplémentaires par rapport à la GT3 ne changent rien, mais le talent de ce boxer est d'arriver (encore) à passer sous les fourches caudines des normes antipollution.
Sa puissance et son couple modestes (tout est relatif bien sûr) ne lui permettent pas de changer la donne devant le chronomètre : 20"8 sur le 1 000 m départ arrêté, c'est excellent… mais la GT3 RS est une sportive d'exception. Une petite déception qui peut s'expliquer par une montre pneumatique perfectible (Goodyear Eagle F1 SuperSport R et non les sangsues de chez Michelin, les Cup 2 R), une surface frontale importante et une légère surcharge pondérale (36 kg de plus que la GT3). Mais la spécialité de la RS, ce ne sont pas les lignes droites mais les virages. Les lents, avec son train avant façon scalpel et l'arrière rivé au sol quelle que soit la détermination que met le conducteur à le faire pivoter. Les rapides, avec son aérodynamique active… qui ne passe pas inaperçue. L'élément le plus remarquable est le DRS : l'aileron arrière (plus haut que le pavillon) 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) ! Un atout pas vraiment exploitable sur le circuit du Vigeant qui manque de longues courbes rapides. C'est peut-être à cause de cela que la 911 GT3 RS n'a fait "que" le deuxième temps de référence, ou à cause de sa monte pneumatique. Ce qui ne l'empêche pas de rester l'une des plus fabuleuses machines à dessiner des courbes de la production actuelle. Mais quand on est une légende, on est systématiquement condamnée à l'exploit.

> 6 cyl. à plat > 3 996 cm³ > 525 ch à 8 500 tr/min **> 47,4 mkg** à 6 300 tr/min
> Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 572/1900/1322 mm
> Pneus AV : 275/35 R 20 ; AR : 335/35 R 21 **> 1516 kg* > 2,76 kg/ch***
> 253 450 € > Essais n°s 730 et 738

* *Mesures* Sport Auto *avec le Pack Weissach allégé*



911 GT3 Pack Touring

> 510 ch > 318 km/h > 0 à 100 km/h : **3”3***

DÉCLINAISON GERMANIQUE

Porsche fait ses déclinaisons, pas latines mais germaniques en l’occurrence. Dans la multitude de versions de la 911, la seule définition de GT3 a droit à plusieurs itérations. Il y a la GT3 tout court, la GT3 Pack Touring, la GT3 RS et la S/T. Toutes ont beaucoup de choses en commun, tout en étant différentes. La Pack Touring est une GT3 débarrassée de sa tenue de combat, qui faisait penser à la RS. Du coup, elle n’est pas très éloignée visuellement de la S/T mais, si vous signez le chèque, il y a des chances pour que vous voyiez une différence qui s’élève à… 112 420 € ! Partant du principe que l’excès de bien ne nuit pas, il n’y aura jamais trop de 911. Qu’elle passe (presque) inaperçue ou pas, une GT3 c’est avant tout un moteur, gonflé à bloc alors qu’il est à plat. Directement hérité des GT3 Cup, le 6 cylindres boxer est né pour donner du plaisir et le faire durer. Dépourvu de toute suralimentation, il construit sa poussée méthodiquement, en empilant les chevaux au rythme de la montée de l’aiguille du compte-tours. L’orchestre se chauffe sous les 5 000 tr/min en mode moderato. Le récital commence réellement passé ce régime et bascule en allegro. De 7 000 à 9 000 tr/min, il passe de presto à prestissimo avec une légèreté et une générosité qui surprennent. Ce moteur justifie à lui seul l’achat de la GT3 même si, depuis que nous sommes montés dans la GT4 RS, nous savons qu’il est capable d’encore plus. Avec son moteur atmosphérique et ses (seules) roues arrière motrices, la GT3 n’est pas taillée comme une reine du sprint. Et pourtant, lors du Supertest réalisé avec une version “aileronnée”, elle nous a laissés cois, avec un temps surnaturel de 3”3, là où la marque annonce 3”4. Le 1 000 m départ arrêté ? Exterminé en 20”6 ! Précisons tout de même qu’elle était équipée des excellents Cup 2 R, ce qui donne un bon coup de pouce. Ils sont également précieux en comportement car le châssis de la GT3 est tellement compétent qu’il faut des gommes à la hauteur pour ne pas s’effondrer devant les contraintes encaissées. Le nouveau train avant, hérité des GT3 Cup, 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. Mais il le fait dans une juste mesure : suffisamment pour gagner en agilité, pas trop pour ne pas dénaturer la conduite. La PDK, pour sa part, est au rendez-vous, qu’il s’agisse d’évoluer dans les embouteillages ou de se dégourdir les pignons sur circuit. Cette boîte automatique est proposée en option, mais sans supplément, avec le Pack Touring. À choisir si le plaisir de jouer du bras droit et de la jambe gauche compte plus que… l’efficacité. Côté efficacité, les freins ne sont pas mal non plus. Nous avons relevé 113 m pour passer de 200 km/h à l’arrêt, ce qui constitue la meilleure valeur de notre base de données. Qu’elle soit voyante ou discrète, cette 911 est avant tout une GT3 qui procure un plaisir intense. C’est donc une question de goût, et non de coût, le Pack Touring étant gratuit.

> 6 cyl. à plat > 3 996 cm³ > 510 ch à 8 400 tr/min **> 47,9 mkg** à 6 100 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 573/1 852/1 279 mm > Pneus AV : 255/35 R 20 ; AR : 315/30 R 21 **> 1 480 kg* > 2,9 kg/ch* > 196 555 € >** Essais n°s 718, 731 et 732

** Mesures* Sport Auto *de la version sans Pack Touring*









L'exceptionnel flat 6 ne se révèle qu'à 5 000 tr/min mais après, c'est le feu d'artifice.



PHOTOS : LAURENT VILLARON



911 Turbo S

> 650 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h : **2” 6*** (2”8)

OMNIPOTENTE

La 911 Turbo S sait tout faire, et elle le fait à la perfection. Cet article sur la plus puissante des Porsche (thermiques) pourrait s’arrêter là. Il serait exhaustif mais peut-être un peu frustrant pour vous, cher lecteur. Le problème qui se pose à nous est qu’un essai de la 911 Turbo S remet forcément en cause notre impartialité, aux yeux des moins germanophiles d’entre vous. Car nous avons eu beau chercher, et même demander de l’aide à notre pilote Christophe Tinseau qui n’hésite pas à avoir la dent dure, nous n’avons pas trouvé de défaut à cette sportive. Le prix, certes, n’est pas la plus grande de ses qualités, mais lorsqu’on le rapporte aux prestations, la Turbo S devient une bonne affaire. Il suffit de jeter un coup d’œil sur le temps aux 1 000 m départ arrêté : 19”1. C’est démentiel, *a fortiori* pour une sportive dépourvue d’électrons. Son moteur 6 cylindres boxer n’en a pas besoin pour être sous tension. La procédure de Launch Control revient à armer une catapulte. Et lorsqu’on lâche la cavalerie, on a l’impression d’être percuté à l’arrière par un 40 tonnes qui aurait perdu ses freins dans une descente de col. Les 4 roues motrices encaissent l’avalanche de couple et c’est le bitume qui pourrait faire des plis s’il n’avait pas été posé avec soin. Les vitesses s’enchaînent comme une rafale de mitraillette et chaque rapport passé donne l’impression de relancer depuis l’arrêt. Le conducteur, s’il n’a pas été assommé par le coup de butoir du décollage, regrette certainement de ne pas avoir enfilé une combinaison anti-g. Le bloc de 3,7 litres est le parfait mélange entre un sprinteur et un marathonien, avec la puissance d’un haltérophile. Il est dérivé de celui de la 992. Il n’y avait rien à corriger, il a pourtant été optimisé avec un refroidissement amélioré, une admission redessinée, l’arrivée d’injecteurs piézoélectriques et de turbos plus gros (qui soufflent à 1,55 bar).

Résultat : 650 ch et 81,6 mkg sur un plateau ! Si la Turbo S voulait laisser une chance à ses rivales, ce serait au moment d’aborder le comportement qu’elle pourrait montrer ses faiblesses. Mais elle est sans pitié. Courbes rapides, virages serrés, dévers, changements de grip, délestages, compressions, le châssis (gestion dynamique PASM, différentiel arrière sport PTV Plus, roues arrière directrices) encaisse tout sans que le conducteur ne sente poindre la moindre goutte de sueur. La direction est reliée directement à son cerveau, tout comme le freinage qui met le paysage en mode pause. Les changements d’appui se font avec la fluidité et l’élégance d’une danseuse étoile. À ce stade, on pourrait soupçonner la 911 Turbo S d’avoir chaussé des Michelin Cup 2 R qui ont cette faculté d’embellir la réalité. Mais même pas, elle chausse des Pirelli P Zero, ce qui revient à se présenter à un concours de patinage artistique en chaussettes.

> 6 cyl. à plat biturbo > 3 745 cm³ > 650 ch à 6 750 tr/min **> 81,6 mkg** à 2 500 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée
> L/l/h : 4 535/1 900/1 303 mm **>** Pneus AV : 255/35 R 20 ; AR : 315/30 R 21 **> 1 661 kg*** (1 710 kg) **> 2,55 kg/ch*** (2,63 kg/ch)
> 250 260 € (263 940 €) **>** Essais n[os] 701, 703 et 707

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



Sous la ligne d'une 911 "lambda" se cache une supercar. Bluffant...









PHOTOS : YANN LEFEBVRE





Cette 911 “baroudisée” abandonne l’efficacité pour le plaisir.



PHOTOS: GREG

911 Dakar

> 480 ch > 240 km/h > 0 à 100 km/h : **3”4**

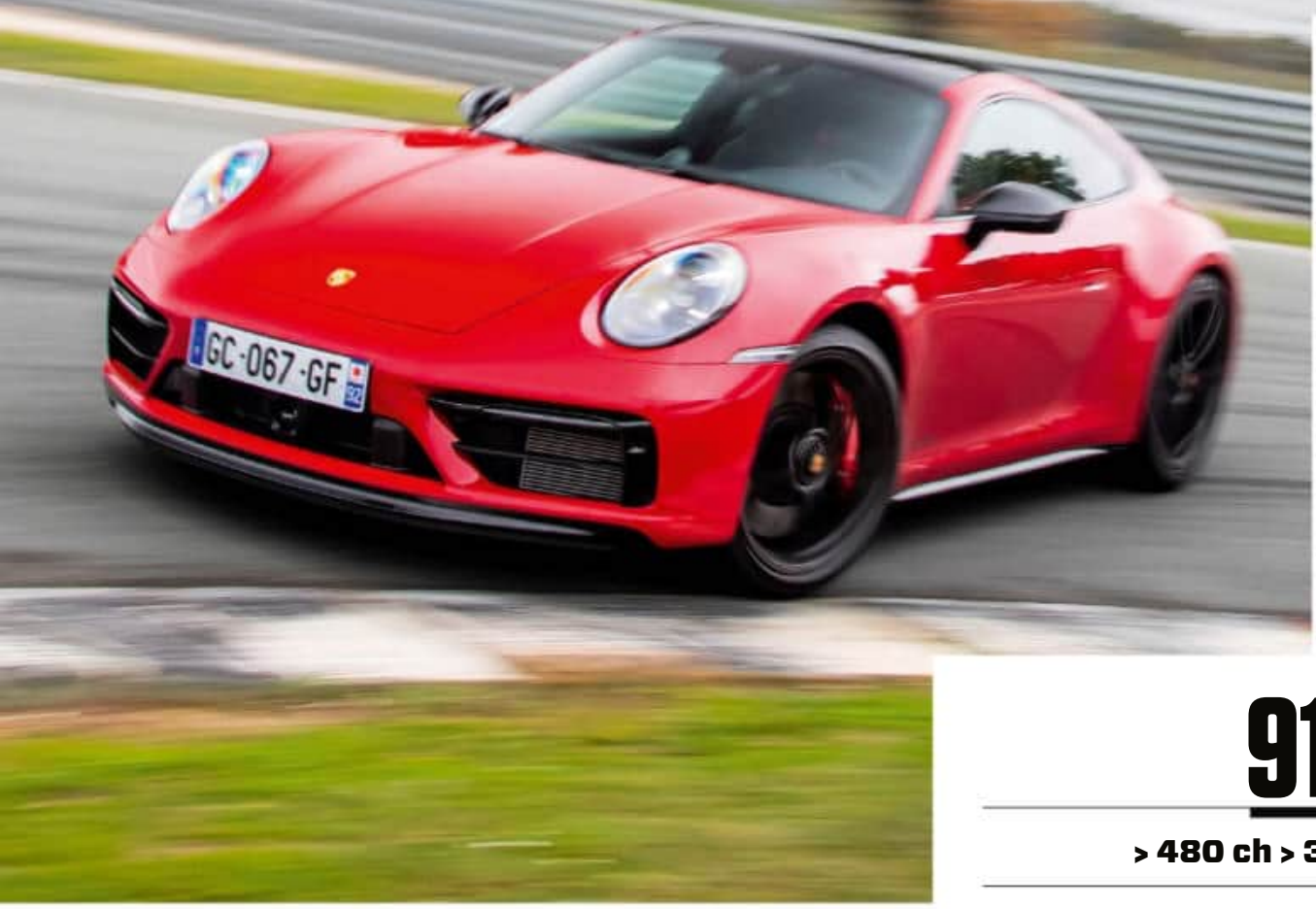
SABLE ÉMOUVANT

« Les légendes, ça ose tout ! C’est même à ça qu’on les reconnaît. » Cette citation extraite (et adaptée) du film culte *Les Tontons flingueurs* colle parfaitement à la 911. Elle n’ose peut-être pas tout (on a échappé au cauchemar d’une 911 diesel), mais quand elle le fait, elle ne se loupe pas. Preuve en est l’improbable déclinaison Dakar, rencontre entre une sportive et un SUV. L’idée n’est pas révolutionnaire et beaucoup de SUV se sont découverts (ou inventés) une âme de sportive. Mais ici, la démarche n’est pas la même. Il s’agit de “baroudiser” une 911, en guise d’hommage à la victoire de la 953 sur l’édition 1984 du Paris-Dakar. Mais qu’importe le prétexte, tant qu’il y a l’ivresse. Le flacon, en l’occurrence, est une Carrera 4 GTS dotée d’une garde au sol rehaussée de 50 mm. Un système hydraulique permet de gagner encore 30 mm. De quoi mettre le châssis à l’abri des (petites) pierres saillantes. Passer en position haute (l’avant puis l’arrière) se fait dans un bruit surprenant qui ajoute au dépaysement de voir, à travers le pare-brise, un chemin de terre. C’est en mode Off Road que cette 911 se hisse sur la pointe de ses roues. Cela lui permet de survoler le terrain, mais annihile tout débattement de suspensions… ce qui tombe mal puisque le sol est, par définition, accidenté. En résulte un petit côté shaker qui devrait donner du boulot aux kinésithérapeutes. Couple dirigé vers l’avant, différentiel arrière verrouillé, la Dakar se joue de la faible adhérence et garantit une motricité bluffante. Mais ce n’est pas le mode qui pousse à la consommation : confort inexistant et peur d’arracher les dessous sur une cassure de terrain, la prudence incite à ne pas exploiter les 480 ch. Son terrain de jeu idéal, c’est un chemin de terre roulant, sans trous piégeurs ni bosses scélérates. Le basculement en mode Rallye réduit la garde au sol et redonne de la liberté de mouvement aux suspensions. La cartographie moteur/accélérateur/transmission est alors identique à la position Sport+ sur une 911 normale. C’est là que commence la récréation. Dotés d’un excellent grip, les Pirelli Scorpion garantissent une poussée brutale dès 2 500 tr/min. L’ambiance sonore est tout à fait inédite : Porsche a supprimé une bonne partie des insonorisants. Dès lors, les passagers se taisent et il n’y a que le flat 6 qui cause, juste et fort. La présence des deux turbos ne l’empêche pas d’aller attraper le rupteur à 7 500 tr/min à chaque pression du pied droit. Dans les virages, c’est l’éclate : rentrer en dérive, sortir en dérive, tout est bon à partir du moment où on regarde par les vitres latérales ! L’efficacité sur la terre laisse place à une inefficacité sur le bitume… pour une 911. Forcément, les pneus à grosses sculptures détériorent sérieusement le grip. Mauvaise surprise ? Non, bonne ! Car en rapprochant ses limites d’adhérence, cette 911 pousse à troquer la vitesse contre le plaisir. Inutile de rouler le couteau entre les dents pour faire glisser l’arrière avec une grande progressivité. La direction recalibrée est toujours communicative et le PASM fait en sorte de maîtriser les mouvements de caisse. On aimait la 911 parce qu’elle était proche de la perfection, on aime cette 911 parce qu’elle en est loin.

