Sport auto

À PARTIR DE 2 300 € JUSQU'À 240 000 €

2025 2026 HORS-SÉRIE

GUIDE OCCASION

55 modèles à la loupe : Offrez-vous la voiture de vos rêves

Spécial Porsche

S'offrir une 924, une 944 ou même une 928 ! Et pourquoi pas ?

L 14563 - 78 H - F: 6,90 € - RD

BEL : 7,5€ - ESP : 7,5€ - GR : 7,5€ - DOM S : 7,5€ - ITA : 7,5€ - LUX : 7,5€ - PORT CONT : 7,5€ - CAN : 10,50$CAN - MAR : 80DH - TOM S : 950CFP - CH : 10FS - TUN : 18DTU

SPORT AUTO HORS-SÉRIE 2025-2026 GUIDE OCCASION : OFFREZ-VOUS LA SPORTIVE DE VOS RÊVES

LE CLUB SPORT AUTO PRÉSENTE

DU 10 AU 19 AVRIL 2026

MISSION 007

Infos

BONS BAISERS D'ITALIE

UN ROAD TRIP EXCLUSIF SUR LES TRACES DE JAMES EN ITALIE DE VENISE À MATERA

OUVERT AUX GT D'EXCEPTION ET EN PARTICULIER CELLES DES BONDS ET DES MÉCHANTS

WWW.THEJAMES.RUN

Sport auto

Une publication du groupe Reworld Media

REWORLD MEDIA LEADING MEDIA GROUP
axel springer

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

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France** (RCS Nanterre 477 494 371)
& Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)
Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION HORS-SÉRIE
Rédacteur en chef adjoint **Franck Mozzanini**
Rédacteur coordinateur **Maël Pilven**
Rédacteur **Thomas Riaud**
Photographes **Thomas Riaud, Adrien Cortesi, Greg, Bernard Asket, DR.**
Assistante **Karine Roumestand (01.41.33.55.94)**

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

PUBLICITÉ
Directrice exécutive régie **Elodie Bretaudeau-Fontelles**
Directrice commerciale pôle automobile **Nathalie Martins**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel (01.41.33.29.21)**
Contact publicité **José de Almeida**
Planning **Angélique Consoli (01.41.33.53.52)**
Stéphanie Guillard (01.41.33.53.50)
Trafic **Léa Joya**

PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS
Tél. 01.41.33.57.73
Directeur de publicité adjoint **Fabrice Gauvin**
Premier maquettiste **Fernand Laranjo**

MARKETING
Directrice marketing et diversification **Sylvie Siguret**
Responsable marketing et diversification **Frédérique Gasbarian**

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**
Chef de groupe **Davina Champaigne**
Chef de produit **Julie Duarte**
Responsable diffusion marché **Philippe Merrien**
Responsable des ventes **Mélanie Caillé**

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Chef de fabrication **Créatoprint**

RÉALISATION GRAPHIQUE ET PHOTOGRAVURE
Studio Pykha
5, rue Paul Bert 93400 Saint-Ouen
Couverture **M&Cie**
Photogravure couverture **Compos-Juliot**
11, rue bleue, 75009 Paris
Imprimeur **Roto France Impression**
25, rue de la Maison Rouge
27185 Lognes

PRÉPRESSE
Tél. **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**
Adjoint **Stéphane Mossot**

SERVICES ABONNEMENTS
Tél. 01.46.48.47.61 du lundi au vendredi, de 9h à 19h et le samedi de 9h à 18h
Internet **ABO.SPORTAUTOMAG.FR**
Courrier **SERVICE ABONNEMENTS *SPORT AUTO***
59898 Lille Cedex 9

COPYRIGHT BY SPORT AUTO
Reproduction des articles et dessins strictement interdite sauf autorisation.
Les documents et manuscrits non insérés ne sont pas renvoyés à leurs auteurs.
E-mail : sportauto@reworldmedia.com

LE TRI + FACILE
BAC DE TRI

Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement, de sources recyclées et contrôlées
PEFC
www.pefc-france.org

Date du dépôt légal **novembre 2025**
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **14 novembre 2025**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

C'est l'occasion !

