

Boucars

Les opposés s'attirent





ÉDITO

La passion automobile existe-t-elle encore ? Parfois, je me pose la question... L'intérêt pour l'automobile semble s'apparenter à de l'intérêt pour l'argent, pour l'image que renvoie telle ou telle marque. Sur les réseaux sociaux, les commentaires s'arrêtent au design, au prix, au bruit. Mais quid de la philosophie, du plaisir, de l'ingénierie ? Le revers de la médaille vient des intentions parfois fumeuses d'un département marketing qui fouille les archives des marques à la recherche d'un blason du passé à accorder au présent dans l'attente d'un futur moins glorieux. Mais la saveur reste... ou tente, au moins, de perdurer. Et si la passion automobile n'avait pas changé de forme parce qu'elle est devenue peu à peu inaccessible ? Les prix des places pour assister à une course s'envolent, les tribunes sont intouchables, les paddocks inabordables... Les normes environnementales drastiques ferment la porte à des sportives accessibles. Sur le marché de l'occasion, les tarifs deviennent déraisonnables. En moins de dix ans, certaines *youngtimers* ont vu leurs prix exploser, littéralement. Alors, par quoi les jeunes passionnés vont-ils devoir commencer à assouvir cette flamme intérieure qui les ronge... Qui les obsède. Il va leur falloir trouver des voitures sous-cotées. Des perles rares que ni la rouille ni la nostalgie n'ont encore compromises, mais avec lesquelles il est possible de se faire plaisir. Chaque premier dimanche de chaque mois, un rassemblement a lieu au Nord du Mans, sur un parking de supermarché. De 10 à 11h30, l'afflux ne se calme pas, le rond-point ne désemplit pas. C'est même à se demander d'où viennent toutes ces voitures. Les plaques indiquent, pour la plupart, 72. Preuve que la passion persiste dans le département berceau de l'automobile dans le premier sens du terme. Et l'éclectisme avec. Une Matra Bagherra se gare à côté d'une somptueuse Volvo P1800 break à tomber par terre. 3 Hyundai i20N arrivent en même temps, accaparant toute notre attention avant qu'un rugissement ne fasse tourner toutes les têtes. Ça sonne comme un V8 italien : une Ferrari 458 Italia. Quelques Porsche, beaucoup d'Américaines, des Mustang, Corvette, Camaro... À côté de la gigantesque berline Mercedes des années 60, l'Alpine A108 jaune ressemble à un jouet ! Des Lotus Elise, des Exige, des Clio RS... Toutes ne sont pas à la portée de toutes les bourses, ni de toutes les mains magiciennes de quelques mécaniciens. Mais, deux heures durant, on oublie le futur effrayant. On laisse de côté nos problèmes personnels pour ne faire qu'une chose : profiter. Toutes les personnes ici présentes, des centaines, de tous les âges, ont mis une croix sur leurs grasses-matinées habituelles des week-ends pour venir tailler le bout de gras, brûler un peu d'essence pour partager, pour profiter. Quelques conversations arrivent à mes oreilles, et aucune ne parle du futur électrique. Malgré ce qu'on nous dit, le futur n'est pas si obscur. Cette passion trans-générationnelle n'est pas morte. Elle perdurera, et ce jusqu'à ce que les normes nous séparent.

SOMMAIRE



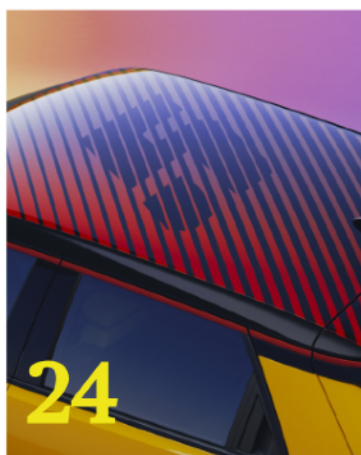
31 LA MANIE DES GT DE GAYDON



36

HUMMER EV

À quoi ressemble le premier véhicule électrique du constructeur américain ? N'est-il que grossier ?



24

UNE VOITURE POUR MOINS DE 25.000€. C'EST POSSIBLE ?

Le prix des voitures neuves a bondi à cause du prix des équipements de confort et de sécurité. Quels sont les modèles encore accessibles ?

02 ÉDITO

04 À LA UNE

DOSSIERS

14 LA MODE DES TRACK ONLY

24 UNE VOITURE POUR MOINS DE 25.000€. C'EST POSSIBLE ?

COUP D'OEIL DANS LE RÉTRO

31 LA MANIE DES GT DE GAYDON

DERRIÈRE LE VOLANT

36 HUMMER EV

41 BMW M3 E92



14 LA MODE DES TRACK ONLY

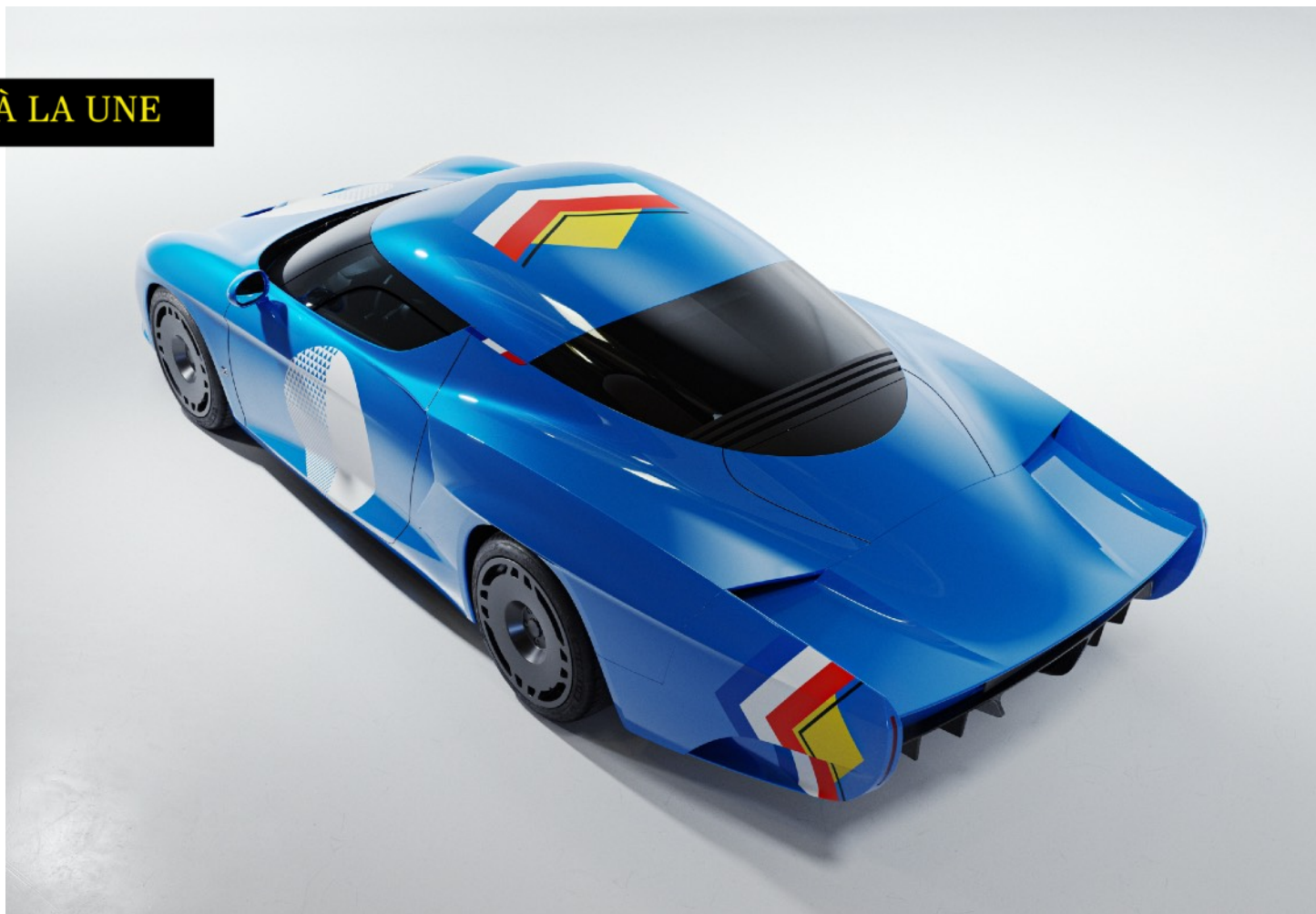


CONTACT@BOUCARS.FR



BOUCARS.FR





Des actualités... aux antipodes les
unes des autres



HOMMAGE À MARCELLO GANDINI

Il a dessiné parmi les plus iconiques voitures du XXème siècle. Il nous a quitté le 13 mars dernier. Retour sur les œuvres incontournables de Marcello Gandini avec Yaël Mercier, designer et graphiste.



Elle est l'antithèse de la Countach de l'inconscient collectif. Pourtant, c'est elle la vraie, la plus pure, la plus belle...



Même dans ces positions peu glorieuses habituellement, les œuvres de Gandini conservent un visuel spectaculaire.

Grand amateur de Lamborghini, c'est avec une profonde tristesse que Yaël m'envoie un message le 13 mars dernier me relançant sur la mort de Marcello Gandini. Je ne me voyais pas écrire un article sur les œuvres de cet homme sans un œil d'artiste. Marcello Gandini naît en 1938 à Turin, grande ville automobile. Après une première création pour OSCA, un certain Nuccio Bertone repère notre ami et l'intègre dès 1963 à son équipe de designers. Suite au départ de Giugiaro, Gandini prend sa place à la tête du design de l'entité et dessine la carrosserie qui habillera le tout nouveau châssis de Lamborghini. Un moteur à l'arrière ? Oui, celui qui donnera naissance à la Miura. Premier coup de crayon du designer et premier d'une longue lignée de chefs d'œuvre. Car, après la Miura au style très ancré dans les années 60 tout en courbes, il ouvre une porte vers un avenir plus audacieux... « Gandini veut casser les codes, nous explique Yaël, et ça commence avec le concept Alfa Romeo Carabo. » Instantanément, le style Gandini est reconnaissable. Il saute aux yeux. « Un design cunéiforme » qui flatte la rétine sur chaque angle de la carrosserie et qui termine de rendre raide dingue en voyant la voiture de haut. « C'est encore plus visible sur la Stratos. Le cockpit paraît posé,

dessiné à même sur la carrosserie. On dirait un batracien ou une soucoupe volante ». La Stratos est féérique, tout comme le concept à l'origine, la Stratos Zero. Mais si la Stratos est un ORNI, que dire de la soucoupe violente présentée en 72 et arrivée en 74 ? Oui, je parle de la Countach « impossible d'y résister » relate Yaël. « Au-delà de son nom (oh la vache dans un dialecte italien) la Countach saisit quiconque la croise. Il y a tout de Lamborghini. Quand on demande à un enfant de dessiner une Porsche, il dessine la 911. Quand on lui demande de dessiner une Lamborghini, il va dessiner une Countach. Les traits sont simples, y a pas de ruptures. Il n'y a que des arêtes, c'est très acéré, mais une harmonie se dégage, en tous cas dans sa première version. » La pureté de la LP400 n'a d'égale que la bestialité des dernières évolutions de la Countach, bien moins harmonieuse. Yaël continue « en plus de redéfinir le design italien, mélangeant la beauté avec l'audace, contrairement à Pininfarina qui est resté dans son propre langage depuis sa création, il y ajoute un savoir faire, une recherche technique. » Et une définition de ce qu'est Lamborghini. Car depuis la Countach, la même silhouette se distingue, tant sur la Diablo que sur la Murcielago...

La Montreal porte l'identité de Gandini. On distingue un clin d'œil à la Miura au niveau des portières, des ouvertures derrière elles et du traitement des optiques comme des paupières...



Unique en son genre, la Stratos a marqué l'histoire du rallye et celle du design. Un modèle décidément unique !

Son empreinte n'est pas seulement restée chez Lamborghini sur les modèles V12 iconiques, il est l'auteur des plus confidentielles Urraco et Jarama « moins connue que la Countach ou la Diablo mais elles méritent le détour. » La Diablo justement, son dessin original est encore plus évocateur du talent de Gandini. Son style, inimitable, se reconnaît dans les lignes de la contemporaine et cousine Cizeta V16 T. Agressive par son moteur (V16) et résolument inscrite dans son époque, la Cizeta aurait pu, aurait dû naître sous l'égide de Lamborghini.

Le designer n'a pas seulement signé des chefs d'œuvre hors de prix, d'autres plus accessibles portent sa pâte. Par exemple, il peaufine le design de la Renault 5 Turbo. Ce n'est pas rien... Plus tôt, il sublime Alfa Romeo en réalisant la Montreal, un coupé royal... D'ailleurs, si vous en avez une à me faire essayer, n'hésitez surtout pas ! Maserati a eu les honneurs de pouvoir fièrement annoncer le nom de Gandini pour le design des Shamal, et quelques Quattroporte. Un touche à tout merveilleux, inspiré. Cette audace a plu, et nombreuses sont ses carrosseries qui ont habillées les murs des chambres de gamins de toutes les époques, de tous les pays. Diablo, Countach, Miura, Bugatti EB110 SuperSport... Gandini a touché à Maserati,

Renault, Alpine. Il a apporté au monde un nouveau style. Il fait partie des grands noms du design automobile. Un nom inscrit au Panthéon de l'automobile. Il s'est éteint, mais sa flamme artistique continue de danser et d'inspirer des générations de designers.



Cher M. Gandini, vos EB110 vous saluent pour votre repos éternel, elles continueront de porter votre design, votre ADN, votre héritage.

Merci à Yaël Mercier, fondateur de YMR Design (graphiste et design) pour son aide précieuse à l'élaboration de cet article. (@designed-by-ymr)

Porsche met le turbo sur l'électrique !

Il était temps de le remplacer. Assassiné par un malus exorbitant, le SUV Macan, véhicule le plus vendu de la marque, ne trouvait plus de clients en France. Sa plateforme vieillissante ne pouvant pas recevoir d'hybridation, le moindre moteur thermique un tant soit peu puissant attirait les foudres du malus. Sans transition électrifiée, le **Macan devient 100% électrique** dans cette deuxième génération. Comme toute voiture électrique, le Macan soigne son aérodynamisme en arrondissant les angles, en enjolivant son bouclier... Les poignées de portes affleurantes permettent, elles aussi, de limiter les perturbations aérodynamiques, de quoi baisser le Cx à 0,25, une valeur dans la moyenne du segment, voire bonne pour un SUV. Elle s'obtient également grâce à l'intégration d'éléments aérodynamiques actifs connus sous le nom de PAA à Stuttgart. Il n'y a pas que la silhouette qui importe dans une voiture électrique, la batterie intéresse les acheteurs. Et avec, l'autonomie. La nouvelle plateforme PPE du groupe Volkswagen autorise ici l'intégration d'une batterie Lithium-ion de 95 kWh dans son soubassement. L'architecture 800V se vante de pouvoir encaisser une puissance de charge de 270

kW en courant continu ! De quoi passer de 10 à 80% de capacité en 21 minutes seulement. Pour le lancement, deux versions sont disponibles, le Macan 4 (408 chevaux, 516 à 613 km) et le Turbo (639 chevaux, 518 à 591 km). Ce dernier dispose d'un couple camionesque

instantané de 1130 Nm, de quoi abattre le 0 à 100 km/h en 3,3 secondes. Il fait le plein de technologies embarquées pour la connectivité et le dynamisme, comme le PTV+, le PASM ou encore les 4 roues directrices, incompatibles sur l'ancien Macan.



La mise à jour réjouit, mais la motorisation moins. L'électrique est-elle la bonne voie à suivre pour le Macan ?