> 6 cyl. à plat biturbo > 2 981 cm³ > 480 ch à 6 500 tr/min **> 58,1 mkg** à 2 300 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 530/1 864/1 338 mm **>** Pneus AV : 245/45 R 19 ; AR : 295/40 R 20 **> 1 605 kg > 3,34 kg/ch > 222 690 €** (2 500 exemplaires) **>** Essais n^{os} 740 et 741



Pas totalement verrouillée, la GTS permet de jouer sur les transferts de masse.





911 Carrera GTS

> 480 ch > 311 km/h > 0 à 100 km/h : **3”4** (3”6 / 3”5)



PHOTOS : CLÉMENT CHOULOT

ORDINAIRE EXTRA

La GTS a fait parler d’elle l’an dernier en se déclinant dans une série très, très limitée en hommage au centenaire des 24 Heures du Mans : 72 exemplaires dans le monde… réservés au marché français. Cela étant, malgré le prix réclamé (237 820 €), les modifications se sont cantonnées à des détails esthétiques. Sans doute parce qu’elle n’a besoin de rien de plus. Car elle en a déjà, des suppléments, puisque son flat 6 gagne 30 ch et 4 mkg grâce à des échangeurs spécifiques et des turbos qui soufflent plus fort. Elle récupère la suspension arrière de la Turbo S et le système de freinage (disques de 408 mm à l’avant, au lieu de 350 mm sur la S). Le châssis est abaissé de 10 mm et l’échappement sport intègre la liste des équipements de série alors que les insonorisants, eux, la quittent. Pour améliorer l’ordinaire un extra vaut l’investissement : le pack de Conception allégée permet d’économiser 25 kg, répartis entre la suppression des places arrière (- 17 kg), les sièges baquets en carbone, la batterie au lithium (- 8 kg) ou les vitrages amincis. Il allège aussi le portefeuille de 8 470 €, mais c’est encore du poids de gagné ! Aux allures légales, le flat 6 se montre nettement plus volubile, notamment lorsqu’il titille la zone rouge, ce qui arrive… souvent. Mais le plus étonnant (et agréable), c’est son changement de caractère. Le couple déboule de manière plus brusque, donnant un côté “turbo à l’ancienne” qui séduira ceux qui sont suffisamment âgés pour l’avoir connu. Il faudra donc doser l’accélérateur en sortie de courbe ou se préparer à contre-braquer plus vite que l’éclair si les garde-fous électroniques sont en pause. Les barres antiroulis actives (en option) contrôlent parfaitement les mouvements de caisse, tout en laissant une marge pour jouer avec les transferts de masse. Les remises en rythme sont violentes, mais le reste de l’ascension du compte-tours manque d’une touche de folie, notamment lorsqu’on approche du rupteur. Pour les nostalgiques, une boîte mécanique à 7 rapports est disponible en option… gratuite. C’est suffisamment rare pour être souligné. Mais ça se paiera devant le chrono : 4”1 *versus* 3”4 avec la PDK. Le plaisir de manier un levier à l’ancienne est à ce prix.

> 6 cyl. à plat biturbo > 2 981 cm³ > 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 **> 1 628 kg*** (1 615 kg / 1 685 kg) **> 3,39 kg/ch*** (3,36 kg/ch / 3,51 kg/ch) **> 158 715 €** (173 115 € / 181 035 €) **>** Essais n[os] 705, 722 et 724

** Mesures* Sport Auto. *Entre parenthèses, données de la version Cabriolet et de la Targa 4*



911 Carrera T

> 385 ch > 291 km/h > 0 à 100 km/h : **4”**

QUI PEUT LE MOINS...

Aller à l’essentiel, tel pourrait être le leitmotiv de la Carrera T. La sportive de Stuttgart nous a prouvé tellement de fois qu’elle pouvait le plus, là voilà qui cherche à démontrer qu’elle peut aussi le moins. Moins de chevaux, d’abord, car en dépit de son appellation spécifique, cette version hérite du 6 cylindres à plat d’origine et ses 385 ch. Moins de poids aussi, grâce à l’adoption d’une batterie plus compacte, de la suppression d’isolants et de vitrages amincis. Il est possible de se passer des places arrière mais, sachant que la polyvalence est l’une des plus grandes qualités de la 911, ce serait dommage. Au final, 35 kg s’envolent, ce qui, reconnaissons-le, ne devrait pas faire une différence fondamentale. D’autant que tous ces efforts peuvent être annihilés si le client fait le choix de la paresse et/ou de l’efficacité en optant pour la transmission robotisée PDK. Laquelle pèse exactement 35 kg ! Précisons qu’avec la GTS, c’est la dernière 911 à offrir la possibilité d’être dégustée en boîte manuelle. Dès lors, l’hésitation n’est pas de mise. Pour la soigner, sa mise, la T retient aussi les options qui jouent en faveur de la sportivité : suspension pilotée PASM, différentiel autobloquant, châssis rabaissé (10 mm), pack Sport Chrono, baquets en carbone et ligne d’échappement sport. Un organe qui permet au bloc de s’exprimer de manière moins bridée mais toujours pas avec la liberté qu’il avait “à l’époque”. L’entrée en scène des turbos n’est pas violente, mais provoque un soubresaut qui va ensuite propulser l’aiguille du compte-tours vers le rupteur, et de plus en plus vite. Le plaisir que prend le moteur à grimper en altitude est rafraîchissant dans un monde orienté vers la suralimentation. La puissance “raisonnable” met encore davantage en exergue les qualités d’un châssis qui donne l’impression de redessiner la route pour faciliter le travail du moteur. Le conducteur se sent en prise directe avec le bitume grâce à une direction bien calibrée et un équilibre qui met en confiance, quelles que soient les conditions. La 911 T fera certainement de l’œil à l’amateur de transmission mécanique. Mais l’aficionado de la PDK (option gratuite ici) aura peut-être intérêt à ajouter 5 000 € pour profiter des 450 ch de la S, quitte à se passer des options dynamiques.

> 6 cyl. à plat biturbo > 2 981 cm³ > 385 ch à 6 500 tr/min **> 45,8 mkg** à 1 950 tr/min > Propulsion **> BV 8** robotisée > L/l/h : 4 530/1 852/1 293 mm > Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 305/30 R 21 **> 1 505 kg > 3,91 kg/ch > 135 560 € >** Essai n° 742





PHOTOS : ADRIEN CORTESI





PHOTOS : PORSCHE AG

911 Carrera S Cabriolet

> 450 ch > 308 km/h > 0 à 100 km/h : **3”7** (3”4)*

TOIT, TOIT, MON TOIT

Troquer un toit pour une toile n’est pas forcément une bonne idée si on recherche une sportive faisant preuve de rigueur. Mais comme tout est relatif, la perte est moins grande en partant d’une base qui fait référence. Par exemple d’une Carrera S, pour laquelle la version Cabriolet reste plus compétente que nombre de coupés rivaux… À l’image du 0 à 100 km/h avalé en 3”7 (3”4 pour la version Coupé selon nos mesures), sans même avoir recours aux 4 roues motrices. Le couple formé par la direction électromécanique et le train arrière directionnel (option à 2 270 €) fonctionne à merveille et jette la 911 à la corde avant même que le conducteur y pense. Le train arrière suit docilement la voie montrée par l’avant et la remise des gaz ne demande aucune précaution particulière, tant le grip latéral semble avoir de la ressource. Seul détail à garder à l’esprit : le flat 6 est toujours en porte-à-faux arrière, ce qui signifie qu’au lever de pied ou au freinage en courbe, le survirage n’est jamais loin. Quant au freinage, il est tellement efficace et endurant que l’on comprend pourquoi Porsche ne propose pas les freins carbone/céramique ! En ergotant, on pourrait trouver deux défauts à cette sportive : le caractère (trop) linéaire du 6 cylindres boxer et sa sonorité trop étouffée. Mais une pression sur la commande idoine et le toit s’efface. Il ne reste déjà plus qu’un défaut.

> 6 cyl. à plat biturbo > 2 981 cm³ > 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*) **> 154 885 €** (140 485 €) > Essais n°s 685, 692 et 699

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





PHOTOS : LAURENT VILLARON

718 Boxster S

> 350 ch > 279 km/h* > 0 à 100 km/h : **4”2** (4”*)

C’ÉTAIT MOINS DEUX !

La Boxster (ou Cayman) de base (300 ch) et la S (350 ch) sont logées à la même enseigne côté moteur. Elles ont été amputés de 2 cylindres, mais sans changer d’architecture. Côté performances, cette lacune pourra passer inaperçue. La Boxster S avec la boîte PDK annonce 4”2 sur le 0 à 100 km/h, nous avons mesuré la Cayman en 4”. Ça pousse, donc, mais pas la chansonnette. Avec deux musiciens en moins, l’orchestre semble tout dépeuplé. La sonorité est rugueuse et ne se teinte pas de variations au gré du régime moteur. Tout comme la courbe de l’émotion, qui reste plate. Puisqu’il en est question, des émotions, il va y en avoir dès que le premier virage pointera le bout de son nez. La 718 offre un équilibre exquis grâce à un châssis aux petits oignons. Normal, avant de se pencher sur son berceau, les ingénieurs de chez Porsche se sont escrimés à équilibrer une sportive qui ne l’était pas, la 911. Avec la 718, ils ont équilibré une sportive… qui l’était déjà ! Elle pourrait ainsi se passer des options telles que la suspension active sport PASM (châssis abaissé de 20 mm) et le différentiel arrière mécanique à glissement limité PTV. Elle se jette dans le premier virage venu avec avidité, mord la trajectoire à pleines dents et en ressort poussée par l’envie de dévorer le suivant. La direction offre la précision que l’on attend, les freins les décélérations dont on a besoin. Quant à la boîte PDK, on se demande même pourquoi elle propose un mode manuel…

> 4 cyl. à plat turbo > 2 497 cm³ > 350 ch à 6 500 tr/min **> 42,8 mkg** à 2 100 tr/min > Propulsion **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 379/1 801/1 295 mm > Pneus AV : 235/40 R 19 ; AR : 265/40 R 19 **> 1385 kg** (1 443 kg*) **> 3,96 kg/ch** (4,12 kg/ch*) **> 81 060 €** (79 030 €) > Essais n°s 656, 660 et 705

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



PHOTOS: PORSCHE AG

718 Cayman GTS 4.0

> 400 ch > 288 km/h > 0 à 100 km/h : **4”** (4”)

FAUX AMI

Les bons comptes font les bons amis, c’est bien connu. Pourtant, concernant la Cayman GTS 4.0, le compte n’est pas tout à fait juste. Le chiffre “magique” peut en effet laisser penser que le petit coupé accueille le mythique bloc des GT3 et GT3 RS type 991, qui fait encore dresser les poils au simple souvenir de son cantique. Sauf que ce n’est pas lui, mais une version dérivée du 3 litres de la 992. Mieux vaut donc ranger l’espoir d’aller titiller les 9 000 tr/min avec ce moteur qui peut même, lorsqu’il n’est pas assez sollicité, fonctionner sur 3 pattes. Ce n’est pas notre genre de laisser un moteur tel que celui-là se reposer sur ses lauriers, sachant qu’en plus, en tant que premier 6 cylindres de la gamme Cayman/Boxster, il a forcément notre écoute attentive. Il se montre à la hauteur de nos attentes, même si le concert se coupe à 7 800 tr/min, au moment où l’ambiance est à son apogée. Le 6 cylindres peut être marié à une boîte manuelle à 7 rapports, pour ceux qui prennent du plaisir à perdre du temps, ou à l’excellente PDK qui fait ce qu’il faut sans avoir à le demander. Devant le chronomètre, la différence entre les deux transmissions se traduit en un chiffre sonnant et trébuchant : 5 dixièmes de moins pour la solution automatique.

En développant le châssis de la Cayman, les ingénieurs ont pris comme référence un TGV. Pour la GTS 4.0, un certain nombre d’améliorations ont été apportées. Les ressorts arrière ont été raidis de 10 %, pour supporter le poids supplémentaire, et la barre antiroulis avant suit la même voie dans les mêmes proportions. Quant à la suspension active PASM, elle est livrée de série. En résulte l’une des sportives les plus efficaces de sa génération. Rien ne lui fait peur, même pas un mauvais conducteur. 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. Performante mais pas beaucoup plus qu’une S, efficace mais pas beaucoup plus qu’une S, la GTS 4.0 se choisit au final pour son tempérament moteur.

> 6 cyl. à plat > 3 995 cm³ > 400 ch à 7 000 tr/min **> 43,8 mkg** à 5 500 tr/min > Propulsion
> BV 7 robotisée > L/l/h : 4 405/1 801/1 276 mm > Pneus AV : 235/35 R 20 ; AR : 265/35 R 20
> 1 435 kg (1 435 kg) **> 3,59 kg/ch** (3,59 kg/ch) **> 93 070 €** (95 110 €) > Essais n^{os} 698 et 708

Entre parenthèses, données de la version Boxster



La boîte mécanique est moins efficace, mais la nostalgie peut jouer…





718 SPYDER RS

> 500 ch > 308 km/h > 0 à 100 km/h : **3”4**

YES OUÏE CAN !

Regardez attentivement cette dernière évolution de la 718 Boxster. Est-ce qu’elle ne vous rappelle pas une célèbre supercar de la marque de Stuttgart qui, en son temps, avait marqué son époque ? C’est dire… Eh oui, il y a dans cette Spyder RS quelque chose de la mythique Carrera GT. Une philosophie qui consiste à vivre la très haute performance, non sur piste à chasser le chrono, mais sur route ouverte à chasser les sensations. Quoi de mieux, pour cela, que de libérer le conducteur du toit qui fait office de sourdine entre lui et le moteur ? Car, que l’on considère la Carrera GT ou la 718 Spyder RS, poser le moindre bâillon sur les oreilles du conducteur est un crime de lèse-majesté. Certes, celle qui nous intéresse ici n’est pas animée par un V10 comme son aïeule, mais elle reçoit l’un des plus beaux blocs mécaniques actuels. On pourrait même dire l’un des plus beaux blocs mécaniques de l’histoire, sachant que lorsqu’il disparaîtra (bientôt), il sera remplacé par de l’électrique… On a ainsi le plaisir de retrouver le flat 6 4 litres atmosphérique. Les plus attentifs d’entre vous remarqueront que les Spyder et Cayman GT4 ou GTS 4.0 disposent déjà d’un 6 cylindres à plat atmosphérique de 4 litres. Mais le diable se cache dans les détails et ce dernier, en dépit de ses qualités et de ses 420 ch, n’est qu’un ersatz dérivé du bloc de la 911 Carrera réalésé. Ici, on parle bien du moteur de la GT3 qui offre 500 ch sur un plateau et pousse son rupteur là où on ne le croyait pas capable d’aller : à 9 000 tr/min. Un véritable moteur de course en totale liberté sur route ouverte. Le cantique mécanique auquel se livre ce flat 6 est à peine croyable. À partir de 5 000 tr/min, on se délecte de la symphonie jouée par des pistons virtuoses… tout en se disant que l’on a atteint le nirvana et que cela va s’arrêter. Mais à chaque tranche de 1 000 tr/min, le bloc en remet une louche et ajoute des octaves comme s’il en pleuvait. Passé 7 500 tr/min, le conducteur rentre la tête dans les épaules en se disant que le moteur va finir par exploser. Il ne le fait pas, mais dans un hurlement mécanique qui lave les tympans et fait un reset au cerveau. Attraper le rupteur au volant de la 718 Spyder est un plaisir comme il en existe peu, même pour un essayeur de *Sport Auto*. Contrairement à ce que l’on aurait espéré pour relancer l’orchestre, la boîte manuelle n’est pas proposée. Non seulement ses rapports auraient été trop longs pour le potentiel des 9 000 tr/min, mais la boîte à 6 rapports de la GT3 est tout simplement trop longue pour se loger »»

La vocation plus routière de la Cayman GT4 RS se traduit par des suspensions plus conciliantes.

PHOTOS: PORSCHE AG





La capote confère un style à part. Mais sa manipulation répond, elle, à une logique… à part.