C'est le moment de se caler bien au chaud dans le canapé pour feuilleter votre Guide Occasion Sport Auto et commencer à réfléchir à votre futur projet… Parce que le printemps sera vite là ! Plutôt qu'une tondeuse autonome, pourquoi pas une sportive ? Certes, ce n'est pas le même budget… encore que : la première Audi TT (p. 38), ou encore la Fiat Coupé (p. 106), se trouvent toujours à des prix imbattables. Et puis, il y a aussi, entre autres, les Ford Mustang (p. 118), Chevrolet Camaro (p. 86), Toyota GT86 (p. 218) et GR86 (p. 222)… Avec un peu plus de budget, on peut même envisager une Lotus, une Jaguar, une Mercedes, une Bentley… voire une Ferrari. Bref, tous les genres, pour tous les goûts, à tous les prix. Mais n'oubliez jamais de penser au coût d'entretien, à l'assurance…
C'est pour vous aider à bien cerner tout cela que notre magazine recense un maximum d'informations pour chacun des 55 modèles présentés — sans oublier notre dossier spécial Porsche : pour s'offrir un bolide allemand à moteur avant, avec un large spectre financier, de la 924 dès 8 000€, à la 928 jusqu'à 120 000 €, en passant par les 944 et 968 ! Il ne vous reste donc plus qu'à tout lire, à choisir votre modèle… et à le trouver !

Franck Mozzanini

Sommaire

Spécial Porsche Un rêve abordable 6
Alfa Romeo **GT V6** 18
Alfa Romeo **8C** 22
Aston Martin **DB7** 26
Aston Martin **DB9** 30
Aston Martin **DB11** 34
Audi **TT « Mk1 »** 38
Audi **RS 4 « Mk4 »** 42
Audi **RS 6 « Mk3 »** 46
Audi **R8 « Mk2 »** 50
Audi **TT RS « Mk3 »** 54
Bentley **Arnage** 58
BMW **Série 8** 62
BMW **M5** 66
BMW **Z4** 70
BMW **i8** 74
BMW **M4** 78
Chevrolet **Corvette C6 Z06** 82
Chevrolet **Camaro** 86
Dodge **Challenger** 90
Ferrari **348** 94
Ferrari **550 / 575 Maranello** 98
Ferrari **FF** 102
Fiat **Coupé** 106
Fiat/Abarth **124 Spider** 110
Ford **Focus RS « Mk3 »** 114
Ford **Mustang** 118
Jaguar **XKR « Mk1 »** 122
Jaguar **XJR** 126
Jaguar **F-Type R** 130
Lamborghini **Aventador** 134
Lexus **IS-F** 138
Lotus **Esprit V8** 142
Lotus **Elise « Mk3 »** 146
Maserati **Quattroporte** 150
Maserati **4200 GT** 154
Mazda **RX-8** 158
McLaren **GT** 162
Mercedes **Classe E 55 AMG « W211 »** 166
Mercedes **Classe E 63 AMG « W212 »** 170
Mercedes **Classe C 63 AMG Coupé** 174
Mercedes **AMG GT** 178
Mini **GP** 182
Nissan **GT-R** 186
Opel **Speedster** 190
Peugeot **308 GTI** 194
Porsche **911 type 996** 198
Porsche **911 type 991** 202
Porsche **Cayman** 206
Renault **Clio R.S. « Mk4 »** 210
Renault **Megane R.S. « Mk4 »** 214
Toyota **GT86** 218
Toyota **GR 86** 222
Venturi **Atlantique 300** 226
Volkswagen **Scirocco R** 230
Volkswagen **Golf GTI** 234
La cote des sportives 238