Si vous trouviez que 3,3 secondes pour l'exercice du 0 à 100 km/h était un temps court, regardez plutôt celui de ce **Taycan Turbo GT** : 1 seconde de moins. La berline allemande est récemment passée par la case restylage, améliorant sa copie sur tous les points possibles : bouclier plus personnel, puissances accrues, autonomies et recharges améliorées. Et puis, un chrono début janvier qui annonçait une nouveauté en mars. Un temps de 7'07''55 sur la Boucle Nord du Nürburgring, soit 26 secondes de moins que la Taycan Turbo S. Pour parvenir à ce remarquable chrono, la berline perd... son attribut de berline. En tous cas, pour la version du record. Le Pack Weissach remplace la banquette arrière par un arceau de sécurité, ajoute un aileron conséquent sur la malle arrière et un splitter sur le bouclier avant. Tout cet attirail coûte cher (en prix), baisse le poids (-70 kg) et augmente l'appui (+220 kg). Ils ne sont pas arrivés à un tel record simplement avec de nouveaux réglages. Non, Porsche a également revu le, ou plutôt, les moteurs

électriques. Pour rappel, le nouveau Taycan Turbo S compte 761 chevaux et 952 avec l'overboost. Ici, la puissance nominale s'établit à 789 chevaux, grimpe à 1034 avec l'overboost, pour atteindre 1108 chevaux pendant 2 secondes, améliorant ainsi les accélérations. Le 0 à 100 km/h est abattu en 2,2 secondes (Pack Weissach) ou 2,3, et le 0 à 200 en 6,6 ou 6,4 secondes, ce qui équivaut à une amélioration de 1,3 secondes par rapport au Taycan Turbo S. Le Laguna Seca, aux États-Unis, a également tremblé sous les roues du Taycan Turbo GT où il y a tourné en 1'27''87. Plus polyvalente, la Turbo GT classique conserve sa banquette arrière, baisse son poids de quelques kg par rapport à la Turbo S et ne compte qu'un Gurney Flap à l'arrière en lieu et place de l'aileron. Ces chronos stupéfiants réussiront-ils à nous réconcilier avec l'électrique ? Il en faudra un peu plus, malheureusement. Faut-il encore le rappeler, l'émotion ne tient pas qu'aux performances...



Un duo aux performances ébouriffantes ! Mais quid de l'utilité d'une telle puissance ?



Zagato s'attaque à un monument oublié... Non, Alpine ce n'est pas que le rallye. La marque dieppoise a eu une petite carrière en monoplace, en rallye évidemment mais aussi en Endurance, dont la plus grande preuve est la victoire en 1978 de la Renault-Alpine A442B, première victoire d'un moteur turbo aux 24H du Mans. Dans la décennie précédente, Alpine a également brillé au Mans avec ses prototypes dès 1963. M63, M64, M65, puis A210, ces voitures ont un point commun : la quête de la victoire à l'indice de performance. Mais, à partir de 1967, Rédélé vise plus haut, plus grand, plus puissant, plus performant et demande à Amédée Gordini de concevoir un V8 pour l'A210. Ainsi, l'A211 arrive avec un V8 3.0 né de l'association de deux 4 cylindres. Le châssis ne supporte pas cette cavalerie, et elle ne brillera pas, ni au Mans, ni ailleurs sous cette forme et sous ce nom A220. Le châssis 1731 fut engagé dans d'autres compétitions que l'Endurance, comme les rallyes (Tour de

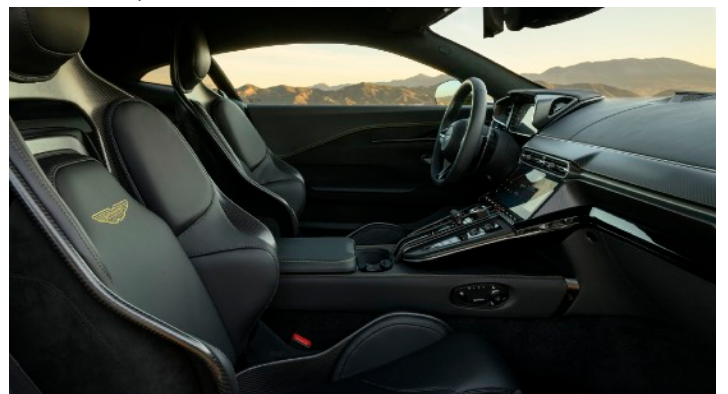
France auto...). Pour y être compétitif, il tronque son train arrière pour le rendre plus vif. Mais la réussite ne lui sourit pas totalement. Nous sommes en 1969 et le programme d'Endurance d'Alpine est stoppé au profit du rallye où l'A110 va bientôt briller. L'A210 et plus encore l'A220 vont être oubliées par bon nombre de passionnés. Zagato a trouvé excellente l'idée de l'A220 et a décidé de rendre hommage aux deux configurations. Le châssis est emprunté à l'Alpine A110 (silence radio concernant le moteur) et la carrosserie est maquillée pour qu'on perde l'idée de la voiture donneuse. On voit le double-bossage signature de Zagato, les multiples clins d'œil à l'inspiratrice, et on salue cet ajout de 30 cm en fibre de carbone qui s'ajoute en un éclair sur la voiture. Mais... Au vu des dernières œuvres d'art de Zagato, cette AGTZ semble moins inspirée. Loin d'être hideuse, elle n'est pas aussi spectaculaire que nous l'aurions espéré. Dommage.



Seules 19 unités de cette A110 version longue verront le jour. Et ce à un tarif ne défiant aucune concurrence : 650.000 €.

La Vantage se fâche ! Le nouveau souffle de Lawrence Stroll se sent enfin ! Alors qu'Aston Martin vient tout juste de changer de PDG, le désormais ex-Bentley Adrian Hallmark remplace Amedeo Felisa. Avant sa prise de position au plus tard le 1er octobre prochain, la nouvelle Vantage devrait déjà avoir séduit les foules. Nous, on est déjà conquis... à moitié. La Vantage 2018 mélangeait avec talent la bestialité avec l'élégance. Ici, le premier prend bien plus de place que le second... La calandre plus généreuse de 38% permet de refroidir le moteur de 29% et d'aider l'aéro pour le reste. Les phares sont piqués à la rare DBR22, l'arrière demeure inchangé. La silhouette globale ne change guère. La Vantage récupère l'habitacle de la grande sœur DB12 avec cet écran géant de 10,25 pouces... Mais la Vantage impressionne surtout d'un point de vue technique. Le V8 4.0 biturbo est remanié en profondeur (cames remaniées, turbos plus larges, meilleur refroidissement) pour atteindre une puissance phénoménale de 665 chevaux à 6.000 tours/minute. On se rapproche de la valeur de la regrettée V12 Vantage en s'éloignant de l'ancienne Vantage qui, pour rappel, avançait 510 à 535 chevaux. Le couple est dantesque, lui aussi, annonçant une valeur de 800 Nm sur une large plage de régime, de 2 à

5.000 tours/minute. Outre le moteur, la Vantage corrige ses liaisons au sol, avec l'arrivée d'un différentiel électronique, d'une double-triangulation à l'avant, d'un ESP recalibré ou bien encore de nouveaux pneumatiques. Michelin fournit ses derniers Pilot Sport 5S de 275 mm à l'avant et 325 à l'arrière. Ainsi, et avec sa boîte revue en conséquence, la Vantage soigne ses accélérations puisqu'elle est capable de passer de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes seulement ! La Vantage tutoie déjà des sommets, alors qu'imaginer pour la suite de la petite GT ? Assurément, le futur va être intéressant...



Enfin à la page ! Aston Martin entre dans la valse de la performance exceptionnelle... le tout avec un intérieur dernier cri et un poids relativement contenu pour une Aston Martin : 1745 kg.

Retour réussi ? Ça y est. Le moment tant redouté est arrivé. Stellantis remet Lancia sur ses rails. Une marque historique qui s'était perdue à n'assembler qu'une citadine hors de prix dont personne ne voulait en dehors de l'Italie. Alors, pour revenir sur le devant de la scène, Lancia mise... sur une citadine qui s'annonce hors de prix. Ça démarre mal cette histoire...

Un style et un intérieur différents suffiront-ils à l'Ypsilon pour renouer avec le succès commercial ?



Alors que Lancia cultive son futur utilisant un peu son passé, **Kimera** s'occupe du passé en l'accordant au présent. Vous suivez ? Kimera est le bébé de Luca Betti, un pilote italien, fils de pilote de Lancia Stratos, qui a converti son écurie automobile en un paradis de restauration automobile. Spécialisé dans les Lancia de course, il a tellement travaillé dessus qu'il a décidé d'en imaginer une version actuelle en accumulant les bonnes idées de chacune. Ainsi, sur la base d'une 037, il a mélangé les ingrédients de la Stratos, de la 037 et de la Delta pour donner naissance à l'EVO37. Cette année, une nouvelle Kimera a été présentée, l'EVO38. Une simple mise à jour ? Non, la cerise sur le gâteau. Avant la Delta courrait la 037. Audi commençait à rafler la mise avec sa transmission intégrale, alors Lancia lance le développement d'une Beta à 4 roues motrices. Mais la 037, l'une des meilleures voitures du monde, n'en aura pas droit. Kimera répare cet outrage avec l'EVO38 en faisant bien attention à sa ligne, tant esthétique que technique. Le look est résolument nostalgique. Là encore, probablement l'une des plus belles voitures du monde. Techniquement, l'EVO38 s'en remet, comme son inspiratrice, à un 4 cylindres de 2.250cc à double suralimentation, un compresseur pour les bas régimes et un turbo plus haut, pour conserver une puissance exceptionnelle à n'importe quel régime. Avec les dernières technologies, ce moteur avance une puissance colossale de 600 chevaux et un couple de 550 Nm. Le tout à déguster en boîte automatique ou manuelle (on vous laisse deviner notre choix) et en transmission intégrale... ou pas. Car la transmission intégrale de l'EVO38 intègre un différentiel électro-hydraulique capable de déconnecter le train avant. Le meilleur des deux mondes dans une seule et même voiture. Merci Kimera !

Heureusement, d'un point de vue stylistique, le jeu semble en valoir la chandelle. Si Lancia parle d'un ADN stylistique bien présent (le Y en acier inoxydable, l'arrière aux phares ronds de Stratos), le quidam y verra surtout une citadine branchée, haut de gamme et élégante. Le plus pragmatique en revanche y verra une énième évolution de la Peugeot E-208. Sur certains angles, la silhouette de la citadine française saute aux yeux, ce qui ne va franchement pas dans le bon sens d'une Lancia qui se doit d'être unique dans son apparence. Au moins haut de gamme. Peut-être qu'à l'intérieur... Par chance, Lancia cultive son originalité avec un choix de matériaux léchés et écoresponsables avec du velours bleu recyclé pour les sièges, ou encore cette « table basse » spéciale conçue pour l'occasion de cette édition limitée de lancement par l'entreprise italienne Cassina. Sans surprise, les écrans sont partagés avec le reste du groupe, même si les polices d'écriture changent d'une marque à l'autre. On retrouve donc deux écrans de 10,25 pouces et un équipement complet d'assistance à la conduite (avec l'autonomie de niveau 2) et d'accessibilité (charge à induction, Android Auto et Apple Car Play, l'assistant de planificateur d'itinéraire Free2Move)... D'ailleurs, d'un point de vue technique, l'**Ypsilon** nouvelle génération ne révolutionne pas le marché. Sa batterie de 51 kWh envoie son énergie à un moteur électrique de 156 chevaux sur le train avant. Elle revendique une autonomie de 403 km, une recharge rapide demande 24 minutes pour passer de 20 à 80%. Une Peugeot E-208... stylistiquement différente. L'année prochaine, la version HF (sportive) devrait arriver. Peut-être sera-t-elle plus intéressante !

Elle est intimidante... et attirante... et charismatique. La Kimera n'est pas qu'un restomod classique, elle redonne vie à un concept oublié, à une flamme éteinte, celle de la sportivité Lancia. Merci !

600 chevaux et quatre roues motrices, on connaît. Mais en boîte manuelle et à environ 1 tonne sur la balance, on navigue dans l'inconnu...

Attention ! Best seller en approche. Tous les ingrédients sont là pour susciter le coup de cœur, l'adhésion, l'amour. Euh, je vais peut-être un peu loin. La **R5 E-Tech** prend la place de la vieillissante mais glorieuse Zoé. Cette dernière peut partir la tête haute avec une belle carrière et une relève intéressante. La preuve en images avec une bouille craquante qui n'est pas sans rappeler la Renault 5 originale. L'idée de départ ne vient pas des équipes de marketing, chose exceptionnelle, mais des designers qui ont imaginé à quoi ressemblerait une R5 de nos jours. En arrivant à la tête de Renault, Luca De Meo est tombé sous le charme du prototype. Il faut dire que tous les codes stylistiques sont là. Dans la publicité des années 70, les phares devenaient des yeux, ici ils trouvent l'inspiration sur le clin d'œil. La forme de scan de QR Code pour les feux de jour se retrouve dans l'habitacle également. La grille d'aération du moteur est remplacée par un affichage du niveau de charge en forme de 5. À l'arrière, le logo disparaît au profit du 5 en italique placé à droite. Les feux verticaux dessinent une silhouette d'ailes élargies à la R5 Turbo 2. Un clin d'œil qui se poursuit avec une partie noire conçue pour limiter les perturbations aérodynamiques et qui permet de gagner 3 km. Un gain similaire pour le becquet du toit.



Une fois n'est pas coutume, le problème a été pris à l'envers. Dans l'ordre normal des choses, les ingénieurs conçoivent une plateforme et les designers travaillent à partir de cette dernière. Ici, les ingénieurs sont passés après les artistes. En seulement 3 ans, la R5 est devenue réalité. Basée sur la plateforme AmpR Small (ex CMF B EV), elle reçoit deux tailles de batterie, 40 ou 52 kWh et trois puissances, 95, 120, et 150 chevaux. L'autonomie gravite entre 300 et 400 km. Les deux versions les plus puissantes bénéficient de la technologie de charge bidirectionnelle, preuve que la R5 surveille l'économie et

En vitesse...

Bugatti nous a pris de court ! Souvenez-vous, la marque alsacienne dévoilait en 2022 la W16 Mistral, la dernière œuvre à utiliser le W16 quadriturbo. Devinez quoi ? Ils nous ont dévoilé la silhouette et les premiers tours de vilebrequin du nouveau venu. Il s'agit d'un V16 suralimenté au son bien plus personnel et intrigant que l'ex-W16... La voiture sera fortement électrifiée, mais la simple existence de ce V16 nous fait languir... hâte de la voir !

La **Peugeot 9X8** utilise son joker. Après un début difficile, l'audacieuse hypercar française abandonne son concept dépourvue d'aileron et ajoute une planche à l'arrière. Un retour en arrière difficile mais essentiel. La 9X8 a bien performé au Qatar. Avec cet aileron, elle pourrait bien aller chercher la victoire...



R5 E-Tech			
Taille de batterie	40 kWh	40 kWh	52 kWh
Puissance	70 kW / 95 ch	90 kW / 120 ch	110 kW / 150 ch
Couple	215 Nm	225 Nm	245 Nm
Autonomie	300 km	300 km	400 km
Charge rapide de 15 à 80%	Indisponible	80 kW - 30 min	100 kW - 30 min
Charge AC de 10 à 100%	3h30	3h30	4h30
Charge bidirectionnelle	Non	Oui	Oui



Couleur pop, design craquant, la R5 a tout d'une grande réussite !

l'écologie. D'ailleurs, elle est fière d'être recyclable à 85% et d'être construite dans « l'électric valley » où 90% des éléments nécessaires à sa production sont à moins de 300 km du lieu d'assemblage. À l'intérieur, des bouteilles de plastiques sont recyclées à 100% pour devenir la sellerie jean des sièges. Un habitacle qui mélange, comme l'extérieur, le passé et le présent, notamment avec ce double écran de 10,1 et 10 pouces posé sur une planche de bord matelassée. Il ne reste plus qu'à savoir son prix, encore inconnu à l'heure d'écrire ces lignes. Moins de 25.000 € nous assure-t-on. Affaire à suivre...





Dacia Spring. La voiture électrique la moins chère du marché s'apprête à gonfler son tarif d'entrée. Fabriquée en Chine, elle ne bénéficie plus du bonus et est contrainte d'adopter les coûteuses dernières aides à la conduite de la norme GSR2. Pour faire passer la pilule du tarif qui grimpe, la Spring se restyle, gagnant en robustesse et en qualité perçue. L'autonomie n'évolue guère, 220 km, ni la puissance de 65 chevaux. Mais pourquoi donc changer quand la recette fonctionne ? Depuis sa commercialisation, 140.000 Spring ont été vendues en Europe. Elle ajoute même quelques commodités comme la charge bidirectionnelle.