»» dans une sportive à moteur central. Faut-il se plaindre de la PDK ? Absolument pas, au contraire, sachant qu'elle fait tout mieux que les meilleurs pieds gauches/mains droites des plus habiles conducteurs. Version RS oblige, elle économise 40 kg par rapport à la 718 Spyder, des kilos gagnés en particulier dans le système de toit qui ne pèse que 8,5 kg. Moins lourd, il n'est en revanche pas moins compliqué à manipuler, et il faudra disposer d'une application météo performante pour s'arrêter suffisamment en amont de l'orage pour espérer recapoter à temps ! Alors que son *alter ego* la Cayman GT4 RS est pensée pour la piste, la 718 Spyder a une vocation plus routière. Le tarage des suspensions a ainsi été revu dans le sens de moins de radicalité et la direction recalibrée avec une démultiplication légèrement augmentée. Des ajustements qui portent leurs fruits, la version découvrable se montrant à la fois plus vivable sur les chaussées qui ne ressemblent pas à un billard et moins pointue à l'approche des limites. Dotée d'un équilibre naturel de funambule, la 718 Spyder avale les courbes à des vitesses inavouables. Le grip latéral permet de rentrer fort, de plonger à la corde, mais sans pour autant brider le train arrière en sortie lorsque le conducteur reprend l'accélérateur. Quant aux freins carbone/céramique, ils permettent de s'arrêter bien avant l'entrée des virages sur les premières décélérations. La 718 Boxster n'aurait pas pu rêver meilleur bouquet final que cette Spyder RS. En plus de ses innombrables qualités dynamiques, elle place le plaisir auditif à des niveaux inaccessibles à la plupart des sportives. Grâce à ça, et à son physique iconoclaste, elle s'inscrit dans la lignée de la Carrera GT.

> 6 cyl. à plat > 3996 cm³ > 500 ch à 8400 tr/min **> 45,9 mkg** à 6750 tr/min
> Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4418/1822/1252 mm
> Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 **> 1410 kg > 2,82 kg/ch**
> 159 050 € > Essai n° 740

PHOTOS : PORSCHE AG

La 718 Cayman GT4 RS est capable de tourner plus vite sur circuit que sa majesté la 911 GT3.



PHOTOS : ALEX KRASSOVSKY

718 CAYMAN GT4 RS

> 500 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h : **3”8***

GREFFE EXEMPLAIRE

Une greffe, ce n’est jamais gagné d’avance. Il peut y avoir un rejet et, avouons-le, cela nous aurait beaucoup peinés dans le cas qui nous intéresse ici. Heureusement, l’hôte (l’excellente 718 Cayman) a parfaitement accueilli le non moins excellent bloc de la GT3. Sur le papier, cela a de quoi tenir en haleine : le meilleur moteur de chez Porsche dans le meilleur châssis de chez Porsche. Car, n’en déplaise à sa majesté la 911, la Cayman est née équilibrée, avec un moteur nettement recentré, ce qui lui a toujours évité d’avoir à lutter contre les lois de la physique. Dès lors, la version la plus affûtée du petit coupé, baptisée GT4 RS, a tout pour détrôner… l’indétrônable GT3. Christophe Tinseau, qui a un chronomètre à la place du cœur, n’a pas besoin d’enfiler les tours pour se prononcer : *« À pneus et conditions de piste identiques, la GT4 RS est plus rapide que la GT3. »* Voilà qui rassure car, en se fiant uniquement au chrono, la Cayman GT4 est derrière sa grande sœur. Malheureusement, les Cup 2 de notre modèle d’essai ont déjà bien souffert et compliquent sérieusement la tâche du petit coupé. La preuve sur le 0 à 100 km/h. Porsche, qui se distingue souvent par son honnêteté intellectuelle en la matière, promet 3”4. Nous n’avons pas réussi à faire mieux que 3”8. Décevant ? Oui, indéniablement. Mais essayez de faire courir Usain Bolt en Moon Boots et vous verrez que ce sera décevant aussi. Ce qui ne l’est pas, c’est le caractère de la mécanique, cette faculté qu’a l’aiguille du compte-tours à se jeter sur la zone rouge comme si elle était irrémédiablement aimantée. Le conducteur, lui, est envoûté par la démonstration de musicien virtuose à laquelle se livre le 6 cylindres à plat 4 litres. À mi-régime, les basses remuent déjà l’estomac. Vers 6 500 tr/min, la section cuivre entre en scène avec ce qu’il faut de notes métalliques pour pimenter la partition. À 8 000 tr/min, les tympans exultent et on se dit que le récital était grandiose. Sauf que ce n’est pas fini. Il reste encore 1 000 tr/min et le flat 6 ne demande qu’à en faire une bouchée. Ce qu’il se passe jusqu’au rupteur est l’une des expériences mécaniques les plus intenses qu’on puisse imaginer. Plus renversante même que dans une GT3 grâce à une admission entièrement revue. Le Pack Weissach, qui comprend l’échappement en titane, y est également pour quelque chose. À 15 950 €, il prévoit aussi le capot, les rétroviseurs, les prises d’air ou encore l’aileron en carbone. Or, plus de carbone c’est aussi moins de poids. Avec 1 491 kg sur la balance (mesurés par nos soins), elle est plus légère de 25 kg par rapport à la GT3 RS ! Côté trains roulants, c’est le grand jeu. Les ressorts avant sont presque deux fois plus rigides (+ 80 %), le carrossage négatif a été augmenté (2,2°), les voies ont été élargies et l’autobloquant mécanique revu (30 % en traction, 37 % en poussée). L’équilibre, on ne le dira jamais assez, est impérial. Il est facile d’aller très vite au volant de cette Cayman mais, pour ceux qui en ont la capacité (ils sont peu nombreux), flirter avec les limites demandera une certaine attention. Léger bémol, le train avant, à pseudo-McPherson, n’a pas le tranchant de la double triangulation d’une GT3. Pour le reste, c’est le carton plein. Même la boîte PDK, qui essaie de se faire passer pour une commande manuelle avec son levier traditionnel, est pour ainsi dire parfaite. À l’image de cette GT4 RS née pour briller sur la piste.

> 6 cyl. à plat > 3 996 cm³ > 500 ch à 8 400 tr/min **> 45,9 mkg** à 6 750 tr/min **>** Propulsion **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 456/1 822/1 267 mm **>** Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 **> 1 491 kg* > 2,98 kg/ch* > 159 050 € >** Essais nos 723, 724, 727 et 736

* *Mesures* Sport Auto







Cette Taycan a décroché les records de piste du Nürburgring et de Laguna Seca !



PHOTOS : PORSCHE AG

TAYCAN Turbo GT Pack Weissach

> 1034 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : **2”2**

REVANCHE

Une Porsche qui se fait battre par une banale berline familiale Tesla, avouez que ça fait désordre. Pas si banale que ça d’ailleurs, puisqu’il s’agit de la version Plaid, qui pointe à plus de 1 000 ch. Mais la marque de Stuttgart, censée incarner la sportivité, ne pouvait rester sans réagir. Elle a attendu le (léger) restylage de son premier modèle électrique pour lui ajouter une version tueuse de Tesla. Baptisée Turbo GT, elle reprend une appellation inédite qui avait déjà désigné la version la plus puissante de la Cayenne Coupé. Porsche aurait aussi pu l’appeler TT pour tueuse de Tesla, mais le patronyme était déjà pris. Voyons ce que cela donne côté puissance. Attention, car il faut suivre : la Turbo GT avance 789 ch d’origine ; grâce au mode Attack, la puissance grimpe à 952 ch pendant 10 secondes ; avec la fonction Overboost, elle atteint 1 034 ch en Launch Control avec un pic à 1 108 ch pendant 2 secondes ! On y voit plus clair du côté du couple avec la valeur démentielle de 136,6 mkg… En matière d’allégement aussi, il y a plusieurs étapes. D’origine, la Turbo GT économise 75 kg par rapport à la Turbo S (éléments en carbone, jantes en alliage forgé de 21 pouces et freins carbone/céramique). Cela peut paraître énorme, mais n’oublions pas que le poids d’une électrique est… énorme. Mais il est possible d’aller plus loin avec le Pack Weissach. Lequel n’y va pas avec le dos de la cuillère puisqu’il commence par… supprimer les places arrière ! Il supprime également quelques éléments superflus tels que les tapis de sol, l’horloge, l’une des deux trappes de recharge, et adopte un vitrage plus fin. Il ajoute enfin un diffuseur avant spécifique et un aileron fixé sur le hayon. Au final, ce sont encore 70 kg qui sont grappillés. Les effets sur les accélérations ne se font pas attendre : 2”2 pour passer de 0 à 100 km/h et 6”4 pour atteindre les 200 km/h (soit 1”3 de moins que la Turbo S), la Turbo GT tient plus de la catapulte que de la voiture. Mais Porsche n’a jamais été passionné par les lignes droites. La marque s’est donc empressée de faire tourner sa nouveauté sur le Nürburgring. Le résultat est édifiant : un nouveau record a été battu (7’70”55). Exploit réitéré sur le circuit de Laguna Seca. Voici donc la berline électrique la plus performante du monde. Mais connaissant le facétieux Elon Musk, qui n’accepte rien d’autre que d’être le meilleur (quel que soit le domaine), il est possible qu’il prenne prochainement sa revanche… sur cette revanche.

> 2 moteurs électriques > 1034 ch avec Overboost (789 ch) **> 136,6 mkg** avec Overboost > Batterie Performance Plus : 105 kWh > Intégrale **> BV** auto (1 à l’avant, 2 à l’arrière) > L/l/h : 4 968/1998/1378 mm > Pneus AV : 265/35 R 21 ; AR : 305/30 R 21 **> 2 220 kg > 2,41 kg/ch > 246 540 €**

PHOTOS: PORSCHE AG





TAYCAN
4S Sport Turismo

> 598 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **3”7** (3”7 / 3”8)

QUATRE À QUATRE

Sous les deux versions Turbo viennent se positionner deux Taycan dotées de 4 roues motrices, la 4 et la 4S. Originalité du catalogue, la Taycan 4 n’est disponible qu’en version Cross Turismo. Elle délivre 435 ch et ne reçoit que la grosse batterie Performance Plus de 97 kWh nets (105 kWh bruts). La 4S est plus généreuse en matière de choix. Non seulement elle peut se décliner dans les trois types de carrosseries (Berline, Sport Turismo et Cross Turismo), mais elle laisse également la possibilité d’opter pour la batterie standard de 82,3 kWh nets. La configuration la plus favorable reste la Taycan équipée de l’accumulateur Performance Plus. Dans ce cas, elle revendique 517 ch et jusqu’à 598 ch en mode Overboost pour des départs canons. L’autonomie, elle, est promise pour 625 km. Histoire de limiter les temps d’immobilisation pour les recharges, la capacité de la batterie est passée de 270 à 320 kW à l’occasion du restylage. Mais encore faut-il trouver une borne de recharge capable de délivrer une telle puissance. Pour le reste, les évolutions esthétiques se remarquent surtout à l’avant et l’équipement a été enrichi. La marque avance aussi une interface multimédia améliorée… probablement pour s’occuper pendant les recharges !

> 2 moteurs électriques > 598 ch avec Overboost (517 ch) **> 72,4 mkg** avec Overboost > Batterie Performance Plus : 105 kWh > Intégrale > **BV** auto (1 à l’avant, 2 à l’arrière) > L/l/h : 4 962 (4 962 / 4 974)/1966/1378 mm > Pneus AV : 225/25 R 19 ; AR : 275/45 R 19 > **2 270 kg** (2 250 kg / 2 280 kg) > **3,80 kg/ch** (3,76 kg/ch / 3,81 kg/ch) > **125 300 €** (124 300 € / 130 100 €)

Entre parenthèses, données des versions Taycan / Cross Turismo

TAYCAN

> 435 ch > 230 km/h > 0 à 100 km/h : **4”8** (4”8)

PRO SANS PULSION

La nouvelle Taycan conserve son offre de simple propulsion. Dans ce cas, le train avant est libéré de son moteur électrique. Gageons que cela offrira un comportement ludique, comme nous l’avions constaté sur l’actuelle. Sachant que c’est la moins puissante et la moins lourde de la gamme, c’est également elle qui propose la meilleure autonomie. La Taycan “de base”, mais équipée malgré tout de la batterie Performance Plus, affiche ainsi un rayon d’action de 651 km. Logiquement, en tant que simple propulsion, elle ne se décline pas en carrosserie Cross Turismo censée être orientée vers le tout-chemin… avec modération. Dans le restylage, cette version profite de l’enrichissement de la dotation. Elle pourra donc compter sur la suspension pneumatique adaptative et la direction à assistance variable sans supplément. À cela s’ajoutent également des éléments de confort tels que la caméra de recul, les sièges avant chauffants ou encore le chargeur de smartphone à induction. Côté puissance, les 408 ch désormais proposés représentent un gain de 82 ch. L’Overboost permet de passer momentanément à 435 ch et de signer ainsi un temps de 4”8 sur le 0 à 100 km/h.

> 1 moteur électrique (à l’arrière) **> 435 ch** avec Overboost (408 ch) **> 42,3 mkg** avec Overboost > Batterie Performance Plus : 105 kWh > Intégrale > **BV** auto (2 à l’arrière) > L/l/h : 4 962/1966/1378 mm > Pneus AV : 225/25 R 19 ; AR : 275/45 R 19 > **2 170 kg** (2 195 kg) > **4,99 kg/ch** (5,05 kg/ch) > **105 010 €** (106 030 €)

Entre parenthèses, données de la version Sport Turismo





PHOTOS : PORSCHE AG

Porsche

PANAMERA Turbo E-Hybrid

680 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h : **3”2**

EN SUSPENSION

Alors que la Taycan connaît son premier restylage, la Panamera change de génération. C’est déjà la troisième itération de cette grande berline qui, il faut bien l’avouer, le cache bien. En y regardant rapidement, on pourrait croire à un simple restylage. C’est certainement parce que les investissements ont plus été dirigés vers l’habitacle et le contenu technologique que vers le style. À moins que vous n’ayez voyagé sur une autre planète au début de l’année, vous n’avez pas pu passer à côté des vidéos de Panamera se dandinant sur ses roues dans une chorégraphie qui ne manque pas de comique. Plus sérieusement, cette démonstration par l’absurde met en avant l’une des principales nouveautés de la Panamera : sa suspension pneumatique Porsche Active Drive. Outre faire le spectacle (le mode “danse erratique” est pilotable, à distance, *via* un smartphone), elle offre de nombreuses fonctionnalités utiles comme celle de relever automatiquement la garde au sol de 5 cm à l’approche pour faciliter l’installation à bord. Grâce au pilotage indépendant de chaque roue, le système devrait offrir une qualité de filtration de haut niveau. Le confort y gagnera, tout comme le comportement routier. En effet, en virage, la suspension est capable non seulement de maintenir l’assiette de la voiture, mais aussi de l’incliner vers l’intérieur de la courbe, à la façon d’une moto. Un système qui existe déjà sur d’autres modèles et se montre assez déroutant, au moins les premières fois. À valider, donc, en conditions réelles. La chaîne cinématique a fait l’objet de plusieurs améliorations. La batterie passe de 17,9 à 25,9 kWh, ce qui profite à l’autonomie (90 km en tout électrique) mais aussi, et cela nous intéresse d’autant plus, à la puissance. Le nouveau moteur électrique développe 190 ch (136 ch auparavant) et se loge dans une inédite boîte PDK à 9 rapports. Couplé au V8 biturbo, l’ensemble développe 680 ch et 95 mkg de couple, de quoi envoyer cette lourde berline à 100 km/h en 3”2, sans le moindre effort apparent. À l’intérieur, la planche de bord se met au diapason de celle des autres modèles récents de la marque avec des compteurs digitaux dépourvus de casquette et deux écrans habillant toute la largeur. La gamme s’enrichira d’une Turbo S E-Hybrid, mais l’élégante déclinaison Sport Turismo ne devrait pas être reconduite.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **680 ch >** Couple cumulé : **94,8 mkg > V8 biturbo > 3 996 cm³ > 519 ch** à 6 000 tr/min
> 78,5 mkg à 2 330 tr/min **>** Moteur électrique **> 190 ch > 45,9 mkg >** Batterie : 25,9 kWh **>** Intégrale **> BV 9** robotisée **>** L/l/h : 5 054/1937/1421 mm
> Pneus AV : 255/40 R 20 ; AR : 295/35 R 20 **> 2 360 kg > 3,47 kg/ch > 194 840 €**







PHOTOS : PORSCHE AG





PHOTOS : PORSCHE AG

PANAMERA 4S E-Hybrid

544 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : **3”7**

IL EST MOINS DEUX

En passant de la Turbo E-Hybrid à la 4 E-Hybrid, la Panamera perd deux cylindres. Elle se retrouve donc avec le V6 2,9 litres qui développe 353 ch dans la version 4S et 304 ch dans la Panamera 4 tout court. Le moteur électrique, lui, ne change pas et développe 190 ch quel que soit le capot sous lequel il se loge. Ce n’est pas à proprement parler sous le capot qu’il trouve sa place, mais dans la nouvelle boîte PDK à 9 rapports. Un attelage qui procure 544 ch en puissance cumulée dans la 4S (470 ch dans la 4). En option, cette Panamera pourra recevoir la suspension “magique” Porsche Active Drive. En pilotant indépendamment chaque roue, elle doit être capable de marier confort princier et comportement royal. En courbe, elle n’a ainsi plus besoin de barres antiroulis dans la mesure où elle incline la voiture vers l’intérieur de façon à lutter contre la force centrifuge. Même principe en freinage ou en accélération, la suspension compense les mouvements de caisse. Combiné aux roues arrière directrices et à l’ensemble des assistances électroniques, ce système devrait encore faire progresse d’un cran les aptitudes routières de la Panamera qui, déjà, atteignaient des sommets.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **544 ch >** Couple cumulé : **76,5 mkg > V6 biturbo > 2894 cm³ > 353 ch** à 5400 tr/min
> 51 mkg à 1900 tr/min **>** Moteur électrique **> 190 ch > 45,9 mkg >** Batterie : 25,9 kWh **>** Intégrale **> BV 9** robotisée **>** L/l/h : 5054/1937/1421 mm
> Pneus AV : 255/40 R 20 ; AR : 295/35 R 20 **> 2255 kg > 4,14 kg/ch > 140540 €**

PANAMERA

353 ch > 272 km/h > 0 à 100 km/h : **5”1**

EN ARRIÈRE TOUTE

En cherchant bien, on peut encore trouver une version simple propulsion et thermique dans la gamme Panamera. Cela ne durera probablement pas, autant en profiter maintenant. Car le châssis de la berline Porsche est tellement bien né que l’on peut la conduire comme une sportive. Bien sûr, le poids et l’encombrement ne permettront pas toutes les facéties, mais donner du plaisir au volant d’une familiale de plus de 5 m, peu de constructeurs sont capables de le faire. La puissance ne débordera jamais le train arrière et suffit à accrocher les 100 km/h en 5”1. Le V6 n’a pas une voix de stentor, mais son feulement caresse les oreilles. Cette version d’entrée de gamme n’a en revanche pas droit à la suspension pneumatique révolutionnaire de ses cousines hybrides. En effet, ce système nécessite un réseau électrique fonctionnant en 400 V, ce qui n’est pas le cas sur les Panamera thermiques. Cela ne sera pas trop pénalisant dans la mesure où la suspension “normale” devrait parvenir à maintenir un poids plutôt raisonnable (1 885 kg) et qu’une solution pneumatique classique est disponible en option. À l’intérieur, la petite Panamera a droit au même traitement que les autres, mais il faut plus souvent mettre la main au portefeuille pour l’équipement.