Remerciements à : l'expert Philippe Sana pour ses précieux conseils, ACE, Alfa Romeo NDG, American Car City, Aston Martin (Paris 15e), Audi Bauer Paris Roissy, Audi France, Auto For You, Auto Parc 72, BMW Chartres, BMW Distribution (Paris 15e), BMW M Club de France, BMW Paris Velizy, Carrosserie Hervé (spécialiste Ferrari), centre Porsche (Strasbourg), Club Alfa Romeo France (M. Jacquot), club Fiorano Racing, Colombo Challenge, concession Modena Sport, concession Renault Le Roux, Corvette Club de France, Damien Bouchet (Jean Lain Autosport Annemasse), David Schmaltz (Renault-RS), David Vitela (Drive Car), David-Alexander Schwartz (Audi Lemauviel Exclusive), De Widehem Automobiles, Dimitri Courtois (Courtois Honda Chambourcy), Dominique Romeo (Fiorano Racing), EdenAuto Toyota Toulouse Rocade Ouest, Fordenco, Franck (Quagliozzi Racing), Garage BM 92, garage du Clos de Montlhéry, garage Lexus GTA Meaux, garage Thierry Autos (spécialiste Fiat-Lancia), Garancières Auto, GAM91, GL Racing, Jackie Jag' (Paris Prestige Cars), Jean-Claude Basso, Jaguar des Ulis, Jaguar Saint-Germain-en-Laye (Duffort Motors), Lamborghini Paris, Lemauviel Automobiles, Lotus-Marcassus Sport, Ludovic Luchez d'Autology, L'Essence de l'automobile, McLaren Paris, Mercedes Autohaus 60, Mercedes Chambourcy, Mercedes Como Automobiles (Paris 11e), Mercedes GAM91, Mini France, Mini Paris Vélizy, Monfort Automobiles (Ludovic Sanchez), Motor Village Boulogne-Billancourt, Motors Gallery, Neubauer Paris, Olivier (COC Motors), Paris-Londres Automobiles, Pascal Nodot, Patrick Vital (Simplici Car), Peugeot Hiltenfinck Automobiles, Philippe Benard (Mercedes Como-Bercy - Paris 12e), Philippe Handjian, Pierre Chassay (spécialiste Corvette), Pierre Gay du Centre Porsche Vélizy, Pierre Vitré (Ford Store Paris-St-Ouen l'Aumône), Raymond Boutinaud (Boutinaud Racing), Rocco (Porsche - Neubauer Boulogne), S&B Prestige, SL Automobiles, SV Automobiles, Sylvain Bernard (CPL Sport), Sébastien Bouverot (Ford Chambourcy/Groupe Priod), Thalass Auto Detailing, Thierry (GTA Meaux), Thierry Guillemin (concession Pozzi), Toyota France AMG, Venturi Extrême Limite, Volkswagen Chartres Auto.21, Xavier Bertin de CPSA 28. Alexandre Havard, Aymeric Leroy, Cédric, Christophe M., Claude Busson, David, Dominique Bresson, Emmanuel Andry, Eric Debel, Frederic N., Gabriel Darville, Gilles Fraysse, Guillaume, Hugues Bigot, Jacques Mounier, Jean-Philippe, Jean-Pierre, Jesus Pascuzzo, Jerôme Fombelle, Jocelyn L., Lionel Gelinet, M. Autin, M. Boniface, M. Cazenave, M. Hubert C., M. Howe, M. Simon et Kévin, Marco Vinci, Marc, Michel Girod, MM. Nicot et Bourdon, Morgan S., Nelson De Sousa, Nicolas, Olivier, Pascal, Patrick, Peter Côme, Philippe, Roberto, Roland Pincemaille, Stephen Lasry, Stefano, Sylvain Vié, Thibault P., Tony Chapelon, Vincent, Youcef Maza.