Audi RS 6 GT. Le break sportif le plus connu de la planète va bientôt tirer sa révérence... sous cette forme-ci. Adieu, le V8 4.0 associé à une petite batterie de 48V. Sa remplaçante sera fortement électrifiée. Qu'importe... Plutôt que de vivre dans le futur et s'en inquiéter, pourquoi ne pas savourer l'instant présent ? Car pour célébrer cette fin de carrière, la RS 6 se dote d'un nouvel appareil sportif et d'une cure de puissance pour pointer la cavalerie à 630 chevaux. Les performances de TGV n'évoluent que par petites touches. Surtout, la rareté guide l'existence de ce break survitaminé : 660 exemplaires à un tarif mirobolant. Ce n'est qu'un au revoir, n'est-ce pas Audi ?



McLaren Artura Spider. La gestation a été plus longue que prévue, plus dure, mais le résultat est enfin sous nos yeux. L'Artura de série est enfin commercialisée ! Pour mieux le démontrer, McLaren dévoile sa version Spider... qui s'accompagne d'une légère amélioration des performances. Le V6 3.0 biturbo est remanié pour gagner 20 équidés. Toujours associé à une petite batterie et un petit moteur électrique, la puissance cumulée grimpe non plus à 680 mais à 700 chevaux. S'il a mis du temps à arriver, le Spider est excusé par la raison invoquée par la marque : réaliser le meilleur cabriolet possible. Hâte de voir la réalité...

Volkswagen ID. Le break Tourer vient prêter main-forte à la berline ID.7. On prend les mêmes et on recommence, mais avec une légère baisse d'autonomie à la clé (20 km environ) pour une hausse significative de l'habitabilité. Ou alors, vous pouvez baisser plus encore l'autonomie en choisissant la version GTX du break. En ajoutant un moteur sur le train avant, le break devient sportif, au moins plus dynamique, pour culminer la puissance des électrons à 326 chevaux. La citadine ID.3 ainsi que le familial ID. Buzz ont également reçu cette consécration sportive. Désormais, toute la gamme électrique de Volkswagen a reçu son badge sportif. Suffisant pour conduire à la réussite ?



Maserati GranCabrio. Le projet a été mené en parallèle du coupé, mais se découvrir prend plus de temps... Se débarrasser d'un tel couvre-chef demande un certain temps, surtout quand il faut le faire avec élégance... Une fois de plus, le choix s'est naturellement porté vers la capote en tissu. La carrosserie, elle, demeure dans le pur style maison, adoptant les mêmes lignes que le coupé. Qui pour lui reprocher ? Techniquement aussi, la GranCabrio copie la GranTurismo avec le V6 maison, ici en version Trofeo de 550 chevaux, tous guidés aux quatre roues. Plus tard, la version Folgore arrivera. Une élégance, une pureté... Maserati nous montre une fois de plus son talent...

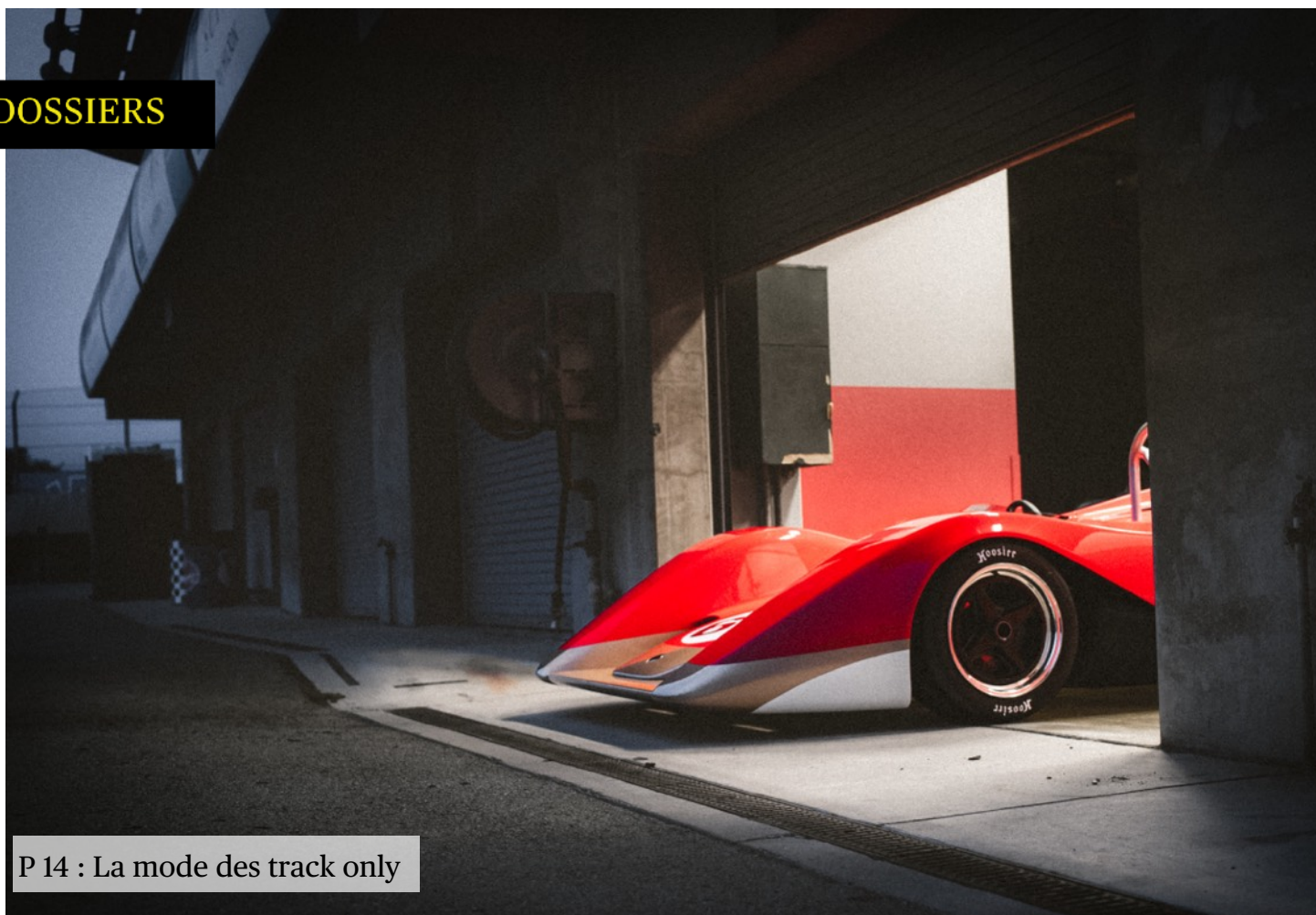
Boucars.fr



Retrouvez-y les dernières actualités, des reportages, nos essais, des histoires de marque ainsi que les premiers magazines.

2 articles par semaine

L'Automobile, une passion à partager



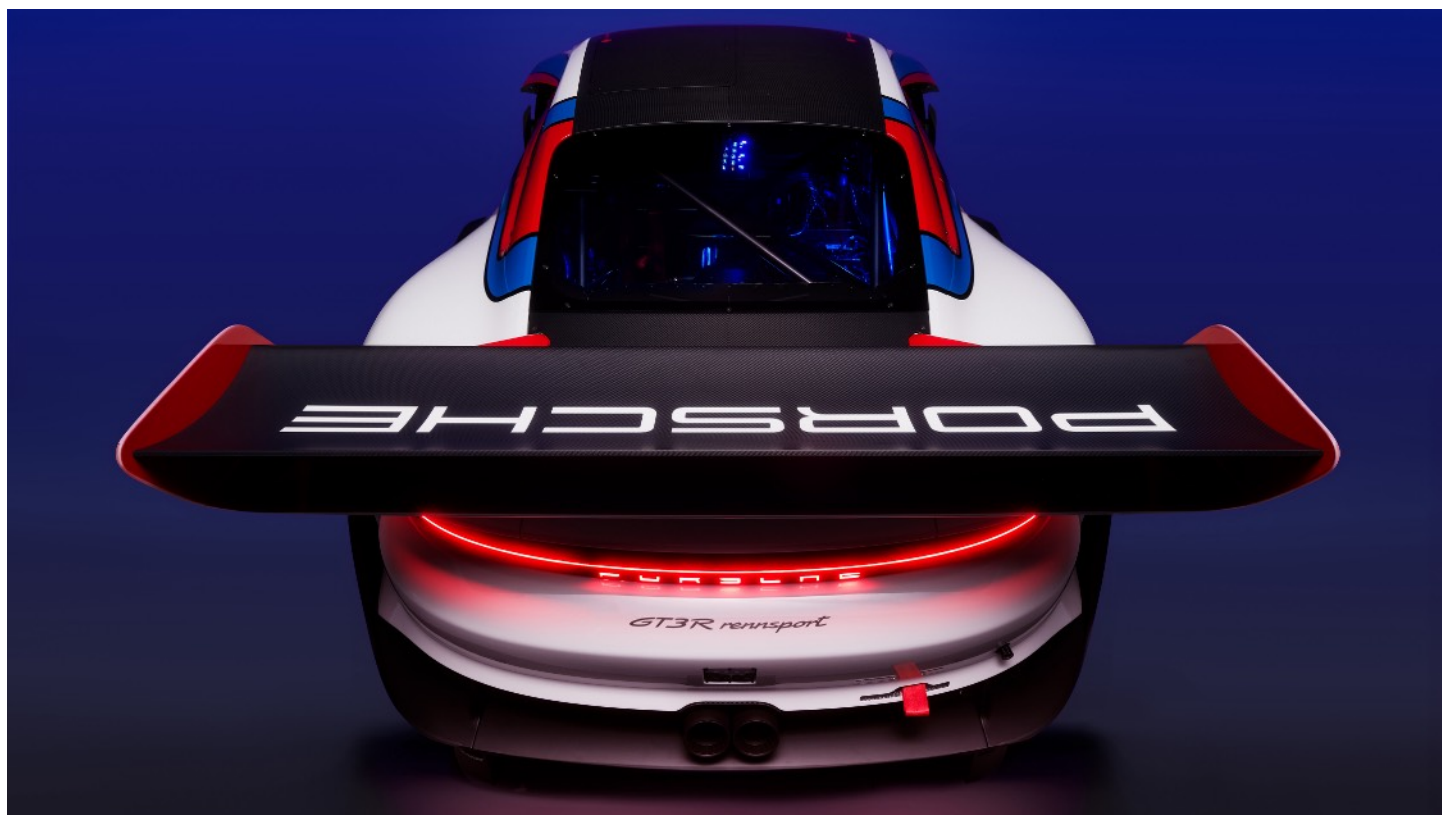
P 14 : La mode des track only

Deux dossiers aux sujets radicalement différents



P 24 : une voiture neuve à moins de 25.000 €

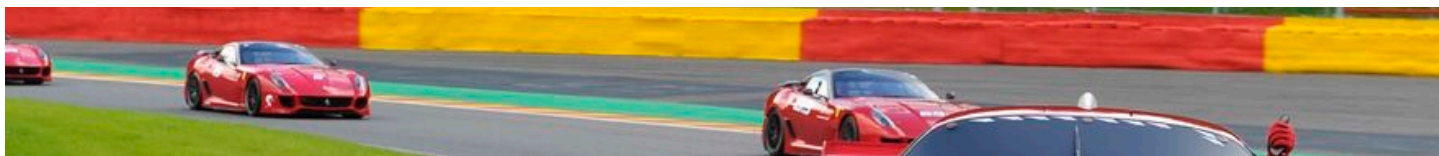
La mode des track only



Vous voyez-vous acheter une voiture à un montant astronomique sans pouvoir l'avoir dans votre garage ? La mode est à ce type d'utilisation : des autos interdites sur la route et domiciliées dans leur pays d'origine.

Bienvenue dans un monde où l'exclusivité est la norme, l'impossible réaliste et le pilotage une récréation. On ne parle pas de tarifs, d'une part parce qu'on ne parle pas des choses qui fâchent, d'autre part parce que certaines marques ne divulguent pas de montants. Nous avons plutôt choisi de les classer par ordre de grandeur, de puissance. On vous embarque ?





Malgré ce qu'on veut en dire, les voitures homologuées pour la route ne tiennent pas longtemps la confrontation avec une homologue chaussée de pneus slicks et dénuée de tout sens pratique. Depuis 2020, le nombre de ces produits sans plaque ni aucune homologation FIA a explosé. Au début des années 2000, on riait de la Ferrari FXX. Aujourd'hui, de nombreuses marques utilisent ces voitures comme vecteur de communication et innovent grâce à elles. Ou poussent les curseurs de la performance au maximum. Les moyens d'obtention du chrono le plus rapide possible diffèrent en fonction des marques, des moyens, et même des moteurs. En d'autres termes, elles prouvent qu'il y a toujours plusieurs manières d'arriver au même résultat. En voici la preuve...



Porsche 911 GT3 R Rennsport : la faim du fin



Quand on parle de voiture de sport, le premier nom à venir à l'esprit est bien souvent le sien. Porsche. L'élite de la sportive routière est, chose surprenante, la moins puissante du lot. Mais puissance et désir ne riment pas. Aussi, malgré son déficit de cavalerie plus ou moins important, le Cheval Cabré de Stuttgart avance des arguments solides : un moteur atmosphérique et un design inspiré du passé. En porte-à-faux arrière, le flat-6 atmosphérique continue d'officier dans une forme olympique et écologique puisqu'il tourne à l'E25, le carburant synthétique dans lequel Porsche investit sans regarder aux dépenses... En se débarrassant de toutes les brides, ce 4.2 à respiration naturelle affiche une santé de fer avec une puissance déjà phénoménale de 620 chevaux. Une cavalerie obtenue très haut dans les tours



avec un rupteur placé à 9.400 tours/min... Une écurie qui ne fait qu'une bouchée des 1240 petits kilogrammes de son poids plume de carrosserie qui ne partage avec sa voiture de base (la 992 GT3 R) que le capot et le toit. Tout le reste est inédit et rend hommage à la fabuleuse Porsche 935/77, celle-là même qui apporta la 7ème victoire à la marque sur le circuit de la Sarthe. Un clin d'œil qui se remarque surtout à l'arrière et le formidable aileron... Un rapport poids/puissance de 2 kg par cheval, une ligne à couper le souffle, un moteur sans fausse note, c'est à se demander si cette Rennsport a des défauts ! Sa rareté, peut-être... avec seulement 77 exemplaires, difficile de voir se réaliser mon rêve d'entendre, dans la vraie vie, son flat-6...

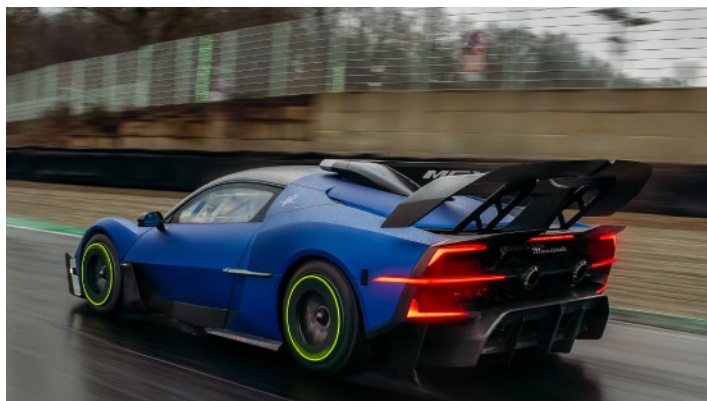


La Rennsport n'est pas la première à rendre hommage au passé sportif de la marque. En 2018 il y eut la 935. Mais celle-ci... est encore plus belle !