> V6 biturbo > 2894 cm³ > 353 ch à 5400 tr/min **> 51 mkg** à 1900 tr/min
> Propulsion **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 5054/1937/1421 mm
> Pneus AV : 265/45 R 19 ; AR : 295/40 R 19 **> 1885 kg > 5,34 kg/ch > 109730 €**





PHOTOS : PORSCHE AG





PHOTOS : PORSCHE AG

MACAN EV Turbo

> 639 ch > 260 km/h > 0 à 100 km/h : **3”3**

NE PAS LÂCHER PRISE

La Macan aura connu une fin de carrière difficile en France. Dépourvue d’hybridation, elle a été tuée par le malus. Si Porsche ne l’a pas électrifiée, c’est parce qu’il a pris la décision de passer directement au 100 % électrique. Voilà donc le deuxième modèle 0 émission de la marque. Basée sur la toute nouvelle plate-forme (PPE), la Macan EV, comme il convient désormais de l’appeler, gagne en gabarit (+ 5,8 cm). Mais c’est surtout son nouveau profil, avec un hayon en pente douce façon coupé, qui retient l’attention. Un dessin plus sportif, également synonyme de quelques kilomètres d’autonomie grappillés grâce à une aérodynamique soignée. Au lancement, la gamme s’organise autour de deux versions, la Macan 4 de 408 ch et la Macan Turbo de 639 ch en mode Launch Control (584 ch autrement). Elles font toutes les deux appel à une batterie de 100 kWh qui promet, respectivement, 613 et 591 km d’autonomie. La Macan Turbo (qui devrait être rejointe par une Turbo S) revendique seulement 3”3 sur le 0 à 100 km/h malgré son poids de 2 405 kg. Pour soigner son comportement, le SUV embarque les derniers raffinements, comme la suspension pneumatique PASM à double valve et le train arrière directeur. Comme toujours sur les électriques, c’est la finesse de la gestion des moteurs qui fera la différence. L’ePTM est chargé de répartir le couple entre les essieux et le différentiel arrière PTV l’envoie vers la roue qui dispose du plus d’adhérence. Des promesses sur le papier à valider dans la réalité. En espérant pouvoir en profiter longtemps, car la conduite sportive en électrique tourne souvent court.

> 2 moteurs électriques (à l’avant et à l’arrière)
> 639 ch en Launch Control (584 ch) **> 115,2 mkg** en Launch Control **>** Batterie : 100,5 kWh **>** Intégrale **> BV 1** auto
> L/l/h : 4 784/1 938/1 621 mm **>** Pneus AV : 235/55 R 20 ; AR : 285/45 R 20 **> 2 405 kg > 3,76 kg/ch > 118 910 €**

MACAN GTS

> 440 ch > 261 km/h > 0 à 100 km/h : **4”5**

PROLONGATIONS

Malgré l’arrivée de la version électrique, la Macan thermique continuera sa carrière pour une durée… indéterminée. Quitte à payer le malus maximal, autant opter pour la version la plus puissante, qui est donc la GTS. Toutefois, 440 ch c’est un peu court, d’autant que le caractère de cette mécanique est très linéaire et qu’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, BMW et Mercedes font mieux et plus efficace. La Macan en est réduite à faire de la figuration.

> V6 biturbo > 2 894 cm³ > 440 ch à 5 700 tr/min
> 56 mkg à 1 900 tr/min **>** Intégrale **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 726/1 927/1 596 mm
> Pneus AV : 265/40 R 21 ; AR : 295/35 R 21
> 1 960 kg > 5 kg/ch > 98 630 €





PHOTOS : PORSCHE AG

glinche sport&classic

Achat

Depuis plus de 20 ans, nous apportons notre expertise et notre passion au service de nos clients. Nous sommes fiers d'accompagner sur chaque projet nos clients afin de leur proposer la plus belle expérience d'achat possible.





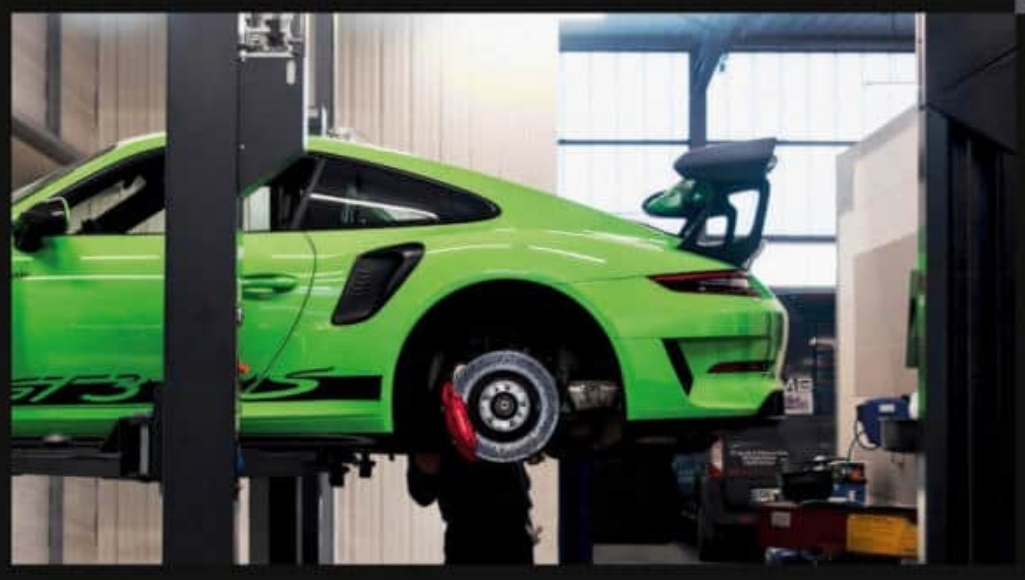
Reprise

Vous souhaitez vendre votre véhicule ? Nous vous proposons de nous contacter et nous envoyer les informations de votre véhicule. Notre conseiller prendra contact avec vous afin d'échanger sur votre projet et approfondir l'estimation de votre véhicule.

Financement

Glinche Sport & Classic vous accompagne avec l'aide de notre partenaire financier dans la création de votre projet, en vous proposant une large gamme de financements et de garanties.





Entretien

Forte d'une expérience de 20 années dans l'entretien et la préparation de voitures de sport, notre équipe après-vente et nos techniciens spécialisés se tiennent à votre disposition afin d'intervenir sur votre voiture d'exception.

Contactez-nous : 02 59 100 911 | contact@glinchesportclassic.com | www.glinchesportclassic.com

Technoparc du circuit des 24 heures, Chem. aux Bœufs, **72100 Le Mans**

« Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer »

Porsche

CAYENNE Coupé Turbo E-Hybrid Pack GT

> 739 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h : **3”6**

LÂCHER L’HYBRIDE

Jusqu’à l’an passé, la version Coupé Turbo GT coiffait la gamme de la Cayenne. Une version animée par le V8 biturbo 4 litres dans une déclinaison de 640 ch. Assez pour expédier le 0 à 100 km/h en 3”3. Eh bien, sachez que cette version gourmande nous est désormais interdite ! Logique, me direz-vous, vu l’antipathie ambiante pour les gros moteurs thermiques. La Turbo GT continuera donc sa carrière, mais loin d’ici. Face à cette perte, Porsche n’a pas voulu laisser la gamme de son SUV orpheline d’une sportive. Voici donc la Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid Pack GT. Comme son nom l’indique, il y a de l’électricité dans l’air. Mais si cela sert la puissance, on est prêt à être indulgent. C’est le cas en l’occurrence. Contrairement à ce que ne dit pas son appellation, elle est même plus puissante que la Turbo S E-Hybrid de 680 ch ! Voilà donc la Cayenne la plus puissante de l’histoire avec ses 739 ch et 97 mkg de couple. Des valeurs atteintes grâce à la combinaison d’un V8 retravaillé (de 540 ch dans la Turbo S E-Hybrid à 599 ch) et d’un moteur électrique plus généreux (de 136 à 176 ch). Le problème de l’électrique, c’est que ça pèse. Cette Cayenne avoue 2 495 kg… à comparer aux 2 220 kg de la Turbo GT. On ne s’étonne pas de voir le temps de 0 à 100 km/h gonfler, passant de 3”3 à 3”6. Cela reste impressionnant, mais pas aussi exceptionnel que le temps de celle qu’elle remplace.
Le surpoids, c’est aussi ce qui risque de lui compliquer la vie en comportement.
La marque s’est donc penchée sur le châssis pour le doter des dernières innovations.
La nouvelle suspension pneumatique à deux chambres est ainsi livrée de série. Grâce à une gestion différenciée de la compression et de la détente, elle promet d’être plus rigoureuse, sans être plus percutante. Parmi les équipements de série, on note aussi la présence du différentiel arrière piloté, mais l’absence des roues arrière directrices. Elles ne sont pas non plus comprises dans le Pack GT (réservé à la version Coupé) qui inclut pourtant la garde au sol diminuée de 10 mm, le carrossage des roues avant augmenté, les freins carbone/céramique ou la suspension pneumatique recalibrée. Des efforts louables mais qui ne lui permettront pas d’égaler, encore moins d’améliorer le temps réalisé par la Turbo GT sur la fameuse boucle nord du Nürburgring : 7’38”925. Soit le chrono d’une Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera de 2011. Mais le SUV a un avantage : il est exonéré de tout malus… pour le moment.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **739 ch >** Couple cumulé : **96,9 mkg > V8 biturbo > 3 996 cm³ > 599 ch** à 6 000 tr/min
> 81,6 mkg à 2 400 tr/min **>** Moteur électrique **> 176 ch >** Batterie : 25,9 kWh **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 4 930/1995/1652 mm
> Pneus AV : 285/35 R 22 ; AR : 315/30 R 22 **> 2 495 kg > 3,37 kg/ch > 212 420 €**



PHOTOS : PORSCHE AG





PHOTOS : PORSCHE AG

CAYENNE S E-Hybrid Coupé

> 519 ch > 263 km/h > 0 à 100 km/h : **4”7** (4”7)

DISCRÈTEMENT NOUVELLE

La Cayenne a connu un restylage en ce début d'année. Et Porsche a beau parler du *« restylage le plus profond opéré sur un modèle »*, à l'extérieur, on a bien du mal à y croire. C'est nettement plus visible à l'intérieur puisqu'on retrouve une planche de bord inspirée de celle de la Taycan. Les compteurs numériques sont dépourvus de casquette et deux écrans (dont un en option devant le passager) viennent habiller le mobilier. Les versions hybrides se caractérisent par un plancher de coffre légèrement plus haut, mais c'est le prix à payer pour échapper au malus. Cette version S E-Hybrid partage une bonne partie de sa fiche technique avec la E-Hybrid d'entrée de gamme. On retrouve ainsi la même configuration électrique : un moteur de 176 ch au lieu de 136 ch avant le restylage et une batterie de 25,9 kWh *versus* 17,9 kWh auparavant. La différence vient du moteur, même si son architecture est identique. Le V6 développe 304 ch dans l'hybride de base et 353 ch dans la S. Ce bloc s'apprécie pour sa sonorité et sa bonne volonté à monter dans les régimes. Les performances permettent des dépassements en toute sécurité, mais mieux vaut que la batterie soit chargée.
Le comportement se montre très sûr, surtout lorsque les bonnes options sont cochées. La consistance de la pédale de freins varie selon la récupération d'énergie.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **519 ch >** Couple cumulé : **76,5 mkg > V6 biturbo > 2995 cm³ > 353 ch** à 5000 tr/min **> 51 mkg** à 1900 tr/min **>** Moteur électrique **> 176 ch >** Batterie : 25,9 kWh **>** Intégrale **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 4930/1983/1657 mm **>** Pneus AV : 285/40 R 21 ; AR : 315/35 R 21 **> 2465 kg** (2435 kg) **> 4,75 kg/ch** (4,69 kg/ch) **> 124 000 €** (119 800 €)

Entre parenthèses, données de la Cayenne

CAYENNE

353 ch > 248 km/h > 0 à 100 km/h : **6”** (5”7)

CONDAMNÉE

On pourrait penser que Porsche maintient une Cayenne thermique à son catalogue pour proposer un tarif d'entrée de gamme sous les 100 000 €. Sauf qu'avec le jeu de la fiscalité, le V6 se retrouve plombé par un malus de 60 000 €. Autant dire qu'elle ne va pas faire beaucoup d'adeptes. Son V6 2,9 litres n'est pas en cause. Il a plutôt un joli brin de voix et n'hésite pas à partir à l'assaut du compte-tours.
Sa puissance modeste de 353 ch, en revanche, ne lui permet pas de signer mieux que 6” à l'épreuve du sprint jusqu'à 100 km/h. Dépourvue de moteur électrique, elle avance un poids (presque) maîtrisé de 2055 kg. De quoi apprécier l'équilibre naturel du châssis, même lorsqu'il est privé de toutes les options qui participent au dynamisme (suspension pneumatique, différentiel arrière piloté, train arrière directeur). Mais la consommation freinera assez vite les ardeurs. La nouvelle planche de bord flatte l'œil par sa présentation, même s'il faut mettre la main au portefeuille pour le moindre équipement. Dans le restylage, le levier de vitesses a quitté la console centrale pour migrer derrière le volant.