OFFREZ-VOUS UNE PORSCHE À MOTEUR AVANT…

Dossier réalisé par Jean-Rémy Macchia

924

928 GTS

B. ASHLEY / VIRAGE AGENCY / DPPI

Pour beaucoup de passionnés à travers le monde, l'univers des Porsche se résume aux modèles dotés d'un moteur arrière, de préférence à six cylindres et de préférence refroidi par air. Alors, quand il est question de 924, de 944 ou de 928, ils boudent. Et la cote s'en ressent. Pas très haute. Profitez-en !

Au début des années 70, le maître-mot chez Porsche est «diversification». À tout prix, il faut sortir du modèle unique autour de «Sa Seigneurie 911». Et oser une modernisation technique, qui passera forcément par l'abandon du moteur arrière. La première tentative, en 1975, se nomme 924. Si la voiture reste naturellement un coupé, son moteur quatre-cylindres issu d'Audi sans quasiment aucune modification ne fait a priori pas saliver les foules. Et les chronos revendiqués, bien loin des chiffres affichés par l'indétrônable 911, font grise mine. Il n'en faut pas plus pour plomber d'office la réputation et la carrière du modèle. Les 944 puis 968 qui vont suivre sur la même base ne changeront rien à l'affaire: côté image, cette lignée associée à un caractère de «sous-Porsche» restera à la traîne. Moins de deux ans plus tard sort la 928. Là, les ambitions sont nettement plus affûtées: un magnifique V8 conçu rien que pour elle, une ligne à la fois lunaire et racée, et un train arrière à braquage induit. La carte de visite technique est alléchante. Hélas, la fatalité va encore frapper cette Porsche non conforme à la vénérable et vénérée 911: malgré des chronos qui pour le coup déménagent, ce coupé embourgeoisé, alourdi, qui offre quatre vraies places, ne rentre pas dans les contours habituels de la marque. Même punition que pour les 924 et consœurs: image en demi-teinte et mévente.

En collection, la même malédiction s'est acharnée sur ces modèles. Pendant longtemps, ils ont été totalement ignorés, boudés par les «porschistes», qui se prétendaient les seuls vrais défenseurs de la marque. Depuis à peine 10 ans, les 928 sortent enfin de l'ombre. Elles le méritent! Mais les «petites» 924, 944 et 968 restent encore malmenées par les collectionneurs. Mis à part quelques séries très spéciales. ■

944 Turbo Cup

924 La modestie lui va bien

Production **(1975-1988) 152082 exemplaires**

Prenez la 924 pour ce qu'elle est : un très honnête coupé dont le logo sportif est prestigieux mais qui, dans ses versions courantes, ne va pas vous coller au siège. À moins que vos élans fougueux ne vous guident vers quelques exécutions plus rares…

PHOTOS: D.R.

C'est sûr : la 924 est une voiture de grande série. Plus de 150000 exemplaires construits… Jusque-là, les Porsche plafonnaient à quelques dizaines de milliers d'exemplaires. Ce coupé bien moins cher que la 911 (55500 francs à sa sortie, 35 % de moins qu'une 911) mettait forcément la barre plus bas. Aujourd'hui, les chronos d'une 924 «de base» n'ont vraiment plus rien d'affriolant. Mais l'auto conserve sa qualité de conception, et une ligne qui, quoique discrète, peut franchement vous séduire.
Oubliez que sa suspension avant et sa direction proviennent en grande partie du coupé Scirocco, que le freinage des premières versions avec tambours à l'arrière se montrait décevant, que sa boîte à 4 rapports (5 en option à partir de 1978 seulement) apparaissait comme une anomalie. Retenez plutôt le comportement neutre et équilibré grâce à son architecture «transaxle», avec moteur à l'avant et boîte rejetée à l'arrière pour parfaire l'équilibre des masses.

924 CARRERA GT

■ 1980 : coup de folie à Zuffenhausen. La 924 reprend une appellation inaugurée 22 ans plus tôt par une version pointue de la 356. Cette méchante Turbo ultra-sportive dépasse en puissance la 911 d'alors : 210 ch. 406 exemplaires. Très chère.