Maserati MCXtrema - Trident aiguisé

Après des années d'errance, Maserati retrouve sa grandeur sportive d'antan avec l'arrivée de la MC20 pour la route et de sa version GT2 pour la compétition. Rapidement, l'envie a été forte de réaliser une version dépourvue de cette homologation GT2. Une fois la réglementation écartée, seule compte désormais la quête de la sportivité, de l'efficacité. Celle que l'on appelait pendant un temps la Project24 est devenue MCXtrema lors de la dernière Monterey Car Week. Une Maserati Corse extrême ? En quelques sortes... Si elle ne va pas aussi loin que la regrettée MC12 Corsa, la nouvelle venue se débarrasse de tout le superflu. Les phares sont réduits au plus simple appareil, le nez plonge vers l'avant. Les prises d'air s'élargissent tout comme l'attirail aérodynamique qui gagne clairement en agressivité. Un aileron dorsal s'étire du cockpit vers l'aileron horizontal fixé sur trois mâts parce que... pourquoi pas ? Malgré cette agressivité notoire, une certaine élégance se dégage de cette bête de course. À l'inverse, les pots d'échappement suggèrent la bestialité même si les turbos étouffent quelque peu le V6 Nettuno. Si ce dernier distribue 630 équidés à la MC20 routière, il en développe nettement plus dans la version non réglementée : 740 chevaux. Autant dire qu'ils ne font qu'une bouchée des 1300 maigres kilogrammes de cette folie furieuse... et terriblement attirante, attachante, enivrante... Si seulement j'avais les moyens de m'offrir l'un des 62 exemplaires, je courrais à Modène. Mais il se murmure qu'une version plaquée est dans les cartons. Affaire à suivre...



*La carrosserie est éventrée de toutes parts... et pourtant l'élégance persiste.
Si seulement son V6 chantait plus aigu...*

Mercedes-AMG GT2 Pro - accessible ?

Peut-être la moins spectaculaire du lot. Enfin, esthétiquement. Sa robe ressemble à s'y méprendre à celle d'une classique AMG GT. À ceci près que la partie arrière se dote d'un aileron surdimensionné.

La livrée rend hommage à la livrée Petronas des Formule 1 Mercedes. Mais l'aileron rendrait jaloux les pilotes AMG !



Fixé à la manière à la mode, en col de cygne, il aide grandement à l'efficacité de la voiture en allant chercher l'air bien haut pour plaquer les roues arrière motrices au sol. À l'avant aussi l'agressivité est de mise avec une calandre béante en quête de vibreurs à limer. Derrière cette immense grille étoilée se cache un moteur bien connu qui ne démerite pas. Extrapolé de la version GT2 classique, cette version Pro bénéficie de la même configuration moteur, à savoir 707 chevaux. Mais, suffixe Pro oblige, une pression sur le bouton du volant fait tourner l'hélice du turbo du V8 4.0 un peu plus fort pour faire cavalier 750

équidés vers l'avant. En voyant le verre à moitié vide, on peut souligner que ce n'est jamais que 20 unités de plus que la Black Series de route dont elle partage l'architecture moteur à vilebrequin plat. Mais à moitié plein, on découvre une autre facette de la pistarde. Cette dernière offre une quantité de réglages impressionnante. Les amortisseurs, par exemple, sont réglables sur 4 voies contre 3 sur la version GT2 classique. Moins sensationnelle extérieurement, l'AMG GT2 Pro n'en demeure pas moins une chasseuse de chrono, une limeuse de circuit. Et sans doute est-elle l'une des plus accessible du lot.

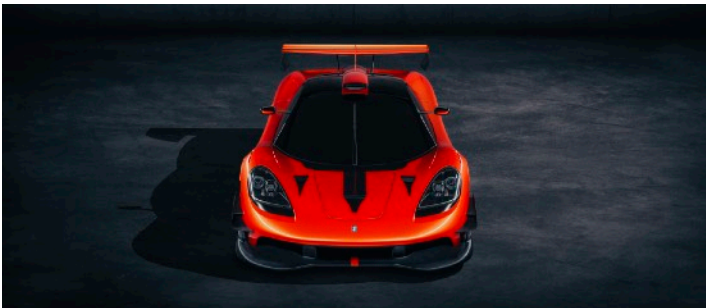
GMA T.50 S Niki Lauda - juger à la couverture

La GMA T.50 « classique » touche déjà au sublime. Ici, les mots manquent. Pourtant, le Français est une langue riche. Mais... Que dire devant un tel tableau. La GMA T.50 S Niki Lauda est le résultat de décennies d'expériences de M. Gordon Murray accumulées en sport automobile. Avec elle, il signe l'œuvre ultime. Il redéfinit la performance, la légèreté et l'aérodynamisme. La pureté de la T.50 cède sa place à la radicalité de l'aéro. Le long splitter à l'avant et les moustaches sur le pare-chocs avant se servent de l'air pour plaquer le train avant au sol. Sur le toit, la prise d'air NACA capte l'air plus tôt encore que sur la voiture de route, l'accéléralant encore pour le guider vers le moteur. Que dis-je, vers l'œuvre d'art mécanique qu'il est. Une splendeur signée Cosworth commandée par Murray. Le motoriste a réalisé le V12 le plus léger, 166,3 kg, compact, 3994cc, et puissant possible. Capable de tourner à

12.100 tours/minute dans un son cristallin digne d'une Formule 1 d'antan, ce V12 fournit 497 Nm de couple à 8.000 tours et 772 chevaux à 11.500. 11.500 ! Pour atteindre cette puissance phénoménale, GMA s'octroie l'aide d'un ventilateur arrière de près de 40cm de diamètre. Relié au moteur, ce dernier permet d'ajouter de la puissance au moteur en le gavant d'air à la manière d'un turbo et d'accroître l'appui aérodynamique. Lequel dépasse les 1500 kg, soit presque le double du poids de la voiture elle-même... Construite autour d'un châssis en fibre de carbone, mise en mouvement par un V12 ultra-léger, il ne pouvait en être autrement, la T.50 S Niki Lauda est légère : 850 kg environ. Dotée de pneus larges, de freins surdimensionnés et de roues ultra-légères, la pistarde assure des décélérations de l'ordre de 3,5 G ! Que dire... Que je rêve d'elle la nuit. Et même le jour. Mais seuls 25 exemplaires le verront, le jour.



Plus basse que la T.50, plus légère, et plus puissante, cette version piste nous ramène en arrière, à une époque d'anthologie où tout ne reposait pas sur les ordinateurs à bord : aileron, pneus, freins, tout est surdimensionné pour notre plus grand bonheur !



C'est son V12 qui m'a réveillé au Mans Classic 2023. Un son strident difficilement supportable. Mais, syndrome de Stockholm oblige, j'en redemande !

Apollo Evo - évolution extrême

Si vous trouvez que les lignes d'une Lamborghini sont torturées, que vous en avez marre de l'élégance de la carrosserie d'une Aston Martin ou du classicisme de Porsche, rendez visite à Apollo, ils auront l'antidote à tous vos symptômes. Les courbes s'effacent au profit des arêtes marquées. Comme toutes les voitures de ce dossier, cette Apollo Evo est l'extrapolation d'une version plus civilisée, en l'occurrence l'Intensa Emozione. Plus étonnant, l'Evo retire l'aileron gigantesque de l'I.E. au profit de plusieurs éléments aérodynamiques actifs pour assurer sa vocation pistarde. Comme si sa brutalité esthétique ne suffisait pas, l'Evo en remet une couche avec l'insolence de son moteur... Apollo tait son origine mais sa puissance et son architecture donnent des indications. Un V12 6.3, ça ne court pas les rues, pour notre plus grand malheur. Cette cathédrale atmosphérique serait donc issue de la Ferrari LaFerrari. Mais il a fait un petit tour en Allemagne pour écarter toute aide électrique (KERS) avant de trouver sa place dans le dos des passagers des Apollo. Le monument revu et corrigé par HWA Engineering (filiale d'AMG) hurle plus qu'il ne chante. Loin d'être un drame, même si mes oreilles saignent encore...

Ford GT Mk IV - Grand Talent

Cette voiture n'aurait pas dû naître. Récemment, nous avons appris que la dernière génération de la Ford GT a été pensée car la Mustang ne pouvait rivaliser avec les cadors européens en Endurance. L'hommage, lui, n'est que secondaire. Et cette version Mk IV encore plus. Mais plutôt que de pleurer ce non-avortement, réjouissons-nous. Car la Ford GT est l'une des voitures les plus impressionnantes de ces 10 dernières années. En extrapolant une version dénuée de tout sens utile, le résultat ne pouvait qu'être attirant. La Mk IV rend hommage, dans

son nom et sa vocation mais pas vraiment dans ses lignes, à la formidable GT40 Mk IV, victorieuse au Mans en 1967. Une date soulignée par la rareté de la voiture, limitée à 67 unités. La carrosserie arbore des lignes, des courbes plus soignées, plus lissées pour améliorer son efficacité aérodynamique. Une quête qui se poursuit au niveau des jantes suffisamment pleines pour limiter les perturbations aérodynamiques tout en laissant un jour pour laisser circuler l'air chaud en provenance des freins. Les prises d'air latérales semblent s'élargir

encore pour répondre à la demande du moteur. À l'arrière, l'élégance disparaît avec les deux sorties d'échappement tout juste posées à la hâte... Auparavant, un bel écrin se dessinait autour d'elles, avec l'aileron actif au-dessus. Ici, un massif aileron à fixation en col de cygne élargit la voiture. Un appui colossal que le moteur doit vaincre. Pour y parvenir, ce dernier augmente la pression de ses turbos pour fournir aux environs de 800 chevaux. Celle de route, loin d'être lente, en revendique 656. Une fin de haute volée pour une voiture non voulue...



Un dernier tour de piste... Cher patronyme GT, nous nous retrouvons dans 50 ans ?

Lotus Type 66 - retour en arrière

Incomparable. La Lotus Type 66 ne ressemble à aucune autre pisterde de ce dossier puisqu'elle pousse le curseur de la légèreté à son paroxysme, et celui des sensations avec. Convenons-en, une Lotus n'est déjà pas avare en émotions au volant, même pour les moins puissantes, un certain ADN survit à l'envahisseur électronique, lissant normalement les émotions au volant. Alors, imaginez ce qui arrive quand d'un côté, le poids baisse drastiquement et de l'autre la puissance augmente fortement ? Vous avez le résultat ici. Elle pourrait ne pas faire partie de ce dossier car elle est âgée. Si elle a été présentée lors de la Monterey

Car Week 2023, son design date des années 60... Fut un temps, Colin Chapman a voulu ajouter une corde de victoire à son arc de championnat. Il a ainsi étudié l'idée d'une voiture pour participer au CanAm outre-Atlantique, pour finalement abandonner le projet bien avancé pour se concentrer sur la Formule 1. Les descendants du génie de la légèreté ont trouvé les plans de cette Type 66 et les ont proposés à Lotus. Ainsi naquit cette bête enragée. Ô surprise, malgré son âge certain, la voiture est d'une efficacité étonnante. La ligne globale ne change pas, elle est simplement peaufinée par 1000 heures

passées en soufflerie. En revanche, les matériaux utilisés appartiennent bel et bien au 21ème siècle (fibre de carbone notamment), tout comme le moteur dont on ignore beaucoup de choses. Tout juste sait-on qu'il s'agit d'un V8 dont les objectifs de puissance et de couple sont de 830 chevaux à 8.800 tours/minute et 746 Nm à 7.600. Autre inconnue, le poids. Là encore, Lotus reste très évasive avec une approximation disant que la Type 66 génère plus d'appui que son propre poids (800 kg à 240 km/h). Quand le rapport poids/puissance descend sous le chiffre 1, le ton est donné. Sur simulateur, elle bat des GT3.



On ne sait l'origine de son moteur, ni même s'il est suralimenté ou non. Nous savons seulement que bielles, vilebrequin et pistons ont été forgés pour pouvoir supporter des régimes élevés.

Lamborghini Essenza SCV12 - chant du cygne



Le chiffre 63 sur le côté célèbre l'année de naissance de la marque, pas le nombre d'exemplaires : seules 40 unités pour cette très longue auto.

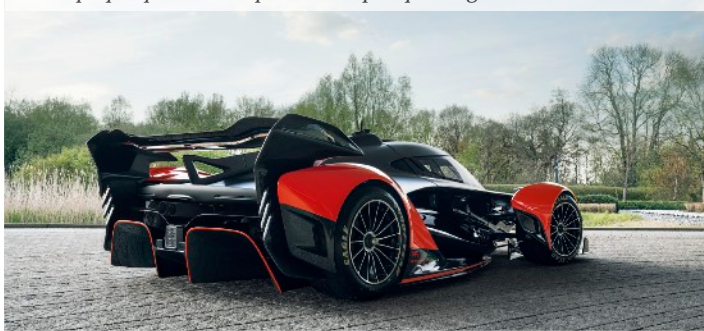
Jamais le V12 L539 n'a pu s'exprimer aussi bien que sous cette carrosserie. Jamais. Pourtant, il en a connu des évolutions. Né avec une belle écurie de 700 chevaux, il culmine dans cette pistarde à 830 équidés. Et c'est également la seule fois dans toute sa carrière longue de 12 années qu'il ne trouvera le chemin que des roues arrière ! Heureusement, les gommes postérieures sont larges (354mm) pour accueillir cette avalanche de puissance, cette monstruosité, cette vigueur passée par la boîte XTrac à 6 rapports. D'extérieur, la silhouette de l'Aventador est difficilement reconnaissable. On la devine aux vitres, mais tout le reste est redessiné. De la face avant penchée vers le sol, au bouclier dessinant un large sourire, du profil rallongé par l'empattement géant de 2,9 mètres (+20cm) jusqu'au train arrière semblant posé par terre... La silhouette semble dessinée d'un seul trait et, chose exceptionnelle pour une Lamborghini, on pourrait presque parler d'élégance ici... Les aficionados de la marque verront dans cette ultime évolution de multiples clins d'œil aux voitures passées. Pour les plus récentes, de la Sesto

Elemento à l'arrière et de la Centenario dans le profil. Pour les plus anciennes, une inspiration revendiquée par Lamborghini de la Miura Jota et de la Diablo GTR. On acquiesce doucement en se demandant où ça... Les multiples appendices aérodynamiques suggèrent un appui conséquent. Et pour cause : 1200 kg à 250 km/h. Désolé McLaren, mais la Senna (et ses 800 kg d'appui) est largement battue !



McLaren Solus GT - révalité

Enfin ! Enfin une McLaren qui ne ressemble pas à ses sœurs ! Ce qui explique que beaucoup ne savent pas qu'il s'agit d'une McLaren...



Mathieu Chedid, aussi appelé M, parle de la révalité, à mi-chemin entre le rêve (le bleu) et la réalité (le rouge) se trouve la révalité (mauve). Du rêve à la réalité, pour McLaren, il n'y a qu'un pas. On aurait pu parler de la Senna GTR, mais elle commence à vieillir. Or, la Solus GT est toute jeune ! Et, je n'aurais jamais cru dire ça un jour, mais elle aussi plus impressionnante. Impossible de parler d'homologation pour cette automobile d'un autre genre tout droit sortie d'un jeu vidéo. La mode, lancée au début des années 2010, consiste à imaginer un concept-car pour GranTurismo, un jeu de

simulation automobile, pour mettre en avant une marque aux yeux du grand public. McLaren a conçu un concept, puis a décidé d'en imaginer une version pistarde : la Solus-GT. Comme la virtuelle, la réelle ne compte qu'une place à bord. Une monoplace avec un cockpit fermé qui s'ouvre vers l'avant pour laisser apparaître un habitacle résolument sportif. Là aussi, la floriture n'a pas sa place. Seule compte la performance, comme pour toutes les McLaren. Mais, avec une voiture dépourvue de tout sens pratique, l'idée est poussée encore plus loin. À certains égards, elle ressemble à

une BAC Mono sous stéroïdes, avec un cockpit et un semblant de carrosserie autour. Et un plus gros moteur. En l'occurrence, un V10 atmosphérique (Judd ?) de 5.2 litres capable de tourner à plus de 10.000 tours/minute, de délivrer 650 Nm et 840 chevaux ! McLaren dit qu'il s'agit de la voiture la plus rapide qu'ils aient construite. Comme ils l'avaient dit pour la Senna... Elle est aussi la plus légère, puisqu'elle revendique une masse inférieure à 1000 kg et un appui supérieur à 1200 kg. Il semble que chez McLaren, l'escalade à la performance ne se terminera jamais...