> V6 biturbo > 2995 cm³ > 353 ch à 5400 tr/min **> 51 mkg** à 1450 tr/min **>** Intégrale **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4930/1983/1698 mm **>** Pneus AV : 265/45 R 19 ; AR : 295/40 R 19 **> 2055 kg** (2085 kg) **> 5,82 kg/ch** (5,9 kg/ch) **> 95 410 €** (99 500 €)

Entre parenthèses, données de la version Coupé





PHOTOS : PORSCHE AG

Praga

PRAGA

Dans les années 30, la marque tchèque – on l'aurait deviné – fabrique des avions et des voitures. Après la guerre, le régime communiste préfère lui faire produire des camions et des transmissions. Grâce à des investisseurs privés œuvrant dans le karting et les voitures de course, Praga fabrique, depuis 2024, une supercar.

pragaglobal.com









PHOTOS : PRAGA

BOHEMA

> 700 ch > 300 km/h > 0 à 100 km/h : moins de **3"5**

VIEUX POTS NEUFS

C'est dans les vieux pots que l'on fait la meilleure soupe. Dans le domaine automobile, avouons que l'on est déjà content quand il y en a encore, des pots. À l'heure de la déferlante électrique, l'approche de Praga ne peut que nous séduire. L'idée est de proposer une sportive authentique, c'est-à-dire sans compromis du côté du comportement et sans hybridation du côté du moteur. Ce dernier est une vieille, très vieille connaissance (quand on parlait de vieux pots…). Il s'agit du V6 biturbo de la mythique Nissan GT-R. L'objectif est de porter sa puissance à 700 ch pour les clients. Nous concernant, ce sera seulement 500 ch dans l'exemplaire de développement qui nous a été confié. Dès l'accès à bord, acrobatique, on sait que l'on va prendre place dans une voiture de course. L'habitacle, moulé dans du carbone mais agrémenté d'alcantara, est si étroit que les deux baquets ne sont pas installés à la même hauteur, pour éviter que les épaules des passagers se touchent. Dès les premiers mètres, le caractère bourru de la mécanique ressort, mais sans que cela soit vraiment envahissant en matière de sonorité. En enfonçant la pédale de droite, l'ambiance change radicalement. Le V6 biturbo explose dans une sonorité rauque agrémentée des bruits de succion des soupapes de décharge des turbos. La Bohema est projetée en avant, non avec l'immédiateté d'une électrique, mais avec la férocité d'un bon vieux bloc thermique. Au niveau du châssis comme de la boîte de vitesses (Hewland), ce sont des solutions de course qui ont été retenues. Romain Grosjean a d'ailleurs participé au développement. La réactivité à la moindre inflexion du volant, sans aucun délai, laisse entrevoir de belles dispositions pour la piste. Son style d'hypercar n'est pas uniquement là pour faire le spectacle : à 250 km/h, il permet de générer autant d'appui que le poids de la Bohema. Dévoilée sous la forme d'un prototype en 2022, la sportive tchèque est entrée en production au début de l'année. Seulement 89 exemplaires seront assemblés, au prix unitaire d'environ 1,36 million d'euros. Cela peut paraître cher, mais difficile de trouver plus exclusif.

> V6 biturbo > 3 799 cm³ > 700 ch à 6 800 tr/min **> 73,8 mkg** à 3 000 tr/min
> BV 6 robotisée **>** Propulsion **>** L/l/h : 4 510/2 000/1 060 mm
> Pneus AV : 245/40 R 18 ; AR : 305/30 R 20 **> 982 kg** à sec **> 1,40 kg/ch** à sec
> 1 360 000 € environ (89 exemplaires)

RADFORD

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.co



TYPE 62-2 Track Edition

> 608 ch* **> 300 km/h*** > 0 à 100 km/h : **2"8***

LA TÊTE DANS LES NUAGES

La jeune marque Radford, relancée par Jenson Button et trois autres compères, ne perd pas de temps. Logique, lorsqu'on fabrique des voitures de sport. L'année dernière, elle a aligné une Type 62-2 très spéciale à la célèbre course de côte de Pikes Peak. Pour cela, la cavalerie avait été portée à 700 ch et un kit aérodynamique spécifique, indispensable pour avoir suffisamment d'appui, a été développé. Une grande première qui s'est soldée par une victoire de catégorie ! Un résultat qui donne des ailes et a poussé la marque à proposer une version limitée baptisée Track Edition. Elle reprend la base de la Type 62-2 John Player Special, soit la version la plus puissante de la gamme avec 608 ch (la Classic fait 436 ch et la Gold Leaf 507 ch) et devrait afficher un poids à sec de 980 kg. L'achat de cette série limitée comprend quelques bonus, comme un stage de pilotage avec le champion du monde 2009 de Formule 1, Jenson Button. Le reste de la gamme ne change pas. La Type 62-2, basée, rappelons-le, sur la Lotus Evora, est habillée d'une carrosserie entièrement en fibres de carbone, alors que le châssis fait appel à de l'aluminium collé et riveté. Assemblée à 62 exemplaires, cette sportive se répartira en 38 exemplaires Classic, 12 Gold Leaf et 12 John Player Special. Posée par terre, dotée d'amortisseurs 4 voies et d'une direction à crémaillère non assistée, la Radford promet des sensations de conduite comme il n'en existe (presque) plus. Le comportement sera malgré tout placé sous la surveillance d'un ABS, d'un ESP et d'un antipatinage paramétrable. La boîte sera manuelle à 6 rapports pour la version Classic et séquentielle à 7 rapports pour les Gold Leaf et JPS. Cette dernière version aura aussi droit aux freins carbone/céramique, en lieu et place des disques percés et ventilés signés AP Racing. Toutes sont logées à la même enseigne en matière de pneus, avec des Michelin Sport Cup 2. Excellent choix.

> V6 à compresseur > 3 456 cm³ > 608 ch* > Propulsion
> BV 7 robotisée > Pneus AV : 225/40 R 18 ; AR : 295/30 R 19 **> 1000 kg*** à sec **> 1,64 kg/ch*** à sec **> Prix non communiqué** (62 exemplaires*)

** Données de la version Type 62-2 JPS*







PHOTOS : RADFORD

RAVAGE

Ravage est né pendant le Covid. Yann Le Jossec, l'ingénieur, et Benoit Tallec, le designer, s'ennuient et décident de créer… une voiture. Ils choisissent la (bonne) base de l'Alpine A110 et s'inspirent des (belles) années rallyes, entre 1970 et 1980. Made in France, la première Ravage est présentée le 1er avril 2021. La marque passe au stade de la (toute petite) série avec la GR4.

ravageautomobile.com



PHOTOS : WILLIAM CROZES



Au-delà du très convaincant travail de carrosserie, Ravage propose une préparation moteur.



GR4

> 330 ch

DÉCUPLÉE

Le projet Ravage aurait pu rester à l'état de… projet. Mais le Modèle Zéro a rencontré tellement de succès sur les réseaux sociaux – comme quoi ils peuvent avoir du bon – et suscité tellement de demandes, que le tout jeune préparateur français a décidé de passer le cap de la commercialisation. Après un modèle unique baptisé à juste titre Groupe 4 La Première, Ravage multiplie par dix sa production en dévoilant la GR4, prévue à 10 exemplaires donc. La carrosserie en fibres de carbone réalisée entièrement à la main en France fleure bon les rallyes des années 70. Mais elle présente des évolutions par rapport à La Première, notamment au niveau du dessin de la partie arrière avec l'arrivée d'une grille d'aération. Si on retrouve les iconiques projecteurs Cibié à l'avant, on découvre les nouvelles jantes forgées réalisées avec OZ. Les ailes généreusement enflées cachent des voies avant et arrière élargies (respectivement de 20 et 40 mm) tandis que le centre de gravité est abaissé de 2 cm. Autre nouveauté, la puissance progresse. Jusqu'alors, c'est-à-dire sur La Première, Ravage s'était contenté de la version la plus puissante de l'Alpine, à 300 ch. Grâce à l'aide d'un spécialiste en la matière (aucun nom n'est avancé), la puissance gagne 10 % à 330 ch, *via* une cartographie revue. L'arrivée d'une nouvelle ligne d'échappement, spécifiquement développée par Devil, y est également pour quelque chose. L'artisanat et la rareté, qui vont souvent de pair, cela se mérite. Il faut à la fois un solide budget et une grande patience. Côté tarif, comptez 90 000 €… en plus de l'achat de l'A110. Quant aux délais, il ne faut pas espérer voir sa voiture avant au moins deux ans. Pour patienter, ou pour ceux qui ont moins de moyens, Ravage propose aussi des kits à adapter sur la berlinette. Les magnifiques jantes OZ peuvent ainsi être montées sur un modèle existant, tout comme des harnais spécifiques développés avec Sabelt ou une sellerie en cuir exclusive. Pour les plus exigeants, un Pack châssis est disponible et comprend des combinés filetés et des renforts de suspensions. Une bonne manière d'encourager la jeune marque qui le mérite : les artisans automobiles français, ça ne court pas les rues.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm³ > 330 ch à 5 500 tr/min
> 38,7 mkg à 2 500 tr/min > Propulsion > **BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 160/1 910/1 230 mm > Pneus AV : 225/40 R 18 ; AR : 265/35 R 18
> 1105 kg environ > **3,35 kg/ch** environ > **90 000 €** (en plus de l'achat de l'A110)

REZVANI

Rezvani Motors a été fondé en 2013 par Ferris Rezvani avec l'ambition de procurer dans une voiture les sensations d'un avion de chasse… En 2015, la Beast, basée sur une Ariel Atom, fait son entrée. La marque construit aussi des anti-Hummer et des pick-up 6x6. En 2024, une nouvelle Beast est dévoilée.

rezvanimotors.com



PHOTOS : REZVANI

BEAST

> 1014 ch > 0 à 100 km/h : **2"5**

UNE BALLE PARE-BALLES

Si vous ne vous souvenez pas de la première Beast, ce n'est pas un drame. Il s'agissait, en 2015, d'un roadster plutôt habillement dessiné reposant soit sur le châssis d'une Ariel Atom, soit sur celui d'une Lotus Elise. Côté moteur, des 4 cylindres d'origine Honda et Cosworth étaient proposés, pour des puissances allant de 300 à 500 ch. La Beast version 2024 change totalement de philosophie. Elle abandonne la légèreté pour une base plus lourde, mais aussi (beaucoup) plus puissante. C'est désormais la Corvette C8 qui sert de donneuse. Le style est entièrement revu par la greffe de panneaux de carbone. On retrouve le V8 6,2 litres américain qui gagne pour l'occasion deux turbos et porte sa puissance à 1 014 ch. Les roues arrière sont toujours les seules à être motrices. Heureusement, elles sont assistées dans leur tâche par un différentiel à glissement limité et des Michelin Pilot Sport Cup 2 R. Pas sûr que cela suffise. Et on ne peut s'empêcher d'émettre des réserves sur le temps annoncé par la marque sur le 0 à 100 km/h : 2"5, cela paraît trop beau pour être vrai. Spécialisé dans les 4 x 4 d'inspiration militaire, façon Hummer, Rezvani propose un certain nombre d'options plutôt… originales sur une supercar. Il est ainsi possible de faire installer une carrosserie et un vitrage pare-balles. Si vraiment vous habitez dans un quartier malfamé, l'écran de fumée, les poignées de portes électrifiées, les feux à éclats, le diffuseur de gaz poivré ou le kit de survie (masques à gaz, trousse de premier secours, kit anti-hypothermie) pourront vous être utiles. Pour les plus exigeants, Rezvani a rassemblé tous ces équipements dignes d'un agent secret dans un pack baptisé 007. Ça ne s'invente pas !

> V8 biturbo > 6 162 cm³ > 1 014 ch > Propulsion **> BV 8** robotisée **>** L/l/h : 4 674/2 032/1 234 mm
> Pneus AV : 275/30 R 20 ; AR : 355/25 R 21 **> 1 343 kg** à sec **> 1,32 kg/ch** à sec **> 440 000 €** environ (20 exemplaires)





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









PHOTOS : RIMAC

NEVERA

> 1914 ch > 352 km/h > 0 à 100 km/h : **1"97**

MACHINE ARRIÈRE

Il y a les records qui comptent… et les autres. Dans la première catégorie, la Rimac Nevera a déjà de quoi être fière d'elle. Sur la piste de Papenburg en Allemagne, la supercar croate a été flashée à 412 km/h grâce à une préparation spécifique. Impressionnant, sachant que la technologie électrique est, par nature, nettement plus à l'aise en accélération qu'en vitesse maximale. Autre record qui compte, peut-être même le plus important, celui du célèbre Nürburgring. La Nevera y a tourné en 7'05", soit le meilleur temps pour une voiture électrique de série. Enfin, il y a les records inutiles, mais qui font causer. La Rimac en a un à son actif : celui du modèle le plus rapide… en marche arrière ! Avec 275,74 km/h, elle a humilié l'ancienne détentrice de ce record, une Caterham avec une boîte de vitesses inversée, qui avait alors atteint 165 km/h. Bref, voilà une information qui ne sert pas à grand-chose, mais qui ne fait pas de mal non plus. Si elle est si performante, en avant comme en arrière, c'est que la Rimac ne manque pas de puissance 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 lorsqu'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 sportive 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 1** automatique
> L/l/h : 4 750/1 986/1 208 mm **>** Pneus AV : 275/35 R 20 ; AR : 315/35 R 20
> 2 150 kg > 1,12 kg/ch > 2 000 000 € environ (150 exemplaires)

ROLLS-ROYCE

En 1904, sir Charles Rolls commandite 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. La Spectre est le premier modèle électrique.

rolls-roycemotorcars.com



GHOST Black Badge

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”7**

NOIR C’EST NOIR

Choisir une Rolls-Royce, c’est avoir envie de se faire remarquer. Il y a pourtant, paraît-il, une nouvelle clientèle de l’honorable marque anglaise qui cherche à se faire remarquer tout en restant discrète. Comme l’on ne peut pas faire grand-chose du côté du style et du gabarit de la Ghost, ce relatif anonymat passe par la couleur. Ou plutôt l’absence de couleur puisque c’est le noir qui habille entièrement cette limousine. Soucieuse de ne pas trop en faire, la nouvelle clientèle de Rolls – comprenez par là qu’elle est plus jeune, ou moins âgée – n’est en revanche pas moins pressée. Sous le capot, comme un fidèle majordome, c’est toujours le vénérable V12 de 6 litres “trois quarts” qui prodigue ses services, mais il gagne 29 ch par rapport à la Ghost de base (qualificatif peu adapté ici). 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. Elle peut gagner quelques décibels en basculant en mode Low, spécifique aux Black Badge. La boîte se fait alors plus rapide de 50 % dans ses passages de rapports. Difficile de confirmer ce chiffre au volant sachant que la Ghost, avec ses 5,55 m et ses 2 490 kg, ne sera jamais une sportive. Et pourtant, en réunissant des conditions bien spéciales, il est possible de se livrer à quelques acrobaties. Il faut de la place (indispensable), de la neige (recommandé) et un essayeur de *Sport Auto* derrière le volant (tant qu’à faire). Cette limousine 4 roues motrices et directrices acceptera alors de prendre de l’angle… après avoir déconnecté l’antipatinage. Ce qui se révèle être un véritable casse-tête, preuve que ce garde-fou n’a pas été pensé pour être désactivé. 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 l’état de la chaussée qui s’annonce, et adapter la réponse des suspensions. Le chauffeur devra en informer les passagers, car eux ne savent même pas ce qu’est une chaussée dégradée ! Cette Rolls-Royce est l’incarnation d’un art de rouler qui fait de l’émotion la seule unité de mesure. Dans l’habitacle, elle est sans commune mesure. Le moindre élément provoque une sensation d’exception et de raffinement infini, sans tenir à distance le conducteur ou ses passagers. Chaque détail est le résultat d’une réflexion qui débouche sur une simplicité confinant à l’évidence.

> V12 biturbo > 6 750 cm³ > 600 ch à 5 250 tr/min **> 91,7 mkg** à 1700 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique > L/l/h : 5 546/2148/1571 mm
> Pneus AV : 225/40 R 21 ; AR : 285/35 R 21 **> 2 490 kg > 4,36 kg/ch > 426 925 € >** Essai n° 733





PHOTOS : LAURENT VILLARON



SPECTRE

> 585 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”5**

SILENCE, ÇA ROULE

Bien qu’elle en donne l’impression, voire qu’elle la cultive, Rolls-Royce n’est pas une exception dans le monde automobile. La marque est soumise aux mêmes règles que les autres et doit se plier aux normes, aussi inutiles soient-elles. Ce n’est pas en retirant du marché une poignée de V12, qui de surcroît ne parcourent pas des milliers de kilomètres, que l’on va sauver la planète. Mais c’est ainsi, même Rolls doit passer à l’électrique. Son premier modèle à électrons, c’est la Spectre, et le moins que l’on puisse dire, c’est que cela ne se voit pas. Le long capot de ce coupé de 5,45 m semble toujours avoir été prévu pour un V12. Mais contrairement à ce que pourrait laisser croire son physique… imposant, la Spectre a fait l’objet d’un travail aérodynamique poussé. Même la célèbre figurine Spirit of Ecstasy a dû modifier le dessin de ses ailes, ce qui aurait pris, selon le constructeur, 830 heures de modélisation et de soufflerie ! Ajouté à beaucoup d’autres choses, cela permet d’obtenir un coefficient de traînée de 0,25 seulement. L’électrique a l’avantage (il en faut bien) de réunir facilement deux caractéristiques que Rolls cultivait avec son V12 : le couple généreux et le silence. Deux moteurs électriques prennent place sur les essieux pour une puissance cumulée plutôt raisonnable (585 ch) et un couple copieux (91,8 mkg). Les Rolls n’ont jamais été légères, les choses ne s’améliorent pas avec le passage à l’électrique. Même un V12 est loin de peser aussi lourd que des batteries (700 kg). Elles offrent en revanche l’intérêt d’être réparties uniformément et le plus près du sol possible, là ou le bloc thermique était positionné plus haut et pesait sur le train avant. Côté poids, donc, on frôle les 3 tonnes. Cela n’empêche pas la Spectre de rallier les 100 km/h en 4”5. La batterie affiche une capacité nette de 102 kWh qui autorise, selon la marque, un rayon d’action de 530 km. Valeur qui sera revue à la baisse si le conducteur abuse de l’accélérateur. Il devra alors patienter une demi-heure pour recharger partiellement la batterie (de 10 à 80 %) sur une borne rapide. Reste à savoir si les clients d’une marque comme Rolls ont l’habitude d’attendre quelque chose dans la vie… La plate-forme n’est pas nouvelle, car elle avait été développée pour accueillir de l’électrique, mais elle a été rigidifiée d’environ 30 %. La suspension proactive Planar adapte en continu la réponse des boudins pneumatiques et des barres stabilisatrices actives pour niveler le revêtement et éviter toute remontée parasite par les roues de 23”. Comme toutes les électriques, la Spectre est dotée d’une récupération d’énergie accrue (mode B). Sachez que ce mode a été paramétré pour éviter que le frein moteur soit trop puissant : cela risquerait de renverser les coupes de champagne. Qu’elle soit thermique ou électrique, une Rolls reste avant tout un bijou d’ingénierie pensé pour combler tous les besoins de clients qui n’en ont pas. Ah si, ils vont peut-être avoir besoin d’une voiture : toute la production est vendue jusqu’en 2025.