924 TURBO

■ Depuis 15 ans, les versions turbo (170 ou 177 ch selon les années) ont pris quelques couleurs en collection. Aujourd'hui, elles ne se trouvent quasiment pas à moins de 16 000 €, pour un exemplaire propre. Qui est devenu rare…

924 D'ORIGINE

■ Lisse et équilibrée, la ligne moins sculptée que celle de la 911 a été jugée anodine par les amateurs de la marque. Pour eux, les phares rétractables ne constituaient même pas un atout !

Des versions captivantes

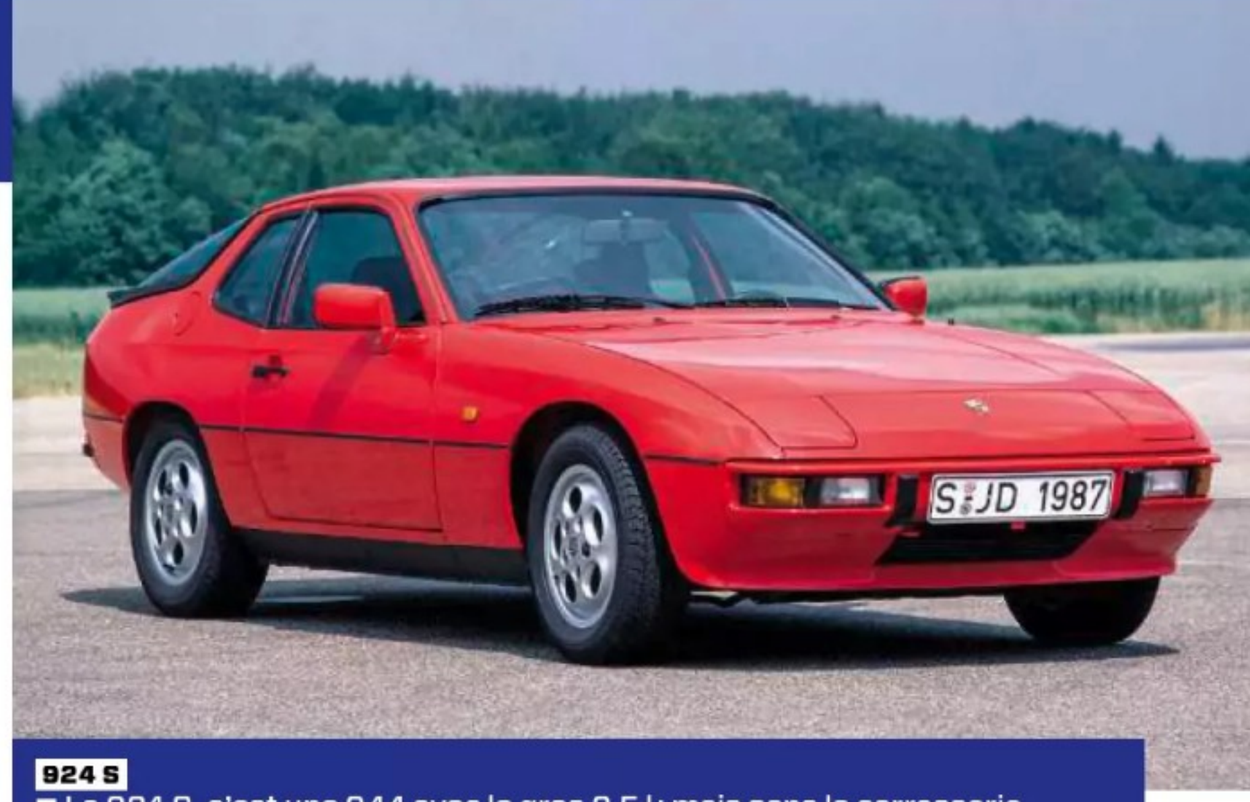
Quand apparaît la version turbo en 1978, la donne change. Les performances s'affûtent, le caractère mécanique s'affirme. Le démon de la sportivité qui hante les ingénieurs maison va permettre la sortie de versions endiablées, avec des rendements moteur percutants et des trains roulants peaufinés donnant des comportements très incisifs. Au contraire des versions «standard» dont les prix stagnent assez bas, ces interprétations culminant à 210 ch sont fortement cotées. Et puis, en fin de carrière, vous avez une version inattendue et qui ne manque pas d'intérêt: la S. C'est une 944 avec son moteur 2,5 l légèrement dégonflé, et dont la carrosserie sans élargisseurs d'ailes est strictement celle de la 924. Une version qui depuis quelques années prend nettement de la valeur.