Pagani Huayra R - œuvre d'art gentin

Attention, chef d'œuvre absolu. Nul ne peut rester insensible à cette sublime automobile. Horacio Pagani montre une nouvelle fois l'étendue de son talent avec cette version radicale de son deuxième modèle Huayra. Cette héritière de la Zonda R améliore tout ce qui peut l'être, sans perdre la notion de beauté, ni celle de la qualité de fabrication. La philosophie de Pagani étant, pour rappel, que tout doit être à la fois beau et utile. Pas de place pour le superflus, ni pour l'hideux. Dès le premier coup d'œil, on reconnaît le style Pagani, on identifie la Huayra. Sa face avant agressive mais élégante avec ses deux petits traits en guise de phares. Pour sa silhouette, Horacio dit s'être inspiré de la Porsche 917, sa voiture de course favorite, de la Ferrari P4 ou encore de la Ford GT40. Un mélange des genres agrémenté du talent de Pagani pour donner naissance à une sculpture sur roues du XXIème siècle. Une beauté esthétique qui continue

d'émouvoir d'un point de vue mécanique. HWA Engineering, filiale compétition du motoriste AMG, revoit le V12 mis à disposition par Mercedes-AMG pour le débarrasser... de ses turbos. Les deux appareils soufflent dans les bronches du V12 de la Huayra depuis 2011. Jamais il ne s'en était séparé. Jusqu'à cette sublissime Huayra R. Un V12 qui gagne, malgré tout, en puissance, passant à 850 chevaux à 8.250 tours/minute et un couple constant de 750 Nm de 5.500 à 8.300 tours. Pour le plaisir, le rupteur coupe l'alimentation à 9.000 tours. Malgré des freins surdimensionnés (410mm à l'avant, 390mm à l'arrière), des pneus gigantesques (275 et 325), et une longue carrosserie, la Huayra R ne pèse pas plus lourd qu'une grosse plume : 1050 kg. Près de 100 chevaux de plus que la Zonda R pour le même poids, et un appui encore majoré... que demander de plus ?



Malgré sa beauté, la Huayra R n'est pas faite que pour être reluquée, mais aussi pour être conduite. De préférence rapidement. D'ailleurs, Horacio Pagani l'a voulue accessible, ainsi les performances se rapprochent d'une GT3.



Très appréciée des clients Pagani, c'est tout naturellement qu'une version Evo a vu le jour...



Pagani Huayra R Evo - mieux que bien

Une surprise de taille... dans tous les sens du terme. Pagani nous a surpris en dévoilant une version totalement revue de la Huayra R. Plus puissante (900 chevaux), plus longue (+50mm), plus large, plus efficace (tourne dans des temps de LMP2) et encore plus belle... Un chef d'œuvre absolu à déguster avec le V12 atmo, et un toit amovible pour mieux profiter de ses vocalises !



Ferrari 499P Modificata - prototype modifié

Qui ne rêve pas de prendre la place d'un pilote lors d'une course de Formule 1 ? Ou même de GT ? Depuis le début du siècle, Ferrari propose à ses meilleurs clients de prendre le volant des voitures les plus rapides du monde, Formule 1, GT. Elle vient d'ouvrir son nouveau championnat : le sport prototipi. Un championnat monotype où tout le monde roule avec une 499P Modificata, une réplique améliorée du prototype victorieux aux 24H du Mans 2023. Améliorée ? Oui, ou plutôt qui se détourne du règlement du WEC. Ce dernier impose un poids minimum, une puissance maximum, un appui global limité... Autrement dit, il bride les ingénieurs. Aussi, Ferrari décide d'améliorer sa propre voiture dans son intégralité. D'abord, la puissance. Le V6 conserve sa puissance amplement suffisante. Comme la voiture homologuée au WEC, elle bénéficie d'un moteur électrique

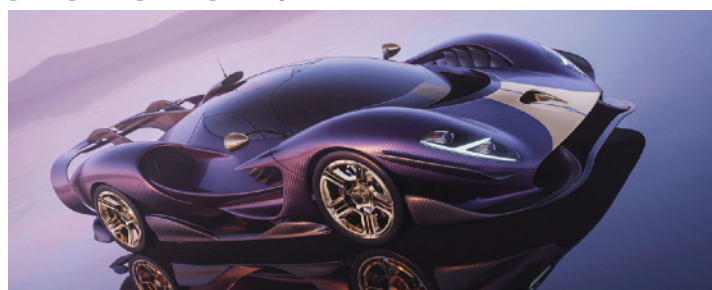
permettant d'augmenter la puissance au maximum de 680 chevaux. Ajoutons aussi que le règlement stipule que l'aide électrique sur le train avant n'arrive qu'à partir d'une certaine vitesse, supérieure à 150 km/h, ce qui ne sert pas à grand-chose dans l'absolu. Ainsi, en étant en marge de cette règle, la Modificata augmente sa puissance nominale à 707 chevaux. Et bénéficie également d'un KERS augmentant la puissance à 870 équidés pendant 7 secondes pour sortir plus fort des virages. L'électronique embarquée, les suspensions, l'aérodynamisme, tout a été revu pour convenir au mieux aux futurs propriétaires. Le sur-mesure va jusqu'au choix des pneumatiques, en l'occurrence des Pirelli spéciaux. L'argent ne fait pas le bonheur, mais il permet de s'acheter cette voiture. Et de se rapprocher de cette lubie...



DeTomaso P900 - utopique ?

DeTomaso et Apollo appartiennent au même groupe d'investissement. Les deux entités partagent la même plateforme pour leurs voitures de route mais se séparent concernant les moteurs, les performances et les designs. Alors qu'Apollo abuse des lignes acérées à rendre jalouses nombre de Lamborghini, DeTomaso choisit l'élégance, les courbes délicieuses et avantageuses. Et ce, même quand il s'agit de rendre plus sportive sa P72. Serait-ce l'origine Italienne de la marque ou celle Argentine de son créateur ? Son nom dévoile beaucoup de sa fiche technique. 900. Que peut bien signifier ce chiffre ? Ce n'est pas sa taille en pouces, ni son prix. Non, il s'agit de sa puissance et de son poids. En tous cas, tels sont les objectifs de la marque. Pour y parvenir, le choix s'est porté sur

un V12 atmosphérique, on peut difficilement faire pire, d'une cylindrée de 6,2 litres. Promis léger, à moins de 200 kg, il serait capable de tourner à 12.300 tours/minute. On sait, depuis l'Aston Martin Valkyrie, qu'il est possible de concevoir de tels monuments à la fois légers et puissants. En revanche, le poids... 900 kg ? Telle est la quête. Moteur et châssis devraient être développés conjointement avec Capricorn Group, des professionnels de la compétition automobile. Ces derniers ont travaillé notamment sur la Porsche 919. D'ailleurs, la P900 s'inspire de la catégorie dans laquelle courrait cette 919, les LMP1, pour dessiner ses appendices aérodynamiques. Il ne reste plus qu'à espérer que sa gestation se déroule sans accroc...





Vous l'entendez ? Non ? Vous l'attendez ? Oui ? La Valkyrie AMR Pro va servir de base à celle engagée dès l'année prochaine au WEC. J'attends pour l'entendre, ce V12 atmo dans la ligne droite des Hunaudières...



Aston Martin Valkyrie AMR Pro - le summum

La réputation d'Aston Martin ne concerne pas la performance ultime. Mais, pour garder Adrian Newey chez Red Bull, l'aérodynamicien a eu la chance de dessiner la voiture la plus performante qu'il puisse imaginer. L'élégance des Aston Martin est écarté au profit de l'efficacité. La Valkyrie de route annonce déjà une fiche technique exceptionnelle, mais cette AMR Pro la surpasse. Et de loin. Pourtant, la puissance régresse, passant de 1176 à 1015 chevaux. La faute à l'absence de moteur électrique dans la version piste. Le V12 persiste. Commandé à Cosworth, il ne pèse que 202 kg, tourne à plus de 11.000 tours/minute (régime d'obtention de la puissance) et cube 6,5 litres. Le plus impressionnant n'est donc pas le moteur mais l'efficacité aérodynamique. Conçue en collaboration avec Multimatic, Red Bull, Aston Martin et Newey, l'AMR Pro a passé des heures incalculables en soufflerie pour atteindre un appui colossal maintenu secret en valeur réelle. Il est tout juste annoncé comme le double de la voiture de route. À bien y regarder,



l'apparence ne trompait donc pas. Par rapport à la voiture plaquée, l'empattement s'allonge de 380mm (bon courage pour les virages lents), la carrosserie s'agrandit de 265mm en éléments aérodynamiques (aileron arrière, splitter avant), elle élargit ses voies avant (+96mm) et arrière (+115mm). En faisant l'impasse sur certains éléments de confort à l'intérieur, l'AMR Pro revendique même une masse proche de la tonne, contre 1270 kg pour la voiture de route. Avec un rapport poids/puissance inférieur à 1 et un appui colossal, les performances ne peuvent être que de haut vol. Tel est le cas. Sa rigidité extrême lui permet d'encaisser des accélérations latérales équivalentes à 3G ! On imagine donc sans mal son aisance sur les circuits de Formule 1, ou même Le Mans, où son V12 peut s'égosiller. Elle promet pouvoir tourner en 3'20 sur les 13,6 km du circuit sarthois. Malgré cette avalanche de chiffres délirants, Newey serait déçu de la voiture et a obtenu de Red Bull une nouvelle carte blanche. Elle devrait être meilleure que la Valkyrie...



Bugatti Bolide - W16 sous stéroïdes

Le concept est devenu réalité. En octobre 2020, Bugatti lève le voile sur un concept-car loufoque aux antipodes de ce que la marque nous proposait jusqu'alors. Pas de carrosserie aux courbes généreuses, ni d'exclusivité extrême dans les matériaux, de diamants ou de peinture spéciale. La Bolide imagine une Bugatti sans homologation, dessinée autour de son gigantesque moteur, avec un semblant de carrosserie simplement aérodynamique et efficace. La fiche technique donnait envie : 1850 chevaux, 1850 Nm et 1240 kg, soit un rapport poids/puissance de 0,67. Le concept a tellement plu que des clients ont voulu l'acquérir. Et comme le client est roi, la Bolide est passée de la postérité à la réalité sans perdre en popularité. Les objectifs ont été revus à la baisse mais l'identité reste la même. Par rapport à une Chiron, le W16 est plus proche du sol de 60mm. Toujours gavé par ses 4 turbos, le 8.0 litres envoie 1600 chevaux et 1600 Nm (dès 2250 tours) de couple aux quatre roues pour un poids de 1450 kg à vide, ce qui équivaut à un rapport poids/puissance de 0,9. Enfin, ça, c'est avec du SP98. Avec de l'octane 110, il retrouve sa puissance de 1850 chevaux et le rapport baisse à 0,78. Quand on sait les capacités d'accélération des voitures de route bien plus lourdes et parfois moins puissantes, on imagine sans peine l'explosivité de celle-

ci... En revanche, si les Bugatti brillent par leurs allures, ce n'est pas en virage qu'elles impressionnent le plus. Alors, pour devenir une chasseuse de chronos, la Bolide s'adjoint les services de suspensions à tige poussoir inspirées de la Formule 1, de pneus sur-mesure et de freins en carbone-céramique de 390mm. Les accélérations en ligne droite tiennent plus de l'avion de chasse que de la citadine, tout comme la vitesse maximale... proche des 500 km/h. L'appui à cette vitesse atteindrait les 2,9 tonnes. Si seulement elle pouvait réaliser un chrono sur le circuit du Mans...



C'est moi où la Batmobile est moins impressionnante que cette Bolide ? Surpuissante, ultra-légère, impressionnante, les qualificatifs manquent devant ce concept déluré.



Une voiture neuve à moins de 25.000 €... C'est possible ?

Il y a vingt ans, pour 25.000 €, un passionné pouvait s'offrir une Renault Clio R.S. neuve, une Volkswagen Golf bien équipée. Mais aujourd'hui sur le marché neuf, qu'avons-nous pour le même prix ?



Un train de pneus de Bugatti Chiron coûte... plus cher qu'une seule des voitures présentées ci-après. Il ne fait pas si bon d'être riche...



C'est bien simple, aujourd'hui... la Clio R.S. n'existe plus. Plus de demande paraît-il...



Flash back. Retournons dix ans en arrière. Nous voilà en 2014. Le monde tourne à peu près comme aujourd'hui. À un détail près : le carburant diesel est encore fortement plébiscité. Et l'électrique est à ses balbutiements. Une petite start-up californienne annonce une berline rapide en accélération après avoir assemblé un roadster sur base de Lotus Elise... Soit. Nous sommes en 2014 et il est possible d'acheter pour moins de 20.000 € une Audi A1, pour moins de 25.000 € une A3. Presque toute la gamme Dacia est accessible à moins de 10.000 €. Une Peugeot 208 ou une Renault Clio étaient accessibles à moins de 15.000 €. Et puis... tout a changé. Que s'est-il bien passé en 10 ans ? Les gouvernements ont perdu la confiance qu'ils avaient donné aux marques automobiles en 2015 avec le Dieselgate dont aucune firme n'est sortie la tête haute. Le cas Volkswagen est une jurisprudence. Les malus n'ont fait que grimper, les bonus diminuer. Les gouvernements ont voulu légiférer sur la sécurité routière, devenant de plus en plus invasive, nous nous en désolons souvent chez Boucars. Deux types de sécurité existent, l'active et la passive. La passive concerne l'après-accident (airbag, E-Call) quand l'active facilite

(?) la vie du conducteur. Parmi ces sécurités actives, nous pouvons citer l'ABS, l'ESP, des technologies autrefois réservées à l'élite du luxe automobile aujourd'hui indispensables sur nos voitures quotidiennes. Mais il y a aussi l'avertisseur de franchissement involontaire de ligne, l'aide au maintien dans la voie... des technologies qui mènent vers une conduite autonome de niveau 2. Des aides qui deviendront obligatoires à partir de juillet prochain pour toutes les voitures neuves et déjà présentes sur le marché. Des aides à la conduite coûteuses, des cellules de survie toujours plus rigides, des habitacles remplis d'équipements... Les marques avancent qu'il s'agit-là de demandes de clients. Ne serait-ce pas aussi pour expliquer la hausse incroyable des tarifs en si peu de temps ? Et aussi pour essayer de combler le retard que la start-up américaine a creusé en moins d'une décennie... Nous voilà en 2024, et peu de voitures sont disponibles à moins de 25.000 €. Dans les pages suivantes, nous avons répertorié les voitures neuves disponibles à moins de 25.000 € en achat comptant, les offres étant bien trop complexes, et avons écarté les voitures proches de la barre fatidique pour une raison simple : une option et le prix s'envole.



En 2014, l'habitacle d'une Mercedes-Benz Classe A ressemblait à ça. Un petit écran central de 6 pouces, des compteurs à aiguilles, d'innombrables boutons sur la planche de bord... Aujourd'hui, les écrans remplacent les boutons, un double écran remplace les compteurs et la finition s'améliore largement. Pour justifier un prix en nette hausse ?



En 2023, la voiture la plus vendue au monde était la Tesla Model Y, le deuxième SUV de la marque. Une électrique. Qui aurait pu le prédire il y a dix ans ? Justement, il y a dix ans, Ford imaginait une Focus, voiture la plus vendue au monde en 2013, avec une batterie électrique. Le thermique semble avoir perdu bien des batailles. Qu'en est-il de la guerre ?