> 2 moteurs électriques (avant + arrière) **> 585 ch > 91,8 mkg >** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 5 453/2 080/1559 mm **>** Pneus AV : 255/40 R 22 ; AR : 295/35 R 22
> 2 975 kg > 5,08 kg/ch > 340 000 €



L'électrique combine deux atouts de feu le V12 : silence et couple. Pour le reste, la perte est grande.

PHOTOS: ROLLS-ROYCE







ARCADIA Droptail

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5”**

DES MESURES

Vous êtes stressés au travail ? Rolls-Royce a la solution ! Son nouveau cabriolet offre un « *espace serein qui sert de refuge face aux complexités de la vie professionnelle* ». Il suffisait de demander… et d'avoir un compte en banque bien garni. Car l'Arcadia est tout simplement le cabriolet le plus cher au monde, bien qu'on ne connaisse pas son prix. Cela étant, les rumeurs parlent de 25 millions d'euros ! L'Arcadia est le troisième exemplaire (sur les quatre prévus) de Droptail qui doit à la fois contenter un (excellent) client et permettre à la marque de mettre en avant son savoir-faire. Ce qui est pour le moins réussi. Prenons par exemple le somptueux placage en bois de rose, d'une essence particulièrement délicate à manier, qui a nécessité pas moins de 8 000 heures de travail pour le laquage et la pose des 233 pièces dans l'habitacle et sur la poupe. Autre exemple de la démesure de cette réalisation : l'horloge de bord. À elle seule, elle a nécessité deux ans de développement et cinq mois d'assemblage ! Son cadran est composé de 119 facettes en métal brut à motif géométrique. Quant à la peinture blanche, elle est incrustée de particules d'aluminium et de verre pour donner une impression de profondeur sans limite. Finalement, l'élément le moins original est le moteur qui anime ce cabriolet d'exception. Il s'agit toujours du V12 biturbo de 600 ch permettant d'atteindre 100 km/h en 5”. Moins original, pas moins exceptionnel.

> V12 biturbo > 6 750 cm³ > 600 ch à 5 250 tr/min **> 91,7 mkg** à 1 700 tr/min > Propulsion **> BV 8** automatique > L/l/h : 5 285/1947/1506 mm > Pneus AV : 255/40 R 21 ; AR : 285/35 R 21 **> 2 500 kg** environ **> 4,17 kg/ch** environ **> 25 000 000 €** environ (exemplaire unique)



PHOTOS: ROLLS-ROYCE





PHOTOS : JAMES LIPMAN/ROLLS-ROYCE

PHANTOM

> 571 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5”3**

HORS SÉRIE

Il est paradoxal que Rolls-Royce nomme sa Phantom “Serie II” alors qu’il est impossible de parler de production en série ici : chaque Rolls est unique. Il existe cependant une base commune, et c’est elle qui a été modifiée en 2022. Sauf qu’ici on n’emploie pas le mot “restylage”, mais “nouvelle expression”. Cela ne se voit pas vraiment (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 du label 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 exigence : ne pas se rendre compte qu’il roule. Les suspensions vont alors déployer des efforts incommensurables pour étouffer toutes les perturbations qui pourraient troubler la quiétude intérieure. Le conducteur s’appliquera à effectuer des changements de cap onctueux grâce aux 4 roues directrices. La jante du volant plus épaisse, un autre ajout de cette Phantom “nouvelle expression”, devrait l’y aider.

> V12 biturbo > 6 750 cm³ > 571 ch à 5 000 tr/min
> 91,7 mkg à 1 700 tr/min > Propulsion **> BV 8** automatique
> L/l/h : 5 762/2 018/1 646 mm > Pneus AV : 255/50 R 21 ; AR : 285/45 R 21
> 2 560 kg > 4,48 kg/ch > 463 200 € > Essai n° 673





PHOTOS : ROLLS-ROYCE

CULLINAN Black Badge

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”3**

PRENDRE SON TEMPS

Rolls-Royce n’évolue pas dans le même espace-temps que le reste de la production automobile. La Cullinan, arrivée sur le marché en 2019, n’a ainsi pas encore connu de restylage, alors que celui-ci intervient après une période de trois ans chez un constructeur classique. Ce sera chose faite d’ici à la fin de l’année, même s’il ne faut pas s’attendre à des changements en profondeur, ce n’est pas le genre de la maison. Le style ne fera toujours pas dans la légèreté. 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 (2 660 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 bien au-dessus de toute critique.

> V12 biturbo > 6 750 cm³ > 600 ch à 5 250 tr/min **> 91,7 mkg** à 1 750 tr/min > Intégrale **> BV 8** automatique
> L/l/h : 5 341/2 000/1 835 mm > Pneus AV : 255/50 R 21 ; AR : 285/45 R 21 **> 2 660 kg > 4,43 kg/ch > 344 000 €**

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente





*Prise en charge et restitution du véhicule à votre domicile**

Pièces d'origine exclusivement • Services personnalisés

AUTOHAUS 60

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

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

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



PHOTO : SECMA

F16 Turbo GT

> 225 ch > 240 km/h > 0 à 100 km/h : **5"1***

PERFS MESURÉES

PLAT DE RÉSISTANCE

Secma est entré en résistance. Cela fait 29 ans que la micromarque d'Aniche, dans le Nord, fait des maxi-efforts pour prouver, avec succès, qu'il est encore possible d'être un artisan automobile en France. L'artisan de cette réussite, justement, c'est Denis Richard qui a décidé de construire uniquement des engins qui donnent le sourire, que ce soit sous la forme de quadricycle, de buggy, d'ULM, et bien sûr… de voiture. Cette dernière se nomme F16 Turbo et s'est enrichie de l'appellation GT lors de son restylage de 2022. Une mise à jour qui améliore ce qui était nécessaire, mais ne touche pas à l'essentiel : châssis poutre en acier, carrosserie en polyéthylène, poids plume, propulsion, absence d'ESP, présence d'un différentiel autobloquant et de 4 cylindres turbo de 225 ch qui entraînent les roues arrière. 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. Mais quel pied de le prendre dans une sportive française !

> 4 cyl. turbo > 1598 cm³ > 225 ch à 5 500 tr/min **> 30,6 mkg** à 1 900 tr/min > Propulsion **> BV 6** manuelle
> L/l/h : 3 182/1 735/1 165 mm > Pneus AV : 195/50 R 15 ; AR : 215/45 R 16 **> 705 kg* > 3,13 kg/ch* > 39 600 € >** 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



PHOTO : SKODA

OCTAVIA RS

> 265 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **6"7*** (6"7)*

SUIVRE LA TRAJECTOIRE

L'Octavia n'est pas une première de cordée. Elle préfère prendre l'aspiration d'un modèle mythique du groupe VW : la Golf GTi. Une stratégie qui réussit à la tchèque. Non seulement elle profite du contenu technologique de la VW, mais elle l'emballe dans deux carrosseries élégantes (berline ou break) et propose un tarif alléchant. Début 2024, l'Octavia a eu droit à un restylage discret. Mais elle fait la surprise, comme la Golf 8, d'augmenter la puissance de son 2 litres à 265 ch. Cela ne devrait pas changer le caractère peu démonstratif de ce bloc, mais peut-être lui donner un peu plus d'allant à l'approche de la zone rouge. La boîte DSG7 est reconduite, espérons-la plus rapide. Aucune modification sur le châssis n'est pour le moment annoncée. Différentiel autobloquant à l'avant, suspensions pilotées (en option) avec un châssis abaissé de 15 mm devraient toujours offrir un comportement plus efficace que ludique.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 265 ch à 5 250 tr/min **> 37,7 mkg*** à 1 600 tr/min > Traction **> BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 702/1 829/1 457 mm > Pneus : 225/35 R 19 **> Prix non communiqué** (non communiqué)

** Données provisoires. Entre parenthèses, données du break Combi*

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.

tesla.com



PHOTOS: TESLA



La Roadster devrait être lancée d'ici à la fin de l'année. Le conditionnel est toujours de rigueur.



ROADSTER

> 400 km/h environ **>** 0 à 100 km/h : moins de **1"**

PAROLE, PAROLE ET PAROLE

Dalida et Alain Delon auraient pu dédier leur chanson *Paroles paroles* à Elon Musk. L'iconoclaste patron de Tesla est devenu, en quelques années, l'un des hommes les plus riches du monde, mais également l'un des plus fantasques. Il n'hésite pas à enchaîner les déclarations pour l'amour du buzz. Son cybertruck, un pick-up ultrafuturiste, devait ainsi être doté d'un acier inoxydable résistant aux balles et de vitres antieffraction. Armé d'une masse, le grand patron a lui même prouvé, à ses dépens, que les vitres ne résistaient pas à un choc. Quant à l'acier pare-balles… il craint l'humidité et rouille comme le rapportent des clients. Ajoutons à cela la Roadster, dévoilée sous la forme d'une concept car en 2017, annoncée à la commercialisation en 2020… et toujours inexistante. Ce qui ne fait pas douter Elon, passé maître dans la méthode Coué. Non seulement il a annoncé sur X (ex-Twitter qui lui appartient désormais) que le design de la Roadster était désormais figé – donc différent de ce que l'on a vu jusqu'ici ? –, mais qu'elle serait lancée à la fin de l'année. Cela fait déjà beaucoup d'annonces… mais pas assez pour notre homme. Il n'a ainsi pas hésité à ajouter que sa sportive serait capable d'atteindre les 100 km/h en moins… d'une seconde ! Rappelons que les promesses d'origine avançaient déjà un temps alléchant de 2"1. *« Pas assez vite, mon fils »*… Un objectif ambitieux sachant que le reine incontestée de l'accélération, la Rimac Nevera, a signé un atomique 1"74 sur le 0 à 100 km/h. Est-il possible de descendre sous la seconde ? CQFD comme dirait un prof de math. En matière de démonstration, d'ailleurs, la Roadster a du pain sur la planche. Car elle doit aussi inaugurer un essuie-glace vertical, guidé par des glissières électromagnétiques en haut et en bas, se déplaçant horizontalement sur toute la largeur du pare-brise. Mais elle doit surtout… voler, grâce à un Pack SpaceX doté de propulseurs à air comprimé froid chargés de mettre l'auto en lévitation, 1 m au-dessus du sol, pas plus pour éviter les blessures en cas de chute… Chute qui sera dure si Elon Musk ne tient pas ses promesses. Car le cours de Tesla est indexé sur la capacité à faire rêver ses actionnaires.

> 3 moteurs électriques (2 à l'arrière + 1 à l'avant) **> 1 020 mkg**
> Batterie : 200 kWh environ **>** Intégrale **> 165 000 €** environ

Tesla







PHOTOS: GREG

MODEL S Plaid

> 1034 ch > 322 km/h > 0 à 100 km/h : **2”4***

K.O. ÉLECTRIQUE

Bugatti, Ferrari, Lamborghini, Koenigsegg… on en passe et des meilleures : de tout temps, les marques d’hypercars ont régné sans partage sur les performances. Mais de la même façon que l’Internet a mis hors jeu le Minitel, l’électrique a mis hors jeu le thermique. Car (presque) toutes ces marques, plus prestigieuses les unes que les autres, ne peuvent aujourd’hui que s’incliner devant une… berline. Derrière plus précisément, si l’on considère les accélérations. Avec la Model S Plaid, il vaudrait mieux parler de téléportation. Il faut le voir pour le croire, et c’est encore mieux lorsque les yeux prennent la forme d’un chronomètre. Avant de passer dans l’hyperespace, il faut s’assurer que la batterie est chargée à 100 % puis enclencher le mode Dragster. La batterie chauffe (ce qui peut demander un quart d’heure) et, une fois que c’est fait, le conducteur enfonce les deux pédales, attend le signal « *Launch Control prêt* » et lâche le frein. Ce qu’il se passe après laisse sans voix. La Model S, qui s’était mise en mode Guépard – l’avant s’abaisse comme un sprinteur dans les starting-blocks –, est propulsée comme une boule de flipper. Le conducteur a beau tirer sur les bras, il ne peut rien faire contre la poussée phénoménale qui, en un clin d’œil, fait défiler le paysage à vitesse grand V. Tout cela dans un silence total. Perturbant. Le chronomètre, lui aussi, est perturbé. C’est bien simple, il n’a jamais vu ça : 2”4 au 100 km/h c’est mieux qu’une Porsche 992 Turbo S (2”6), 6”7 pour abattre les 200 km/h c’est mieux qu’une McLaren 720 S (7”3) et 16”2 pour atomiser les 300 km/h c’est mieux qu’une Ferrari 296 GTS ! Bref, la Model S Plaid accélère mieux que (presque) tout ce qui existe et cela pour un prix modique… par rapport à toutes celles qui ont les moyens de la suivre sans pouvoir la rattraper. Elles pourront certes repasser devant au premier freinage et dans le sinueux. Mais jamais la Model S ne sera distancée, encore moins humiliée. Le châssis se révèle parfaitement sain et offre des réactions toujours homogènes. Elle n’atteint pas la sportivité d’une Taycan mais s’en approche, tout en offrant un meilleur confort. Il est possible de faire varier la répartition du couple entre les essieux pour passer de la traction rassurante en famille à la propulsion marrante sans famille. A-t-elle des défauts ? Oui, l’ambiance intérieure n’est pas très inspirée, la finition n’a rien d’impressionnant et la direction manque d’informations. Le freinage de série est un peu léger, l’option freins en céramique est conseillée. Mais même si elle est à près de 110 000 €, cette Tesla reste une bonne affaire.

> 3 moteurs électriques (2 à l’arrière + 1 à l’avant) **> 1034 ch > 145 mkg >** Batterie : 104 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 5 021/1 987/1 433 mm **>** Pneus AV : 255/45 R 19 ; AR : 285/40 R 19 **> 2 217 kg* > 2,14 kg* > 109 990 € >** Essai n° 734

* *Mesures* Sport Auto

MODEL X Plaid

> 1034 ch > 262 km/h > 0 à 100 km/h : **2”6**

PLAIDOIRIE

La Model X Plaid plaide pour sa paroisse : être le SUV le plus rapide de la production. C’est le cas, ce poids lourd de 2,5 tonnes étant capable d’atomiser le 0 à 100 km/h en 2”6. Un temps ultrarapide qui nécessite d’être patient. En effet, pour bénéficier de la totalité de la puissance et du couple (non précisés par Tesla mais estimés à 1 034 ch et 145 mkg), il faut déjà faire préchauffer la batterie pendant un quart d’heure. Il convient ensuite d’appuyer simultanément sur l’accélérateur et le frein pendant 10 secondes. L’avant s’affaisse alors pour contrer la poussée démentielle qui déferle au lâcher du frein. L’accélération est tellement violente qu’elle en devient physiquement éprouvante et ne donne pas forcément envie de réitérer l’exercice. Ce qui tombe bien, dans la mesure où il faut laisser refroidir la batterie… En comportement, la Model X s’en sort avec les honneurs. Elle peut compter sur une suspension qui maintient efficacement les mouvements de caisse, même si les passagers sentiront les roues passer sur un ticket de métro. La gestion fine de la répartition du couple entre les essieux avant et arrière, mais aussi entre les roues arrière, aide à tourner sans pour autant rendre ce SUV agile. Parmi la foule de gadgets inutiles proposés, la Model X n’a pas pensé aux 4 roues directrices, ni aux freins suffisamment puissants. Mais Tesla sait faire passer la pilule : le prix du SUV a baissé de 25 000 € fin 2023. Efficace.