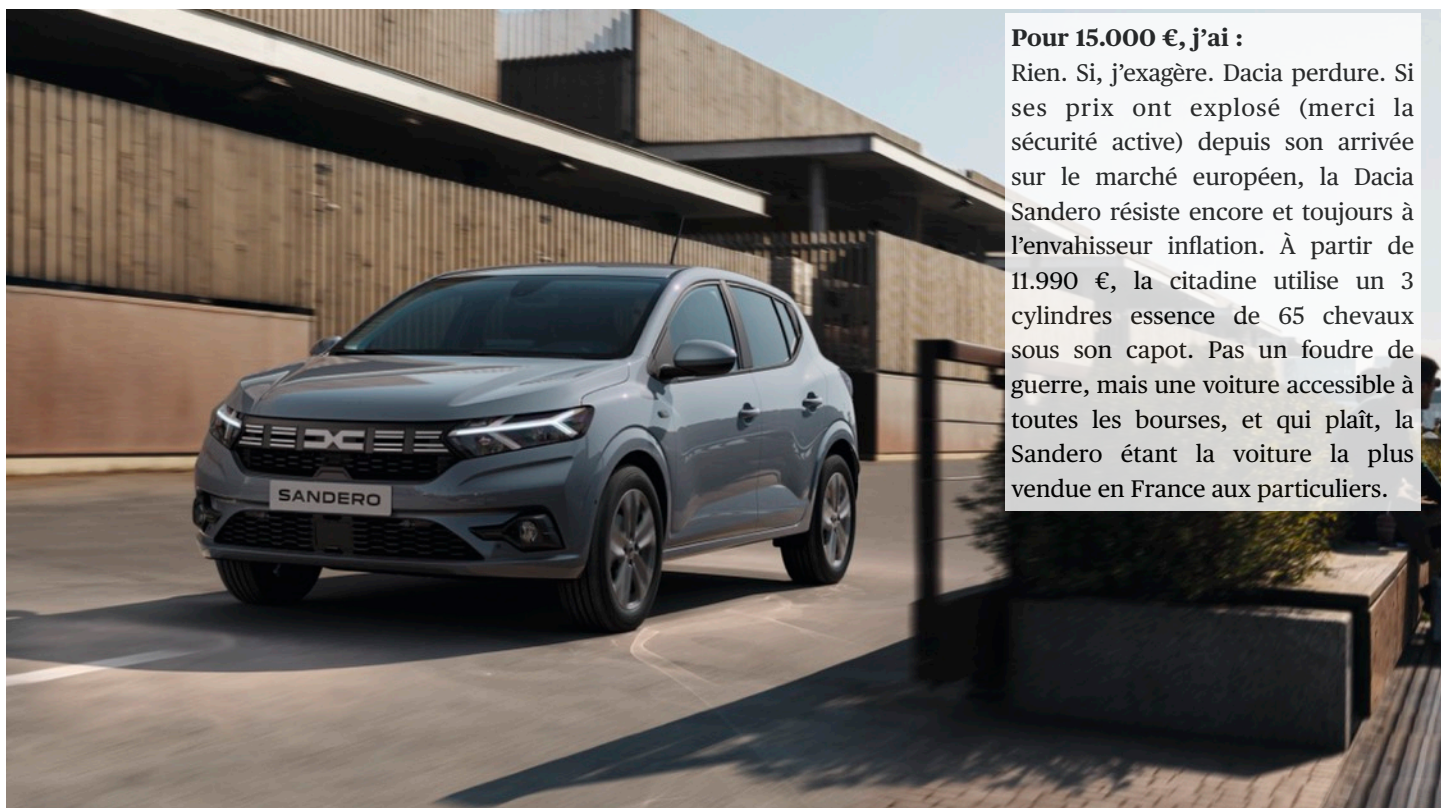
Pour 10.000 €, j'ai :

Pour moins de 10.000€, seule la Citroën Ami est disponible ou alors ses sœurs jumelles Opel Rocks et Fiat Topolino. Or il ne s'agit en réalité que d'un quadricycle motorisé. Sa faible puissance et son autonomie la coincent dans les centres-villes, la petite Ami a toutefois trouvé son public. Un pari réussi même si, au lancement, beaucoup d'observateurs mettaient Citroën perdant dans l'histoire...



Pour 15.000 €, j'ai :

Rien. Si, j'exagère. Dacia perdure. Si ses prix ont explosé (merci la sécurité active) depuis son arrivée sur le marché européen, la Dacia Sandero résiste encore et toujours à l'envahisseur inflation. À partir de 11.990 €, la citadine utilise un 3 cylindres essence de 65 chevaux sous son capot. Pas un foudre de guerre, mais une voiture accessible à toutes les bourses, et qui plaît, la Sandero étant la voiture la plus vendue en France aux particuliers.



Pour 20.000 €, j'ai :

L'offre s'élargit et s'internationalise. Pour un tarif plus généreux, la Sandero peut compter sur un autre moteur, voir un autre carburant, le GPL, ou alors augmenter la liste d'équipements. Les Jogger et Duster sont également affichés à moins de 20.000 € en entrée de gamme, à respectivement 17.590 et 19.990 €. Dans le trio français, Citroën dispose de l'offre la moins onéreuse avec une C3 thermique à 16.590 €. Peugeot et Renault sont au coude à coude avec la 208 à 18.580 € et la Clio à 18.700 €. Un peu moins chère, la Twingo est disponible à partir de 16.000 € avec le 3 cylindres de 65 chevaux. Les équipements de base sont là et son splendide rayon de braquage mérite à lui seul qu'on s'intéresse à la voiture. Un problème subsiste : la concurrence s'arme vite et bien mieux avec des équipements plus complets. Outre la concurrence franco-française, avec la Clio, il y a aussi les coréennes. Et à ce petit jeu, Hyundai impressionne avec sa micro-citadine i10 et sa citadine i20. Pour 17.100 €, la Hyundai i10 compte sur un petit 67 chevaux pour se mouvoir. Si les performances ne sont pas dantesques, son

équipement est plus que complet. Certes, elle ne dispose que de 4 ceintures pour son prix d'appel (une 5ème s'ajoute en fonction de la finition choisie) mais côté sécurité, elle se place parfaitement. Tous les airbags possibles et imaginables sont de série. Parmi les aides à la conduite, elle dispose de l'aide au démarrage en côte, des feux automatiques, de l'avertisseur de franchissement involontaire de ligne, de l'aide au freinage d'urgence... Les plus high-tech apprécieront l'écran de 8 pouces compatible avec Apple Car Play et Android Auto et les multiples ports USB-C. La panoplie est complète, à quoi servirait l'i20 ? À augmenter l'espace, et à ajouter une technologie en option, le contrôle des angles morts indisponible sur l'i10. Mais à 16.800 €, elle n'y sera pas sur la citadine rivale des Clio et 208. La cousine germaine de cette dernière tente par tous les moyens de monter en gamme, en augmentant son équipement en entrée de gamme et en gonflant copieusement les tarifs. Elle qui a commencé sa carrière en 2019 au prix de 14.600 € demande désormais 19.400 €.



Un seul vrai SUV est disponible à ce tarif (la Toyota Aygo X n'en est pas vraiment un), il s'agit de celui qu'on ne présente plus le MG ZS. Si les Renault Captur et Peugeot 2008 ont commencé en 2013 à moins de 15.000 €, ils sont désormais inaccessibles à moins de 25.000 €...



Pour 25.000 €, j'ai :

La même chose qu'à 20.000 €, mais avec des options supplémentaires. Ou alors, enfin, on peut approcher des SUV et entrer dans l'offre du groupe Volkswagen ! Attention, pas d'Audi ici, la petite A1 est bien trop onéreuse sur notre territoire. En revanche, il y a la Volkswagen Polo (21.390 €), un choix pragmatique qu'on ne peut renier. La Polo est une bonne citadine, que demander de plus ? Un peu de fantaisie stylistique peut-être ? La cousine Seat Ibiza propose un style plus affirmé, moins consensuel sans trop prendre de risques, et la même qualité de fabrication pour un prix un peu plus copieux. Ou alors, un choix pratique du groupe Volkswagen : les Skoda. Les Fabia et Scala. La première partage sa plateforme avec la Polo, la seconde avec la Golf. Les équipements sont complets, la qualité de fabrication bien présente et, Skoda oblige, la philosophie Simply Clever rend ces voitures tchèques très agréables à vivre. Des ports USB-C en veux-tu en voilà, des rangements à foison... Plus encore que les Seat ou Volkswagen, les Skoda sont des voitures à vivre, à partager. Il est d'ailleurs plus facile de bien vivre dans un environnement vaste.



Et les SUV dans tout ça ? Inabondables à moins de 20.000 €, mais à moins de 25.000 €, quelques uns résistent. Pas chez Volkswagen mais Seat commercialise encore le petit Arona. Un SUV urbain qui a l'avantage de l'image jeune de Seat et la connectivité embarquée. Ou alors le Skoda Kamiq. La même philosophie que les précédentes Skoda mais avec plus d'espace à bord. Le bon mélange, non ? On me répondra que l'image de Skoda n'est pas celle d'une marque plus jeune comme Seat... Qu'importe. Car d'autres SUV peuvent vous séduire, comme le Kia Stonic ? Un léger problème avec lui. Si son look est avenant avec son récent restylage, de série, la petite Picanto 4.000 € moins chère s'équipe mieux, à défaut de mieux recevoir. Hyundai arrive aussi avec le Bayon (comme le jambon) avec les mêmes équipements que l'i20 mais un plus grand espace à bord. Un choix pragmatique pour une marque discrète qui ne



fait pas de vague, intéressant non ? Même continent mais autre marque, Suzuki, avec les Vitara et S-Cross. Si, pour vous, la finition passe après les équipements alors pourquoi pas. Sinon, passez votre chemin. Le prochain, nous avons bien failli ne pas le mettre, tout simplement parce qu'à 24.850 €, il est à la frontière de ce dossier. Mais comme il a lancé la mode des SUV urbains, nous nous devons de l'y intégrer : le Nissan Juke. Plus consensuel mais avec sa personnalité, le Juke continue sa carrière dans cette deuxième génération qui gomme les défauts de la précédente (le coffre). Si seulement son prix n'était pas aussi élevé... À ça, Dacia riposte avec son Duster. Si pour moins de 20.000 €, ce choix est peu pertinent, ici il a toute sa place. Nouvelle personnalité, planche de bord rivalisant d'ingéniosité, moteurs de dernière génération... Il a tous les codes du best-seller.



Pour une électrique à moins de 25.000 €, j'ai :

... pas beaucoup de choix. En attendant le tarif de la Renault 5 E-Tech, il n'y a que trois offres. À partir de 18.400 €, et dans la limite des stocks disponibles, il y a la Dacia Spring dans sa première version. Petit moteur, petite batterie, petit gabarit, la Spring fait dans le réduit, comme son prix. La moins chère des électriques, loin d'être la meilleure à conduire. On est dans du Dacia pur jus, plus celui des années 2000-2010 que d'aujourd'hui, mais la recette a séduit puisqu'en moins de 3 ans, 140.000 exemplaires ont été vendus en Europe. Ça fait rêver... Dans le même groupe, la Twingo troque son moteur thermique pour un électrique et devient E-Tech. Pour 21.500 € dans sa finition authentic et bonus déduit, la micro-citadine revendique une autonomie de 190 km pour le même look que la version thermique séduisante. Ou alors, bien plus récente et plus intéressante, Citroën a dévoilé récemment la ë-C3, une citadine au design sympa, et à la proposition qui tient la route. Une autonomie suffisante de 320 km pour un prix canon de 23.300 € bonus non déduit. Son habitacle est rempli d'équipements en tout genre, la ë-C3 s'annonce comme un carton. Sur le même

segment que la R5, savourons cette rivalité. Nous retiendrons toutefois que pour que ce paragraphe existe, il fallait compter... sur nos marques françaises. Aussi, si nous aimons leur tomber dessus quand des choses coïncident, nous pouvons leur reconnaître une qualité, au moins une, celle d'être plus accessibles que les autres marques, à défaut de l'être totalement.



LISTE COMPLÈTE DES VOITURES VENDUES À MOINS DE 25.000 €

Marques	Modèles	Puissances (chevaux)	Prix (à partir de)	Énergies
Citroën	Ami	8	7.790 €	Électrique
Citroën	C3	83 à 110	16.590 €	Thermique (SP-D)
Citroën	ë-C3	113	23.300 €	Électrique
Citroën	C3 Aircross	110	23.060 €	Thermique (SP-D)
Dacia	Sandero	65 à 110	11.990 €	Thermique (SP-GPL)
Dacia	Jogger	100 à 140	17.590 €	Thermique (SP-GPL-H)
Dacia	Spring	65	18.900 €	Électrique
Dacia	Duster	100 à 140	19.690 €	Thermique (SP-GPL-H)
Hyundai	i10	67	17.100 €	Thermique (SP)
Hyundai	i20	84 à 100	18.800 €	Thermique (SP)
Hyundai	Bayon	100	23.600 €	Thermique (SP)
Kia	Picanto	67 à 84	15.090 €	Thermique (SP)
Kia	Stonic	100	22.490 €	Thermique (SP)
Mazda	2	90 à 110	20.250 €	Thermique (SP)
MG	ZS	106 à 111	17.490 €	Thermique (SP)
Mitsubishi	SpaceStar	71	15.990 €	Thermique (SP)
Nissan	Juke	114 à 143	24.850 €	Thermique (SP-H)
Opel	Corsa	75 à 100 (136 électrique)	17.900 €	Thermique (SP-H-E)
Peugeot	208	75 à 100 (136 électrique)	18.580 €	Thermique (SP-H-E)
Renault	Twingo	65	17.000 €	Thermique (SP)
Renault	Clio	65 à 145	18.700 €	Thermique (SP-H)
Renault	Twingo E-Tech	81	21.500 € (bonus déduit)	Électrique
Seat	Arona	95 à 150	20.990 €	Thermique (SP)
Seat	Ibiza	95 à 150	22.945 €	Thermique (SP)
Skoda	Fabia	80 à 110	20.710 €	Thermique (SP)
Skoda	Kamii	95 à 150	23.900 €	Thermique (SP)
Skoda	Scala	95 à 150	24.530 €	Thermique (SP)
Suzuki	Ignis	83	15.390 €	Thermique (SP)
Suzuki	Swift	83	15.790 €	Thermique (SP)
Suzuki	Vitara	115 à 129	20.830 €	Thermique (SP-H)
Suzuki	S-Cross	115 à 129	23.660 €	Thermique (SP-H)
Toyota	Aygo X	72	18.900 €	Thermique (SP)
Toyota	Yaris	116 à 130	24.450 €	Thermique (SP-H)
Volkswagen	Polo	80 à 110	21.390 €	Thermique (SP)

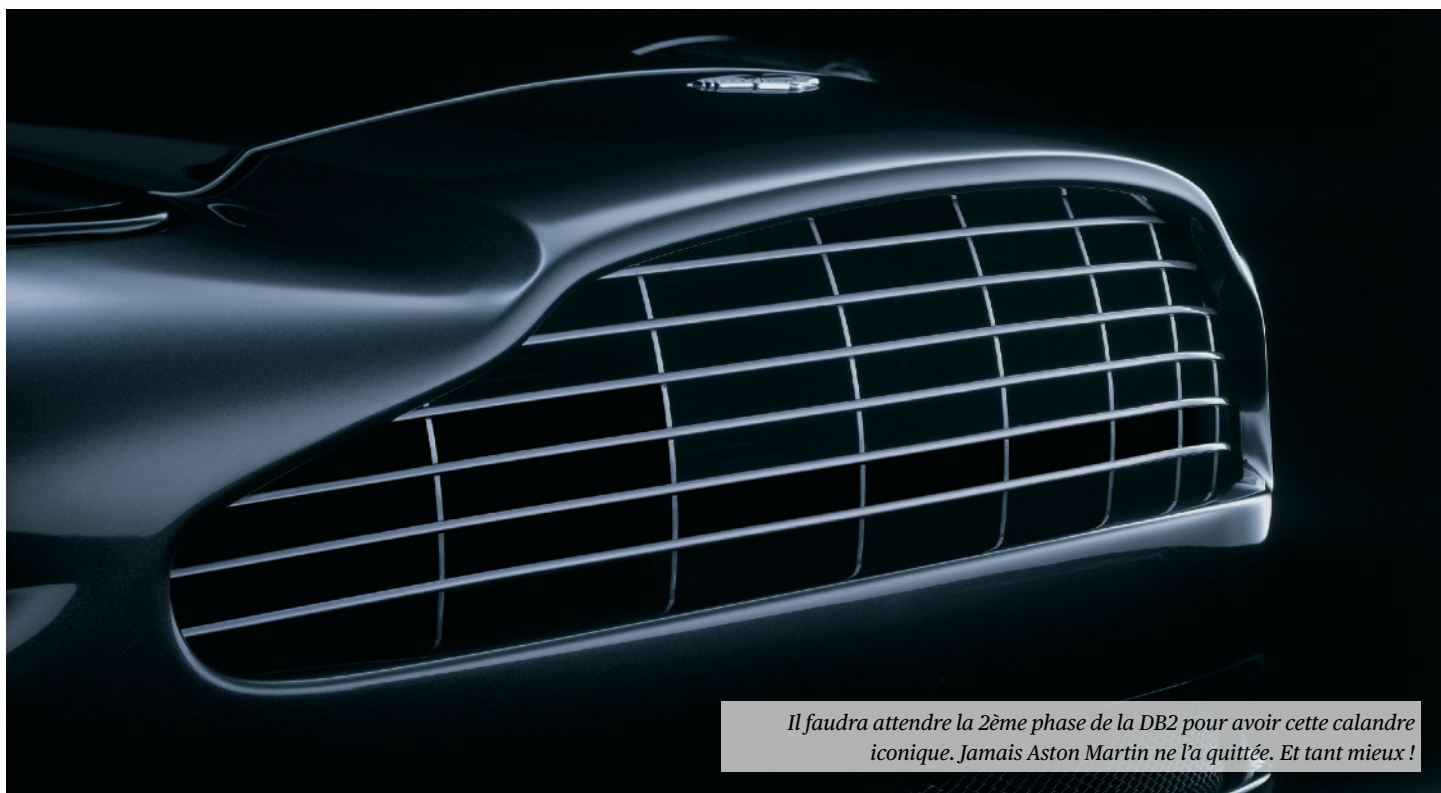


LA MANIE DES GT DE GAYDON

Définir le Grand Tourisme demande des exemples. Maserati incarne ce segment en Italie. En Grande-Bretagne, les GT sont bien souvent incarnées par deux autres lettres... DB.



Chose étonnante, les DB- GT sont les plus sportives des Aston !



Il faudra attendre la 2ème phase de la DB2 pour avoir cette calandre iconique. Jamais Aston Martin ne l'a quittée. Et tant mieux !

L'œuvre entière d'Aston Martin ne se résume pas qu'aux GT, mais son identité, son savoir-faire, son ADN est composé à 80% de ce type de carrosserie, de ce type de voiture et ce encore aujourd'hui. Pour résumer la gamme actuelle, la Vantage est la plus sportive du lot, la plus dynamique, la plus efficace. La DB12 incarne le Super Tourer, un segment que la marque se vante d'avoir inventé, un entre-deux de la sportivité et du confort. Au-dessus et pour encore quelques semaines, la DBS toise ses sœurs en étant une sorte de Muscle car à la britannique. Et tout ça... trouve une origine dans l'histoire de la marque, que ce soit dans le nom ou dans la proposition.

Les lettres DB arrivent dans la gamme en 1950. Trois ans auparavant, David Brown rachète Aston Martin pour une bouchée de pain peu après avoir pris possession de la marque américaine Lagonda avec une bien bonne idée derrière la tête. Il se trouve qu'un certain Walter Owen Bentley est entré chez Lagonda après avoir quitté son propre navire suite au rachat par son rival Rolls-Royce. Il y crée un 6 cylindres dernier cri doté d'une puissance convenable. Brown sait cela et achète la marque avec pour objectif de l'intégrer à de jolies carrosseries. Bingo ! Aston Martin est à vendre. Ainsi, les Aston roulent... en Bentley. La première à le recevoir est la DB2 en 1950. Point de DB1 officielle, la marque l'associe, par la suite, à la 2 litres sport basée sur un concept pensé pendant la guerre, l'Atom, mais qui n'aura aucun succès commercial. Au contraire de la DB2 qui attire plus de 300 clients. Elle dessine une carrosserie élégante qui débute par un capot avant dont on retrouve, grossièrement, le bouclier actuel. Le haut radiateur vertical au centre et les deux petites entrées d'air aux extrémités deviennent une entrée d'air d'une seule forme au cours de la carrière de la voiture. Au fur et à mesure des années, le capot s'affine, le radiateur réduit sa hauteur mais le moteur demande toujours de l'air, alors les trois radiateurs deviennent une seule et même entrée d'air. Et l'affaire est lancée : une carrosserie qui gagne en élégance d'année en année, une calandre signature, un intérieur aux matériaux glorieux, tous les éléments sont là ! En janvier 1951, la

DB2 reçoit même une option pour améliorer sa sportivité : Vantage. La DB2 Vantage augmente sa puissance à 125 chevaux. En octobre 1953, la DB2 devient DB2/4, augmentant son habitabilité puisque deux places supplémentaires s'ajoutent (d'où le 4). Le 6 cylindres Bentley s'améliore constamment, passant à une cylindrée de 2.6, puis 2.9 en 54 (140 chevaux). Le département marketing mélange ses intérêts à ceux de la technique et du sport. En effet, la DB3 S gagne en course et en popularité, et prête le dessin de sa calandre à la dernière évolution de la DB2/4 qui devient DB Mark III. Sous le capot, le 6 cylindres est revu par un nouvel ingénieur motoriste, un certain Tadek Marek, qui réussit à en tirer jusqu'à 195 chevaux. Éphémère, ce modèle arrivé en 1957 devait être remplacé dès 1958 par la nouvelle DB4, mais cette dernière tarde à pointer le bout de son nez...



Voici l'une des premières Aston DB2. La calandre est encore maladroite, mais l'élégance commence déjà à nous prendre par les sentiments...



L'Aston Martin DB4 Convertible phase 4 dessinée par Touring. Voyez la différence d'avec l'option Vantage aux phares profilés de la DB4 GT de la page de garde !

Britanno-italienne

Si la DB Mark III roulait sur les plates-bandes de la DB2/4, extrapolée de la DB2, elle-même basée sur la 2 litres, il n'est plus question d'aucun lien avec la nouvelle génération de DB, la DB4. Sous le capot, un nouveau moteur arrive, conçu par M. Marek. Ce 6 en ligne à double arbre à cames en tête doté de 2 carburateurs dispose de 240 chevaux dans cette première version. Aston Martin entre dans un nouveau monde stylistique aussi. La mode est aux carrosseries des stylistes italiens. C'est Touring qui remporte les suffrages grâce à sa technologie de châssis Superleggera. Un châssis tubulaire fin et rigide sur lequel se fixe les panneaux de carrosserie de l'élégante DB4 signée Touring. En septembre 1961, le coupé se découvre en Convertible et devient plus sportif avec le retour de l'option Vantage. Avec, les optiques se profilent, permettant de bien différencier la Vantage de la DB4 classique. Le moteur reçoit un 3ème carburateur pour admettre 266 chevaux sous le capot. Joli score mais loin de la DB4 GT, version routière de la terreur des circuits. Allégée, plus maniable (empattement raccourci de 13 cm à 236 cm) elle augmente sa puissance à 331 chevaux. C'est à partir de cette dernière version que 19 châssis seront habillés par le carrossier Zagato issu du dessin d'Ercole Spada. Une merveille absolue... Après 4 vient 5, et juillet 1963 voit se dévoiler le coupé DB5. Son style provient de la DB4 Vantage mais il se trouve affiné, plus élégant que sportif malgré une hausse significative de la puissance à 282 chevaux et de la cylindrée à 3995cc. Une version Vantage arrive en 1964, comptant sur trois carburateurs pour monter à 314 chevaux. Puis vient la DB6, qui préfère clairement l'habitabilité au style avec cette prépondérance arrière... La DB5 est bien plus élégante, surtout à l'arrière avec ces feux intégrés dans une partie renfoncée dans la carrosserie... Pour avoir le mélange des deux, la Volante de 1966 adopte la face avant de la DB6 et l'arrière de la DB5. Le mélange parfait !



L'avant est proche de la favorite de 007, pas comme l'arrière « fastback ».



La calandre s'affine, ne serait-ce pas là une DB Mark III ?

S comme strident

Comme tous les carrossiers et stylistes, Touring se retrouve dans la tourmente à l'approche des années 70. Tout juste ont-ils le temps de dessiner une DBSC magnifique qui inspirera la future DBS. Voilà la famille au complet ! Ce coupé déboule en 1967 avec un style en avance sur les concurrents. S comme Sport puisque le centre de gravité est abaissé par rapport à la DB6. Le moteur est identique à cette dernière, allant de 282 à 325 chevaux (Vantage). En parallèle, Marek étudie un V8 à injection de 5.3 qui trouve le capot de la DBS en 1969 sous le nom de DBS V8. En 1972, David Brown quitte ses fonctions et ses lettres de noblesse sont immédiatement retirées de la gamme : la DBS 6 cylindres devient Vantage (jusqu'en 1973, date à laquelle elle n'est plus produite) et la DBS V8 devient Aston Martin V8 (on ne peut pas faire plus simple...). S'ensuit une vie tourmentée faite de rachats, d'évolutions de l'AMV8 (notamment une Vantage améliorant ses performances) jusqu'à la mort du modèle en 1989. Peu avant, le modèle Virage a permis à la marque d'avoir un nouveau modèle dans sa gamme, puis une version extrapolée prenant le nom de Vantage inaugure en 1992 l'utilisation des turbos. En effet, la

Vantage V550 utilise deux turbos pour se targuer de cette puissance de 550 chevaux issue du 5.3. Une cavalerie qui grimpe même à 600 chevaux dans la bien nommée V600. Alors propriété de Ford, Aston Martin retrouve un peu le sourire avec la rationalisation des coûts et la DB7 conçue en collaboration avec TWR (Tom Walkinshaw Racing). DB7 ? Oui, la marque a souhaité revenir à la nomenclature du passé pour retrouver le succès. Un choix qui a fait chaud au cœur de David Brown. La DB7 classique embarque un 6 en ligne, la version Vantage double le nombre de ses cylindres ! Ce premier V12 dans une sportive de série de la marque est encore utilisé, au moins sa base, dans l'actuelle DBS. Enfin, dernier nom mais pas des moindres qui va peut-être revenir : la Vanquish. Son arrivée célèbre le nouveau Millénaire au Salon de Genève 2001. Elle améliore la DB7 Vantage partout où il est possible. Elle cède sa place à la DBS, qui cédera sa place à une autre Vanquish... Chose étonnante, il n'y eut pas de DB8, directement une DB9 à partir de 2003. Mais ça, c'est plus récent !



La première DBS, peut-être la plus belle ? Un modèle de transition, entre le 6 cylindres et le nouveau V8.



Celle qui toise la gamme au début des années 2000 s'appelle Vanquish S, avec un V12 onctueux et performant. Elle cède sa place à la DBS en 2007, qui laisse ensuite sa place à une nouvelle Vanquish en 2012, qui disparaît au profit de la DBS (ex-Superleggera)...



V8 biturbo contre 6 cylindres atmo carburateur, puissance du simple au double. Et pourtant, mon cœur n'hésite pas longtemps...

60 ou... 6. Entre la DB12 et la DB4 GT Continuation, 6 années les séparent. La DB4 GT suscite tellement d'émotion que le département Aston Martin Works a repris les plans de cette voiture pour en réaliser 25 flambants neuves !



Le département Aston Martin Works a également revu la DB5 de Goldfinger et la DB4 GT Zagato. Mais ça, c'est pour le prochain magazine !



En d'autres termes, mise à part dans ses premières années d'existence, la gamme Aston Martin n'a jamais cessé d'offrir une GT. Jamais de pure sportive, mais devons-nous vraiment les en blâmer ? Car les premières, celles des années 20-30 ne se vendaient pas, alors que les GT, oui. Peut-être son lien avec une série de films a-t-elle aidé... mais surtout, elles se sont forgées une identité propre. Les Aston Martin n'ont pas le piquant d'un Trident, le hennissement du Cheval Cabré ou la fougue d'un Taureau enragé. Elles ont leur propre proposition, en marge des autres. Une calandre unique, un charme particulier... Avec la nouvelle gamme, Aston Martin espère trouver une splendeur qu'elle n'a, en réalité, jamais vraiment connue.



DERRIÈRE LE VOLANT

Boucars est passé derrière le volant de plusieurs voitures depuis sa création. Dans ce numéro, nous vous en proposons deux grandes différentes.



37
41

HUMMER EV
BMW M3 E92



HUMMER EV - DÉBARQUEMENT INCOMPATIBLE



Oh ! Une réunion de famille... en face, le vrai, le gros, le beau ? À l'essai, le gros, l'héritier électrique. Plus civilisé que jamais...

À l'heure où se multiplient comme des petits pains les voitures électriques, où le mot efficience remplace le terme de performance, le HUMMER EV apparaît comme une aberration. Est-ce le cas ?



Des touches de cuivre un peu partout. Non ! Nous ne sommes pas chez Cupra mais chez GMC, à la tête de HUMMER.



Il n'y a pas que la photo qui brille, la voiture aussi. Elle attire la lumière face à ses voisines de parking !

N'y allons pas par quatre chemins, le HUMMER n'est clairement pas fait pour nos routes. Il peut y rouler, de toutes manières les voitures croisées se détourneront rapidement, de peur de se retrouver soit à rayer la peinture d'une voiture chère payée, soit à se faire rouler dessus par un gros engin. Oui, ce 4X4 est gros. Ses dimensions impressionnent, intimident presque. Le regard attendrit par les courbes délicieuses de la Corvette doit rapidement se focaliser sur un SUV, de peur de ne pas pouvoir écrire une seule ligne dessus. Revenons-en aux dimensions donc. Partons du principe que je ne suis pas très grand, je dépasse tout de même les Corvette et Camaro qui entourent le HUMMER. Le capot de ce dernier m'arrive aux épaules. Le haut du rétroviseur s'élève plus haut que moi. Alors imaginez le toit... Partons du principe donc que rien n'est petit dans ce véhicule, que tout est surdimensionné. La longueur tutoie les 5 mètres, la largeur atteint 2,2 mètres sans les rétroviseurs, la hauteur s'établit à 2 mètres... Outre ce gabarit impressionnant qui, finalement, affiche une certaine harmonie, la taille des pneus rend ubuesque son utilisation routière. Aux quatre coins, la « voiture » (si on peut encore utiliser ce mot) repose sur des pneus de 305/55 R22, avec une option pour passer les jantes à 23 pouces. Les pneus, eux, mesurent 35 pouces. Groupes les trottoirs... Au moins, dans l'empattement géant de 3,2 mètres, une énorme batterie élit domicile. Elle compte 20 modules et pèse pas moins de 1300 kg. La batterie pèse plus lourd qu'une citadine thermique. Bienvenue en Amérique !