> 3 moteurs électriques (2 à l’arrière + 1 à l’avant) **> 1034 ch**
> 145 mkg > Batterie : 104 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 5 037/1 999/1 685 mm **>** Pneus : 245/45 R 20
> 2 509 kg > 2,46 kg/ch > 116 990 €





PHOTOS : TESLA

PHOTOS : TESLA





MODEL 3 Performance

513 ch > 261 km/h > 0 à 100 km/h : **3”3**

DE BONNES RUMEURS

Comme souvent (toujours) avec Tesla, les rumeurs vont bon train concernant des évolutions à venir sur la Model 3 (restylée fin 2023). Laquelle prendrait l’appellation Ludicrous, qui désignait jusqu’ici le mode d’accélération maximal. En attendant les éventuels 600 ch de cette future version, la cavalerie de la Performance fait déjà parfaitement le job. Le fait que cette berline frise 1,8 tonne ne fait pas trembler ses électrons : 3”3 pour atteindre 100 km/h, c’est hors normes… Cela correspond au temps d’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 infaillible 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. Précisons un détail qui n’en est pas un. Cette berline, qui accélère comme une 911 GT3 RS, coûte 55 990 €… à rapporter aux 253 455 € de la Porsche.

> 2 moteurs électriques (avant + arrière) **> 513 ch**
> 67,3 mkg > Batterie : 80,7 kWh **>** Intégrale **> BV 1** automatique
> L/l/h : 4 694/1 849/1 445 mm **>** Pneus : 235/35 R 20
> 1785 kg > 3,48 kg/ch > 55 990 €

TOYOTA

Sakichi Toyoda est un important fabricant de métiers à tisser. En 1936, son fils Kiichiro construit l'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





La GR 2024 gagne 19 ch et se présente uniquement en version Track.





PHOTOS: TOYOTA



YARIS GR Track

> 280 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **non communiqué**

L'EXCEPTION FIXE LA RÈGLE

Les surprises arrivent, par définition, de là où on ne les attend pas. Et moins elles sont attendues, meilleures elles sont. La Yaris GR en est l'un des meilleurs exemples, pour ne pas dire l'un des derniers, malheureusement. Toyota, premier constructeur mondial réputé pour le sérieux de ses modèles, a sorti en 2021 une citadine de 261 ch. Si, si, vous avez bien lu. Une voiture qui n'avait aucune chance d'exister et qui, pourtant, est bel et bien là. Certains appelleraient ça un miracle. Ça y ressemble, sauf que là, le miracle se répète puisqu'une version restylée débarque. Rappelons que la GR devait être produite à 9 000 exemplaires et disparaître. Elle l'a été à 18 000 unités et continue sa carrière. À l'extérieur, on retrouve cette carrosserie gonflée aux anabolisants. La face avant évolue néanmoins pour améliorer le refroidissement du petit 3 cylindres 1,6 litre qui a encore plus besoin de respirer que dans la Yaris GR actuelle. Il gagne en effet 19 ch, pour pointer à 280 ch, grâce à l'adoption de pistons allégés et d'une pression de suralimentation augmentée. Le couple suit la même tendance et atteint 39,8 mkg (+ 3 mkg). Une cavalerie toujours envoyée aux 4 roues *via* une transmission intégrale. La gestion de cette dernière a été peaufinée avec une répartition variable (de 60/40 à 30/70 %) au lieu d'un rapport fixe (50/50 %) auparavant. En mode normal, le schéma adopté est toujours de 60/40 %. Enfin, la position Sport disparaît au profit de la Gravel (53/47 %). Autre nouveauté de taille, une boîte automatique Aisin 8 rapports est proposée en option, même si nous aurions probablement préféré son homologue mécanique. Consciencieux, les ingénieurs japonais ont aussi rigidifié la caisse en ajoutant des points de soudure et de colle, raffermi les suspensions et amélioré le refroidissement du différentiel avant grâce à une prise d'air Naca sous le carter moteur. Au moment de s'asseoir derrière le volant pour quelques tours de circuit avec une version encore camouflée, on confirme la position du siège abaissée de 25 mm, à la suite de la demande des clients. Mais on reste surtout sans voix devant la planche de bord, qui n'a plus rien à voir avec celle d'une Yaris. Après quelques tours de piste, on constate que la GR n'est pas transfigurée. Ce qui est une bonne chose. Les progrès en puissance et en couple ne sont pas vraiment perceptibles et le moteur conserve son caractère, un peu creux avant 3 000 tr/min, explosif après, mais peu enclin à flirter avec la zone rouge. L'inscription en courbe gagne un peu en réactivité et les mouvements de caisse sont subtilement mieux maîtrisés. Difficile, en revanche, de se rendre compte des bienfaits des nouveaux réglages de la transmission intégrale sur circuit dans des conditions météo clémentes. La bonne surprise vient de la boîte auto qui se montre rapide, surtout en passant par les palettes. Grâce à son Launch Control, et malgré les 20 kg qu'elle ajoute, elle permet de réaliser de meilleurs chronos que la boîte méca 6, selon Toyota. Cette nouvelle mouture n'est disponible qu'en Track, ce qui implique qu'elle embarque, de série, les différentiels avant et arrière autobloquants, la suspension raffermie et les Michelin Pilot Sport 4 S. Au milieu de ces bonnes nouvelles, il y en a une mauvaise pour les Français : le prix. Malus compris, comptez 92 290 € en boîte mécanique, 108 800 € en boîte automatique.

> 3 cyl. turbo > 1618 cm³ > 280 ch à 6 500 tr/min **> 39,8 mkg** à 3 250 tr/min > Intégrale > **BV 6** manuelle > L/l/h : 3 995/1805/1455 mm > Pneus : 255/40 R 18 **> 1280 kg > 4,57 kg/ch > 46 300 €**

Toyota





PHOTOS: LAURENT VILLARON

GR86

> 234 ch > 226 km/h > 0 à 100 km/h : **6”3**

COTE EN STOCK

La GR86 est la victime “idéale” du malus. Pourquoi ? Parce que c’est une sportive simple, à l’ancienne, qui ne s’est pas vraiment embêtée avec l’optimisation des émissions. Le seul choix de son architecture moteur permet de comprendre qu’elle déclenche les foudres de la fiscalité : 4 cylindres boxer atmosphérique. En 2024, elle écope donc du malus maximal, ce qui fait… tripler son prix. Quelques exemplaires sont donc encore en stock, mais sa commercialisation touche à sa fin. Collector en devenir. Car la GR86, développée avec Subaru, avait trouvé la bonne formule : propulsion, boîte mécanique et, bien entendu, 4 cylindres boxer atmosphérique. Ni la puissance ni le couple (234 ch et 25,5 mkg) n’avaient de quoi enthousiasmer, pourtant ce 4 pattes faisait preuve d’un tel appétit à se jeter sur le rupteur (à 7 500 tr/min) que chaque accélération collait un large sourire sur le visage du conducteur. À peine avait-il le temps de se plaindre de la longue course d’embrayage qu’il y revenait pour manier le petit levier de boîte et relancer la musique, juste pour le plaisir. Le train avant, à la fois léger et incisif, montrait la direction à suivre avant de viser le point de corde. Les pneus Michelin Pilot Sport 4 s’assuraient que la trajectoire ne s’élargisse pas d’un centimètre pour permettre au conducteur de remettre les gaz en sortie et de profiter d’un train arrière qui enroulait en douceur. Et le plus agréable, avec cette GR86, c’est qu’elle ne demandait pas à rouler à une allure délirante pour prendre un plaisir simple, comme il n’en existe et n’en existera plus beaucoup. Et pour ceux qui pensent que ce sont les seules normes antipollution qui ont mis fin à sa carrière, sachez qu’il était prévu de l’arrêter en 2024, car elle ne répondait plus à certaines normes… de sécurité.

> 4 cyl. à plat > 2 387 cm³ > 234 ch à 7 000 tr/min **> 25,5 mkg** à 3 700 tr/min > Propulsion **> BV 6** manuelle
> L/l/h : 4 265/1 775/1 310 mm > Pneus : 215/40 R 18 **> 1 293 kg > 5,52 kg/ch > 33 900 € >** Essais n^{os} 722 et 732



GR SUPRA

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

SANS ÉLECTRONS MAIS LIBRE

Petit à petit, Toyota cultive son label sportif GR, pour Gazoo Racing. Pour ceux qui étaient sur une autre planète ces 50 dernières années, il s’agit du département compétition qui œuvre notamment en endurance et en rallye. Deux lettres qui n’ont pas encore l’aura du M chez BMW, du RS chez Audi ou du AMG chez Mercedes, mais qui commencent à se faire un nom. Dans la gamme Toyota, les bonnes fées de la compétition se sont penchées sur la GR86 (qui malheureusement disparaît du catalogue), sur la géniale Yaris GR et sur cette non moins réussie GR Supra. La fiche technique suffit à mettre l’eau à la bouche et la puce à l’oreille. Une sportive propulsion animée par un 6 cylindres en ligne, cela fait furieusement penser à une BMW. C’est parce que c’est une BMW ! La Z4 a en effet servi de base de développement pour Toyota qui, sans cela, ne se serait pas lancé dans l’aventure. Mais le Japonais ne s’est pas contenté de copier, il a décliné et amélioré. Décliné parce que le roadster BMW est devenu un coupé, amélioré parce qu’il lui a greffé une boîte manuelle. Développée en interne à partir d’éléments ZF, cette transmission compte 8 rapports et offre des débattements 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 aussi avec la boîte automatique qui n’a même pas besoin d’être rapide. Les trains roulants ont également été peaufinés l’année dernière : pilotage des amortisseurs revu, 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.

> 6 cyl. en ligne turbo > 2998 cm³ > 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* > 71600 €** > Essais n°s 690, 693, 695 et 727

* *Mesures* Sport Auto



Propulsion, 6 cylindres en ligne et boîte méca disponible, ce coupé coche toutes les cases.





PHOTOS : ADRIEN CORTESI

Toyota





PHOTOS : JAYSON FONG/TOYOTA

GR SUPRA 2.0

> 258 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5”2**

TENIR SON RANG

Passer d’un 6 cylindres à un 4 cylindres, cela ne fait jamais plaisir. La perte en performances est souvent notable, celle en sonorité est… toujours notable. Malgré cela, il y a des points positifs. À commencer par le prix qui, ici, baisse de 17 000 € tout de même. Et la Cupra GR a le bon goût de rester discrète, à l’extérieur, sur les économies consenties.

Sauf à tendre l’oreille, la différence avec la Supra 6 cylindres ne se voit pas. Les performances reculent, c’est indéniable, mais avec 5”2 annoncées sur le 0 à 100 km/h, nous ne sommes pas encore en présence d’un poumon, loin de là. 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. 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 du 6 en ligne.

> 4 cyl. turbo > 1998 cm³ > 258 ch à 5 000 tr/min **> 40,8 mkg** à 1 550 tr/min **>** Propulsion **> BV 8** automatique **>** L/l/h : 4 379/1 854/1 299 mm **>** Pneus AV : 255/40 R 18 ; AR : 275/40 R 18 **> 1395 kg > 5,4 kg/ch > 54 600 € >** Essai n° 709

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



PHOTO : TVR

GRIFFITH

> 500 ch environ **> 322 km/h >** 0 à 100 km/h : **4”**

Y’A UN LOUP

La renaissance de TVR, par l’intermédiaire de la Griffith, prend des airs de conte pour enfant. Celui de *Pierre et le loup* pour être plus précis. À force d’annoncer le retour de la marque depuis… 7 ans, on finit par ne plus y croire. Et les dernières nouvelles ne sont pas bonnes. L’usine, reprise et rénovée par le gouvernement gallois en 2017 pour être louée à TVR, aurait été remise en location en fin d’année dernière. Verra-t-on un jour la Griffith ? Rien n’est moins sûr. Dommage, car ce coupé, un peu plus compact qu’une 718 Cayman, s’annonçait bien. Basé sur un châssis tubulaire portant une carrosserie en fibres de verre, animé par le V8 de 5 litres de la Mustang bichonné par Cosworth, il devait livrer 500 ch et un couple de 96 mkg. De quoi faire une seule bouchée de ses 1 250 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 étaient respectés et l’équilibre des masses aussi. Double triangulation aux 4 roues et combinés ressorts-amortisseurs réglables devaient permettre aux metteurs au point de concocter un comportement aux petits oignons. Mais, selon les dernières informations, plus que les oignons, ce sont les carottes qui sont cuites pour TVR.

> V8 > 4 951 cm³ > 500 ch environ **> 96 mkg** environ **>** Propulsion **> BV 6** manuelle **>** L/l/h : 4 314/1 850/1 239 mm **>** Pneus AV : 235/35 R 19 ; AR : 275/30 R 20 **> 1 250 kg** à sec environ **> 2,5 kg/ch** à sec environ **> Prix non communiqué**

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



PHOTOS : ADRIEN CORTESI



Le mode Drift permet d'envoyer le couple sur l'arrière et de glisser... au volant d'une Golf !



GOLF R 20 ans

> 333 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h : **4"6***

SPORTIVITÉ DOCILE

La Golf R 20 ans a remplacé la R tout court au catalogue. Un échange "standard" mais gagnant, dans la mesure où cette série spéciale fait progresser la puissance de 320 à 333 ch. Bien qu'elle ait été pensée comme un hommage à la R32, inutile de rêver, il n'y a pas de V6 sous le capot… On se retrouve donc en terrain connu, parfaitement connu même. Le 4 cylindres 2 litres est devenu une sorte de fil rouge des versions sportives de la Golf. Décevant ? Peut-être. Mais sachant qu'on ne verra bientôt plus de moteur thermique sous le capot de la compacte VW, apprécions ce que l'on a… encore. Ce bloc séduit toujours par sa docilité même si, revers de la médaille, il lui manque le côté rageur qui fait le sel des déclinaisons sportives. Malgré un manque de caractère, ses arguments sont suffisamment percutants pour qu'on lui greffe automatiquement les 4 roues motrices. Cela a une incidence directe sur le poids puisque la R 20 ans est plus lourde que la GTi Clubsport de près d'une centaine de kilos. Partant de ce constat, elle a mis toutes les chances de son côté pour offrir un comportement à la hauteur de son label. La hauteur de caisse est abaissée de 5 mm par rapport à la GTi et le carrossage négatif à l'avant est augmenté. Le système 4Motion reçoit une vectorisation du couple entre les roues arrière. Cela corrige en partie le sous-virage, ce qu'aide aussi à faire le différentiel avant XDS. Le Pack R Performance, monté de série sur la version 20 ans, ajoute à cela deux modes spécifiques. Le Spécial repousse le rupteur et adopte un réglage des suspensions plus souple pour les routes bosselées, comme la boucle nord du Nürburgring. Le Drift dirige la majeure partie du couple vers l'arrière et met le contrôle de stabilité en veille. On se demande alors ce qui est le plus étonnant : glisser avec une 4 roues motrices ou glisser avec une Golf ? La Golf connaît en ce printemps 2024 un restylage. La série limitée n'en profitera pas, mais on retrouvera, un temps encore, la R et ses 320 ch.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 333 ch à 5 500 tr/min
> 42,8 mkg à 2 100 tr/min > Intégrale > **BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 284/1790/1458 mm > Pneus : 235/35 R 19 **> 1553 kg***
> 4,67 kg/ch* > 64 545 € > Essais n^{os} 734, 741 et 744

* *Mesures* Sport Auto





PHOTOS : YANN LEFEBVRE

GOLF GTi Clubsport

PERFS MESURÉES

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **5”5***

HOMOGÈNE SANS-GÊNE

La Golf huitième du nom a eu droit, en début d’année, à un restylage en règle. Rien de spectaculaire – ça vous étonne sur une Golf ? –, mais le trio classique, avec la nouvelle signature lumineuse, le multimédia mis à jour et l’équipement enrichi. Pour la Golf GTi, il y a aussi du nouveau du côté du moteur, ce qui n’est pas courant. La version de “base” gagne 20 ch pour atteindre 265 ch. Bravo à VW pour ce geste qui, par les temps qui courent, représente un véritable effort. La Clubsport, elle, reste à 300 ch. Bien qu’elle ne soit que 20 ch moins puissante que la R, avec un couple inférieur de seulement 2 mkg, elle laisse son train arrière moteur au vestiaire. Il s’agit donc d’une traction survitaminée, dans la plus pure tradition des GTi. S’il n’a pas un caractère rageur, le 2 litres turbo coupe rapidement court à toutes les critiques grâce à une santé de fer, quel que soit le régime auquel il évolue. Disponible en bas, réactif au milieu et volontaire en haut, il ne laisse pas le temps de respirer. Le très beau temps de 24”3 sur le 1 000 m départ arrêté est là pour en témoigner. Pour encaisser le choc, le train avant fait appel à un différentiel autobloquant multidisque (de type Haldex). Dans les faits, il est moins constant qu’un système classique, mais cela n’est pas pénalisant à partir du moment où l’on connaît le mode d’emploi : il faut attendre d’avoir débraqué avant de remettre la sauce en sortie de virage. Le train avant se montre rigoureux et il faudra y aller fort, sur circuit, pour que pointe le sous-virage, également dû à la monte pneumatique Bridgestone à profil routier. Le châssis fait preuve d’un équilibre souverain et il faudra compter sur la pluie pour espérer faire pivoter l’arrière sur les freins. Ces derniers ne sont pas les plus efficaces dans l’absolu, mais ils tiennent la distance lors d’une utilisation sur circuit. Ce qui n’est pas courant sur une compacte qui n’a jamais été pensée pour tâter du vibreur. C’est certainement là sa plus grande qualité : elle n’excelle en rien mais fait tout bien, peu de sportives peuvent en dire autant, voire aucune.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 300 ch à 5 300 tr/min **> 40,8 mkg** à 2 000 tr/min > Traction **> BV 7** robotisée > L/l/h : 4 295/1789/1465 mm
> Pneus : 235/35 R 19 **> 1429 kg* > 4,76 kg/ch* > 53 085 €** > Essais nos 721 et 737

* *Mesures* Sport Auto







PHOTOS : VW AG

POLO GTi 25 ans

> 207 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **6”3**

ESPRIT ES-TU LÀ ?