Outrage à la France

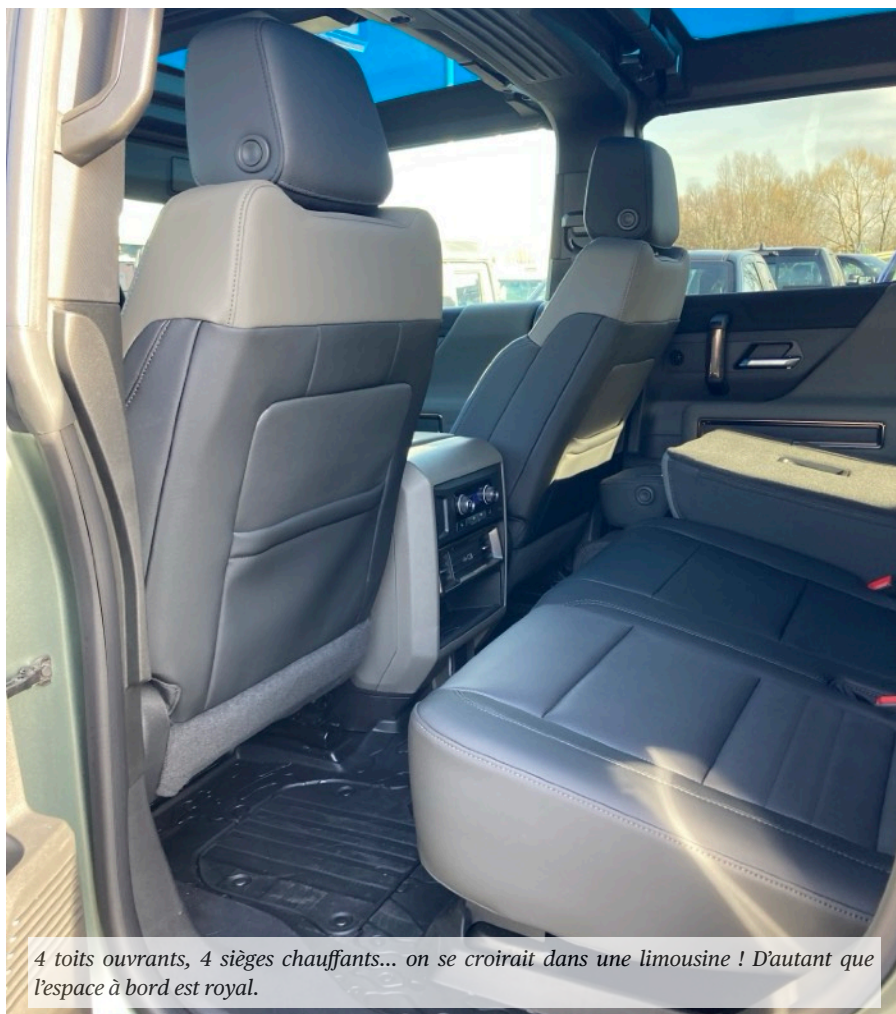
Fière de ses origines, la ricaine arbore fièrement le drapeau national sur le montant C. Et comme si son gabarit ne l'apparentait pas déjà à un HUMMER, ce dernier cache de multiples clins d'œil à la marque : un H dans les phares avant, le

dessin des feux arrière en H, les jantes marquées de H, 8 écrous pour serrer les roues (le H est la 8ème lettre de l'alphabet)... Et à l'intérieur, le bond de géant. Peu avant, je suis rentré dans un H1 original, un identique à ceux engagés dans les guerres américaines. Un sentiment de confinement (qu'on a bien connu ces dernières années) et de manque d'espace est fortement ressenti, malgré la largeur extrême du véhicule. Et alors entre les deux sièges avant, un mur de Berlin : je n'arrivais pas à toucher le siège passager. Retour dans l'électrique. Jamais l'expression monter à bord n'a aussi bien porté son nom. On salue instinctivement l'existence de la poignée sur le montant A et du marche-pied. À bord, l'allure rustique de l'habitacle, avec des matériaux à l'allure particulière contraste avec le deuxième aspect plus technologique. Un écran de 12,3 pouces prend place derrière le volant affiche toutes les informations essentielles à la conduite : autonomie, vitesse... et d'autres fonctions avec lesquelles on joue avec les boutons du volant. Au centre, une





énorme dalle de 13,4 pouces permet de contrôler d'innombrables paramètres, comme les modes de conduite, qui ont chacun droit à une animation 3D mettant en scène le HUMMER sur du sable, du gravier... Évidemment, il s'en sort tout le temps ! Les boutons physiques sont à affichage numérique. Console centrale, tunnel central, vides-poches... de multiples rangements à bord permettent de rendre ce SUV presque familial. D'autant que, empattement et longueur géants accueillent rudement bien jusqu'à 5 occupants, le tout avec de grands coffres. À l'arrière, l'espace navigue entre 1016 et 2316 litres selon la présence de la deuxième rangée de sièges. Ensuite, à l'avant, électrique oblige, un espace est laissé libre. Ici, il est prévu pour les panneaux de toit, tous amovibles individuellement. Ils s'enlèvent grâce à quelques clips. Chacun dans sa housse, et voilà le SUV transformé en cabriolet ! Et si la pluie guette, pas de panique. En refermant tous les rangements intérieurs disposant de ports USB et USB-C et charge à induction, le HUMMER devient waterproof. Oui, l'intérieur est imperméable. L'usage de matériaux discutables au regard du prix trouve une bonne explication ! Ils sont en effet pensés pour laisser ruisseler l'eau sans s'imbiber.



4 toits ouvrants, 4 sièges chauffants... on se croirait dans une limousine ! D'autant que l'espace à bord est royal.

Alerte générale !

Le HUMMER est de sortie ! Non, nous n'avons pas pu le conduire (pour l'instant ?). Mais nous avons pu faire un tour en passager, et nous rendre compte des aptitudes du véhicule sur route ouverte. Première étape : le sortir du hangar. Bien plus facile à dire qu'à faire... en apparence seulement. Les caméras et radars aux quatre coins de la voiture facilitent les manœuvres, et le rayon de braquage de 10,8 mètres, meilleur que celui d'une Clio, aide également. Merci les roues arrière directrices ! Un petit coucou à son ancêtre et le voilà parti sur les routes voisines. Elles ne semblent déjà pas bien larges pour une citadine, alors pour un bestiau comme ça, le tour du pâté de maison s'annonce difficile... à tort. Les quelques voitures croisées se rangent et ralentissent vite pour laisser passer l'immeuble sur roues. Un immeuble qui ne fait qu'une bouchée des quelque 4 tonnes. Chose aisée, me direz-vous, avec une puissance de 830 chevaux et un couple supérieur à 15.000 Nm. Oui, vous avez bien lu. Si, en conduite normale, les mouvements de caisse sont très contenus - peu de tangage, un roulis inhérent à la hauteur du véhicule - en conduite un tant soit peu sportive, l'histoire est autrement différente... La pédale de droite au plancher, les amortisseurs avant se délestent, à l'arrière ils sont surcomprimés, et la tête se retrouve instantanément envoyée vers l'appui-tête. Merci les Suédois pour cette belle invention qui m'a sauvé du coup du lapin. La direction s'échappe et les réactions sont forcément un peu bringuebalante : avec les quatre roues directrices, la direction est très vive une fois l'adhérence retrouvée. Le retour se fait en conduite paisible, piano piano, et me voilà devant ma voiture. Un changement drastique s'approche !



Seul le toit du conducteur est ouvert, les autres en place. Ça fait son petit effet !

À ce tarif, proche des 200.000 €, les Allemandes offriront de meilleurs équipements, de meilleures aptitudes (à part en tout-terrain), et un vrai moteur thermique. Mais l'exercice est à saluer. S'il ne convient pas à ma vision de l'automobile, force est de constater que dans son univers, il est à la fois pionnier et un exemple à suivre. La réalisation force le respect.



Un grand merci à Passion Automobiles pour cette découverte et à Maxime Poy pour sa disponibilité.

Essai BMW M3 E92

Grand cru millésimé

Une voiture très performante à sa sortie il y a près de 20 ans suscite-t-elle encore l'émotion, l'intérêt, l'envie ? Il suffit de prendre le volant pour le vérifier !



Photos : NFR VISUAL

Impossible de s'en lasser. Quand un moteur thermique se réveille, l'oreille se dresse. Et lorsque ce dernier est atmosphérique et imposant, les poils se hérissent. La M3 E92 est un mouton à 5 pattes dans la basse-cour des M3 coutumières du 6 cylindres en ligne. Certes, la première, la E30, avait un 4 cylindres mais un glorieux, puisqu'il était basé sur le 6 cylindres en ligne de la M1. Question prestige difficile de faire mieux. Comme la M5 E60, la M3 E92 est sortie au moment où BMW investissait à n'en plus regarder ses comptes dans des moteurs tonitruants. Au début des années 2000, la marque bavaroise fournissait un V10 à Sauber en Formule 1. En surfant sur cette architecture, la M5 reçoit un V10, elle aussi. Et la M3 écarte deux des dix cylindres pour embarquer un vaillant V8 à la pointe de la technologie à sa sortie. Autant dire qu'aujourd'hui... eh bien il n'a pas à rougir de la concurrence, loin de là. Mais ça, on y reviendra. Car la E92 ne se résume pas à son moteur, elle forme un tout proche de la perfection.



Avec un V8, atmosphérique, sa fiche technique vieillit plus que ses lignes. Ou plutôt, elle montre qu'elle n'est pas récente par sa fiche technique indigne de notre époque faisant la part belle aux batteries. Mais non, la M3 E92 n'est pas vieille. Sa carrosserie n'a pas pris beaucoup de rides, tout juste est-elle classique. Peut-être le seul design que Chris Bangle n'a pas surchargé... En réalité, c'est l'habitacle qui souffre le plus du poids des années, ou plutôt qui nous ramène à un passé où tout était plus simple. L'idée d'une fonction par bouton facilite grandement les choses par rapport aux multiples paramètres à aller chercher dans un écran tactile pas toujours ergonomique ni rapide... Pour la E92, rien de plus simple : l'écran n'est pas tactile. Il est loin et affiche la carte. C'est déjà ça, et c'est suffisant ! En face, les données principales et, en réalité, les plus utiles. Vitesse, régime du moteur, rapport engagé, le strict nécessaire et pourtant on ne manque de rien. La présentation n'a que peu vieilli, les matériaux ont monté en gamme ces dernières années mais les cuirs gagnent en charme ce qu'ils perdent en splendeur d'antan. D'autant qu'ici, les sièges se parent d'une jolie couleur rouge qui contraste avec le carbonschwarz de l'extérieur. Selon les rayons

de l'astre du jour, la peinture vire au noir ou au bleu marine. Une splendeur absolue qui donne envie de rester à tourner autour d'elle aussi longtemps qu'il fait jour. Mais, il y a aussi les quatre sorties à l'arrière, qui donnent envie de faire un tour, quand il fait jour, histoire de ne pas réveiller les voisins en pleine nuit. « J'ai changé la ligne d'échappement » explique le propriétaire. Mon envie d'en prendre le volant était déjà grande. Désormais, elle est irréprensible.

On peut me qualifier de vieux jeu, je l'assume. Je préfère les clefs, les vraies, à celles que l'on peut avoir sur notre smartphone pour déverrouiller la voiture. Je sens un lien physique avec la voiture. Une fois insérée dans son compartiment, cette dernière permet de réveiller le monstre tapis sous le capot et respirant par les quatre pots d'échappement. Le son ? Indescriptible. Le tonitruant V8 remplace le silence de la campagne vendéenne. À 20 km à la ronde, les siestes ont été interrompues, à coup sûr ! Marche arrière pour ensuite aller droit devant, c'est parti pour une balade en V8 majeur (il a plus de 18 ans).



En ballade ou en balade

Le temps que la mécanique chauffe, on reste à des vitesses relativement basses et à des régimes convenables. De quoi laisser exprimer le chiffre 3 de la nomenclature. La Série 3 est la mini-GT de la marque. Un coupé conçu pour rallier des destinations éloignées avec, derrière le volant, l'assurance de ne pas s'ennuyer. Avec une BMW, on ne s'ennuie jamais. Et celle-ci ne déroge pas à la règle. Grâce à la boîte DKG 7, le coupé file droit, vite et confortablement. Pas de mouvements de caisse parasites, on dirait un TGV mais avec une vraie mécanique sous le capot. Les passagers ne se plaignent pas. Si, à l'arrière, les places sont plus spartiates, le passager avant apprécie le confort du siège semi-baquet. Mais la place de choix se trouve derrière le volant. Derrière les deux branches horizontales, des palettes se cachent, de quoi aider l'orchestre à 8 trompettes à 4 soupapes chacune à chanter. Mais ? Que vois-je arriver devant ce long capot ? Une ligne droite ? Nulle automobile aux abords, il est temps de voir ce qui se cache là-

dessous... En mode auto, la boîte réagit presque immédiatement aux injonctions du pied droit, rétrogradant rapidement pour tomber aux régimes adéquats. Le V8 change de tonalité à mesure que le régime grimpe. Et remplace le comportement de Série 3 par celui de M. Cette fois, le son ne provient pas des hauts-parleurs : quel bonheur ! À 5.000 tours, la vitesse atteinte dépasse déjà largement celle limitée. Oups. Mais le moteur ne faiblit pas. Et nous ne sommes que sur le 2ème rapport. La raison contraint le cœur à passer le rapport. 3ème. Et la ligne droite continue. Les pistons continuent de danser, dessinant un plus large sourire sur le visage défait du conducteur. 6.000 tours. Le son chatouille l'épiderme et murmure à l'oreille : vas-y, grimpe encore. 6.500. Le murmure augmente le volume. Mais la vitesse aussi. Et la ligne droite arrivant vite devant, on lève le pied et on freine. Une flexion du poignet suffit pour placer l'avant sur la trajectoire souhaitée.



La M3 est une thérapie. Elle devrait être remboursée par la Sécurité Sociale. Un tour avec et le monde s'en porte mieux.

Puis, les cours de pilotage me reviennent en mémoire « une fois le point de corde passé, accélère doucement mais sûrement. » C'est pas moi, c'est le prof qui l'a dit. Alors, une fois le point de corde... le V8 continue sa valse sans perdre son popotin qui, pour rappel, est le seul à recevoir la puissance du moteur. Et le couple. S'il ne dépasse pas 400 Nm, il montre qu'il est inutile d'avancer un chiffre mirobolant pour rendre accro au volant. Qu'importe les virages, le châssis encaisse, et encaisse, et encaisse. L'ensemble moteur-boîte compense le manque cruel de confiance du conducteur qui, en freinant trop et trop tôt se retrouve presque au ralenti à certains tournants... Alors, retour en 2, et c'est reparti. La boîte justement, c'est peut-être le seul vrai grief de la voiture, encore que... Elle manque de rapidité par rapport à celle de sa remplaçante, ou d'une Supra par exemple. Mais il ne s'agit là que d'un détail qui n'entache en rien le plaisir de conduite à bord de cette M3. Un plaisir qui se partage. La preuve par les multiples villages que nous avons traversés avec le coupé. Au premier coup d'œil, la carrosserie relativement sobre de la M3, exception faite du capot bombé, n'attire pas forcément les passants. Mais, une fois les virages ou

les ralentisseurs effacés, le V8 perturbe le silence du petit village et les sourires se dessinent. Les enfants cachent leurs bouches avec leurs mains, les parents se demandent comment un gamin de 20 ans peut rouler dans une telle auto. Normal : elle ne m'appartient pas. Et puis, il est temps de retourner au bercail. Mais pas sans goûter, à nouveau, aux saveurs du 4.0. La confiance a grimpé. Je connais la voiture, la route est bien sèche, la ligne droite bien longue. Et si on découvrait les bonheurs mécaniques au-delà des 6.000 tours/minute ? 5, 5,5, 6, la voiture ne faiblit pas. Le regard est focalisé sur le point le plus loin possible, histoire de ne pas se faire surprendre. À l'oreille, le chuchotement revient. Nous voilà à 7.000 tours, et le moteur monte dans les aigus. De baryton à soprano. Le plancher et la pédale de droite sont au même niveau, le vilebrequin passe à 7.500 tours/minute, avec un son sublime. Mais le virage, auparavant si lointain, s'est vite rapproché. J'avais bien envie de découvrir les joies du rupteur, mais mon courage et mon envie de rendre la voiture en un morceau m'ont contraint à lever le pied.



Prendre le volant d'une sportive rend très souvent accro. La Supra m'a plu pour son train avant directif, mais son 6 cylindres m'a presque déçu. Au contraire, la M3 impressionne sur tous les tableaux. Dans le sens premier du terme, l'éveil des sens, elle est sensationnelle. Et dire qu'il me reste encore 1.000 tours à découvrir... j'ai hâte d'en reprendre le volant !

Nous vous offrons deux visuels de deux autres œuvres d'art.
Derrière l'objectif, notre artiste maison NFR Visual



Renault Espace F1 au musée Matra

Nous vous offrons deux visuels de deux autres œuvres d'art.
Derrière l'objectif, notre artiste maison NFR Visual



La sculpture Spirit of Ecstasy de Rolls-Royce au musée Matra



PRENEZ SOIN DE VOTRE VÉHICULE
HORS DE LA ROUTE ET IL PRENDRA
SOIN DE VOUS SUR LA ROUTE.

335 MM

LARGEUR MAXIMALE

23 POUCES

DIAMÈTRE MAXIMAL

93 %

DE CAOUTCHOUC RECYCLÉ



Commander