Avec Peugeot, Volkswagen a pour ainsi dire inventé le segment des GTi. Mais aujourd’hui, il ne peut plus compter sur la marque française pour défendre les couleurs de ces trois lettres qui faisaient rêver dans les années 80. La marque allemande s’emploie donc, seule, à faire perdurer ce label autant que possible. Aux côtés de la Golf, c’est la Polo qui arbore le célèbre label. Comme sa grande sœur, elle se décline en une série anniversaire 25 ans limitée à 207 exemplaires pour la France… comme la puissance de son moteur. Pas d’évolution de ce côté, donc. La GTi peut en revanche compter sur une suspension abaissée de 15 mm, une barre antiroulis avant plus épaisse et un train arrière rigidifié. Cela permet au comportement de gagner encore en rigueur alors qu’on attendait de lui plus de fun. Le train arrière reste campé sur ses positions alors que l’avant manque encore de mordant, même si l’arrivée d’un différentiel autobloquant XDS sur cette version spéciale améliore l’ordinaire. Le 4 cylindres 2 litres ne peut toujours pas être critiqué pour son manque de disponibilité, ni encensé pour son caractère. Dommage, car pour ceux qui découvriraient aujourd’hui le label GTi au volant de cette Polo, ils resteraient relativement loin de l’état d’esprit originel.

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 207 ch à 6 000 tr/min
> 32,6 mkg à 1 500 tr/min > Traction > **BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 074/1 751/1 451 mm > Pneus : 215/40 R 18
> 1361 kg > 6,57 kg/ch > 38 810 €

T-ROC R

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : **4”8**

SOLIDE

La T-Roc R n’était attendue de personne et, malgré cela, on l’a accueillie à bras ouverts. Espérons qu’elle soit reconduite lors de la prochaine génération attendue en 2025. En attendant, elle se montre toujours aussi solide (comme un roc) sur ses appuis. Bien que ce SUV ne bénéficie pas des dernières évolutions du 4 cylindres 2 litres à 333 ch (et même pas des 320 ch de la Golf R), il a suffisamment d’arguments pour étonner, en bien. Le souffle de sa mécanique et l’efficacité du Launch Control et de la transmission intégrale lui permettent de tomber sous les 5” sur le 0 à 100 km/h. Merci, également, à la boîte DSG qui ne perd pas de temps à la montée des rapports (mais plutôt à la descente). Le châssis est celui de la Golf 7, un modèle d’équilibre. Si le sous-virage est plus marqué que sur la compacte, le survirage aussi lorsque le conducteur le demande ! La suspension pilotée contrôle les mouvements parasites et les freins font preuve de constance. Pour couronner le tout, le moteur gagne des décibels et une jolie tessiture grâce à une ligne Akrapovic. Sympa !

> 4 cyl. turbo > 1984 cm³ > 300 ch à 5 300 tr/min
> 40,8 mkg à 2 000 tr/min > Intégrale > **BV 7** robotisée
> L/l/h : 4 234/1 819/1 573 mm > Pneus : 215/50 R 18
> 1568 kg > 5,23 kg/ch > 55 560 €





PHOTOS : VW AG

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



PHOTOS : WIESMANN

PROJECT THUNDERBALL

> 680 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h : **2"9**

LE RETOUR DE L'ÉLECTRO

L'artisan allemand Wiesmann a longtemps récupéré des mécaniques de chez BMW (6 en ligne ou V8) pour animer ses modèles aux accents néo-rétro. Malheureusement, le durcissement des normes l'a contraint à abandonner ce fournisseur de qualité pour se tourner vers l'électrique. Le charme en prend un coup, mais si cela permet à Wiesmann de revivre… Celui de la carrosserie, en revanche, continue de faire son petit effet. La carrosserie de ce roadster est tout ce qu'il y a de plus moderne puisqu'elle est en fibres de carbone, montée sur une structure en aluminium. Un mariage 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 le 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. Il paraît que tous les exemplaires de ce modèle du renouveau pour Wiesmann ont déjà été vendus. Difficile à vérifier…

> 2 moteurs électriques (à l'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

ZAGATO

Ugo Zagato crée sa marque de carrosserie en 1919, après avoir travaillé dans l'aéronautique pendant la guerre. Dans l'automobile, il commence par habiller des Alfa Romeo, puis des Fiat et Lancia. Ses carrosseries, légères, remportent des succès en compétition. Zagato est toujours dirigé par un membre de la famille.

zagato.it

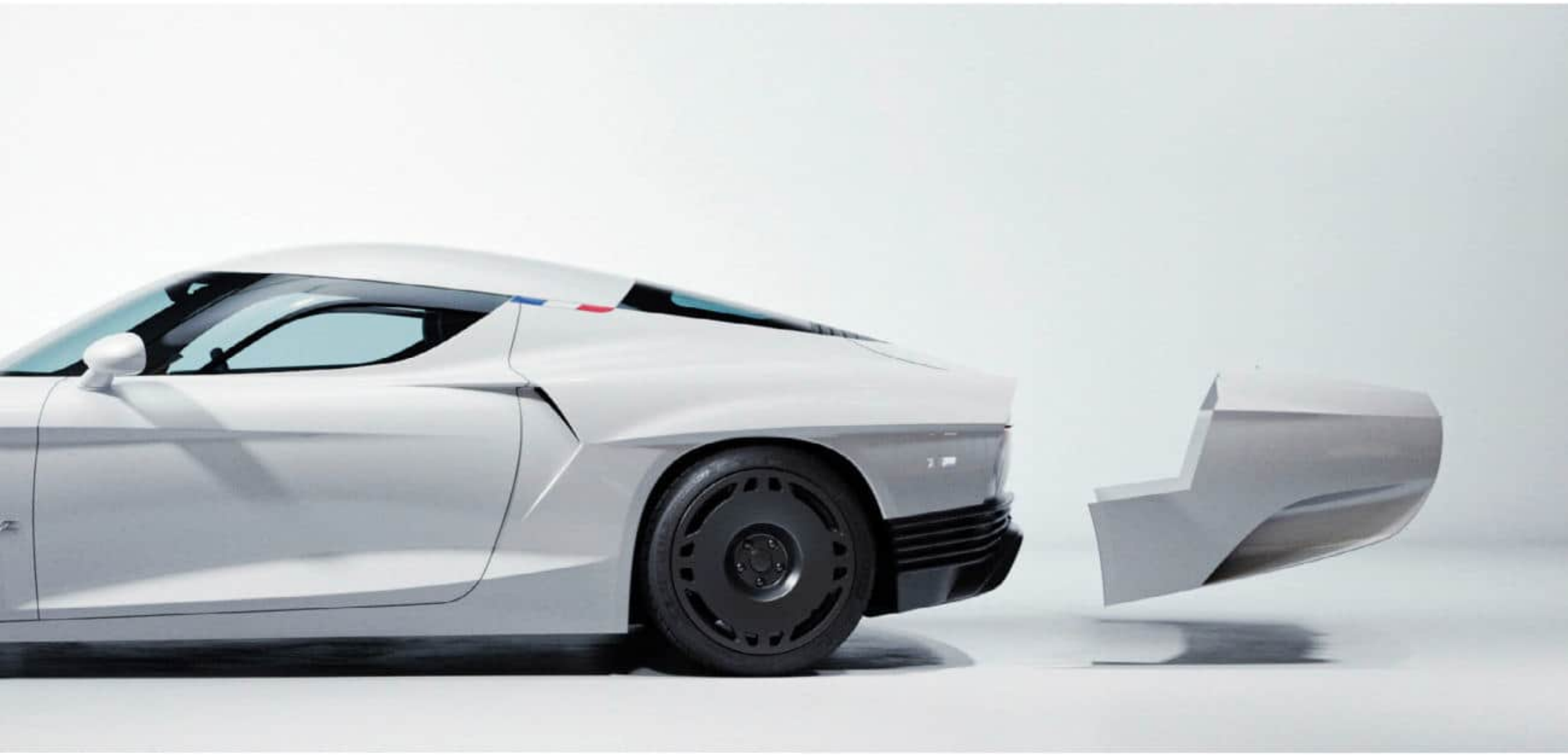


À 780 000 €, Zagato propose non une Alpine A110, mais deux… en une !





PHOTOS : ZAGATO







AGTZ Twin Tail

> Non communiqué

LE VENT EN POUPE

Zagato a un certain penchant pour le passé. Après avoir ressuscité la marque Iso Rivolta avec un élégant coupé aux lignes néo-rétro, le designer italien se penche sur l'héritage sportif d'Alpine. Est-ce parce qu'il affectionne particulièrement de travailler la poupe des sportives ? C'est ce que semble confirmer cette AGTZ Twin Tail dotée d'un postérieur qui n'en est plus un : c'est un cap, c'est une péninsule. Deux, même, puisqu'il est possible de faire une queue courte (4,41 m) ou une queue longue (4,80 m), sachant que cette dernière, une fois n'est pas coutume quand on "fait" la queue, devrait permettre d'aller plus vite. On le suppose, sachant que Zagato se garde bien d'avancer des chiffres. L'idée, ici, n'est pas quantifiable : il s'agit d'un hommage à l'Alpine A220 engagée aux 24 Heures du Mans dans les années 60. Le travail a porté sur l'ensemble de la carrosserie qui est dès lors inédite. Réalisée en fibres de carbone, elle insuffle une nouvelle personnalité à la sportive française. On reconnaît la signature du designer italien, entre autres, dans le double bossage du toit pour ménager de la place dans l'habitacle pour des passagers casqués. Ce sont deux voitures en une qui sont proposées puisqu'il est possible de déposer la longue queue et de la stocker sur un support adéquat. Aucune modification sur le petit 1,8 litre n'est en revanche prévue, ce qui peut décevoir, surtout lorsque l'on jette un coup d'œil au prix : 650 000 €… hors taxes, c'est la somme qu'il faudra débourser pour cette AGTZ Twin Tail produite à seulement 19 exemplaires. Et, bien que ce soit plus de dix fois plus cher que l'Alpine de base, il ne fait aucun doute que toutes les AGTZ ont déjà trouvé preneur.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm³ > Propulsion **> BV 7** robotisée
> L : 4 410 ou 4 800 mm **> 780 000 €** (19 exemplaires)

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, présente l'inédite Aurora en 2024 !

zenvoautomotive.com





PHOTOS: ZENVO









AURORA Tur

> 1875 ch > 450 km/h > 0 à 100 km/h : **2”3**

FAIRE DU (BEAU) BRUIT

L’exclusivité, en matière de supercar, est au moins aussi importante que les performances… si ce n’est plus. En la matière, Zenvo se pose là. La petite marque danoise demeure artisanale, tout en restant plus confidentielle que Pagani ou Koenigsegg. Ce qui n’enlève rien à la qualité de ses réalisations, au contraire. Son dernier modèle, d’ailleurs, risque de faire du bruit. Et du beau bruit que l’on pourra qualifier de musique. L’inédite Aurora embarque en effet un moteur que l’on ne pensait plus voir dans une nouvelle sportive : un majestueux V12. Développé par la société américaine Mahle Powertrain, doté d’une cylindrée de 6,6 litres et de… 4 turbos, il étale déjà 1 267 ch d’origine, mais surtout déplace son rupteur loin dans le compte-tours, à 9 800 tr/min. On en frissonne déjà rien qu’en l’écrivant. Donc 1 267 ch, c’est le menu de base. Il est ensuite possible d’opter pour une version optimisée pour la piste (mais homologuée pour la route) baptisée Agil (vif en danois). Elle accueille, en plus, un moteur électrique à l’arrière pour porter la puissance cumulée à 1 470 ch sans trop grever le poids (moins de 1 300 kg). La marque annonce des chiffres d’accélération renversants avec 2”5 sur le 0 à 100 km/h et 10” pour rallier les 300 km/h ! Mais c’est pire (ou mieux en l’occurrence) avec la Tur (Touring en danois), la version route de l’Aurora. Cette fois, ce sont 3 moteurs électriques qui débarquent, un dans la boîte et deux sur le train avant. La puissance cumulée culmine à 1 875 ch quand le couple atteint 173 mkg ! Les chiffres d’accélération fondent encore. Accrochez-vous : 2”3 pour atomiser le 0 à 100 km/h, 9” pour le 0 à 300 km/h et même un chiffre pour le 0 à 400 km/h, 17” ! En dépit de la présence d’un système hybride, le poids reste contenu à environ 1 450 kg grâce au développement d’une structure monocoque en carbone pesant seulement 120 kg. Il est d’ailleurs possible de la voir de l’extérieur, comme les suspensions : quand on a des dessous aussi chics, autant les montrer. 100 exemplaires de cette Aurora sont prévus à la commercialisation, répartis en parts égales entre l’Agil et la Tur. Pas de prix précisé, mais une commercialisation en 2026. Ça laisse le temps de continuer à rêver.

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée : **1875 ch >** Couple cumulé : **173,3 mkg > V12 quadri-turbo > 6600 cm³ > 1267 ch >** Intégrale **> BV 7** robotisée **>** L/l/h : 4 819/2 020/1117 mm **>** Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 325/30 R 21 **>** Moins de **1450 kg >** Moins de **0,77 kg/ch > Prix non communiqué** (100 exemplaires)

Sport auto
Une publication du groupe Reworld Media

axel springer REWORLD MEDIA

ÉDITEUR
ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)
40, avenue Aristide-Briand
92220 Bagneux

Directeur 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
E-mail : **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique **Sylvain Vétaux** (Essais)
Secrétaire général de rédaction **Denis Riflade**
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 Champaigne**
Chef de produit **Julie Duarte**

PUBLICITÉ
Tél. : **01 41 33 52 21**
Directrice exécutive **Elodie Bretaudeau-Fonteilles**
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.

SERVICE ABONNEMENTS
Tél. : 04 46 48 47 61
Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h
et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local)
Internet :
Formulaire sur www.serviceabomag.fr

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**
1re 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 2024

Origine du papier : **Allemagne** Taux de fibres recyclées : **0 %**
Certification : **PEFC** Impact sur l'eau : **Ptot 0,016 kg/tonne**



PHOTO : LAMBORGHINI

LAMBORGHINI BORDEAUX

Consommations (l/100 km) 11,86l. Emissions de CO2 : 276 g/km. Puissance combinée ICE +EE : 1015 ch.

A
B
C
D
E
F
G 276 gCO_2/km

LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

La Revuelto marque le début d'une nouvelle ère pour Lamborghini, qui a exploité la puissance de la technologie hybride pour créer le premier HPEV (High Performance Electrified Vehicle). En réponse au besoin de durabilité et de performances, la Lamborghini Revuelto réécrit toutes les théories et représente une prouesse technique qui va au-delà de toute imagination. L'emblématique moteur V12 trouve un nouveau souffle dans ce chef-d'œuvre automobile futuriste qui offre des performances et des émotions de conduite incomparables.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



omegawatches.fr

LA MOONWATCH EN BLANC

Inspiré par son histoire spatiale, le chronographe le plus emblématique de la Terre est désormais doté d'un cadran blanc. La Speedmaster Moonwatch a emprunté les couleurs de son nouveau look aux combinaisons des astronautes, tout en y ajoutant une finition laquée inédite. Le cadran blanc, réhaussé de détails rouges, rappelle également les teintes du prototype ALASKA I qu'OMEGA a produit en 1969. Ce double hommage crée un lien authentique avec le caractère pionnier incarné par la Speedmaster. Avec son bracelet vintage confortable, cette Moonwatch en acier inoxydable est annonciatrice d'une nouvelle ère d'aventures palpitantes.

OMEGA