Elle a ses petits soucis

Le drame de la 924, c'est que cette Porsche n'a pas été prise au sérieux. Se sont ensuivies des ribambelles d'inconvénients et de disgrâces: autos mal stockées, entretien très négligé, mauvaises réparations après un choc… Sans oublier les bidouillages de mécanique et de carrosserie dont elle a été affublée. Bref, aujourd'hui, une 924 correcte dans un jus d'origine est un objet rare. L'immense majorité des offres porte sur des versions 2 l atmo. Normal: elles ont été les plus produites. 121289 exemplaires, 80 % du total!

Pour l'époque, la caisse apparaissait bien protégée contre la corrosion. La garantie anticorrosion est passée à 7 ans dès les modèles 77. Mais le temps fait son œuvre et beaucoup d'autos victimes d'éraflures peuvent avoir de la rouille. Inspectez l'entourage du bac à batterie, les ancrages de suspensions, les fixations du berceau moteur et l'intérieur des passages de roues. Le réservoir de carburant peut rouiller. Moteur et boîte de vitesses apparaissent solides. Mais l'injection mécanique Bosch K-Jetronic est une tannée à régler. Des soucis sur le régulateur de pression peuvent rendre les démarrages difficiles.

À bord, ce n'est pas l'enchantement. Le vieillissement se révèle moyen. Les autos restées au soleil peuvent présenter une planche de bord fendue. Les revêtements de sièges s'usent ou se déchirent près des coutures. Les accessoires se montrent assez fragiles, et le totalisateur kilométrique avoue des faiblesses. ■



924 S

■ La 924 S, c'est une 944 avec le gros 2,5 l; mais sans la carrosserie qui montre ses muscles. Elle se reconnaît à ses jantes type «téléphone» à 5 trous. En collection, elle vaut maintenant plus qu'une 944. Surtout si elle a la direction assistée (très rare).

CARRERA GTR

■ La version la plus puissante, conçue exclusivement pour la piste. Furibonde et radicalement sportive, elle est un objet rare et très, très cher.

Porsche 924

Version	Dates	Moteur 4 cylindres	Vitesse	Accélération (1000 m D.A.)	Particularités	Nombre d'exemplaires (1)	Cote
924	Nov. 1975 à déc. 1985	1 984 m³, 1 arbre à cames en tête, 8 soupapes, injection mécanique, 125 ch à 5 800 tr/mn, 165 Nm à 3 500 tr/mn	204 km/h	30,5 s	Puissance limitée mais déjà homogène et largement recommandable. Version la plus courante.	121289	8 000 €
924 S	Août 1985 à juil. 1987	2 479 cm³, 1 arbre à cames en tête, 8 soupapes, injection électronique, 150 ch à 5 800 tr/mn, 195 Nm à 3 000 tr/mn	213 km/h	29,8 s	Version de fin de carrière avec moteur 2,5 l de 944, légèrement dégonflé dans un premier temps.	16 669 (2)	16 000 €
924 S	Juil. 1987 à juil. 1988	Idem, sauf: 160 ch à 5 900 tr/mn, 210 Nm à 4 500 tr/mn	220 km/h	29,1 s	Juste pour sa dernière année, la S reçoit le 2,5 l exactement dans la même définition que la 944.	16 669 (2)	16 000 €
924 Turbo	Sept. 1978 à août 1980	1 984 cm³, injection mécanique, turbo, 170 ch à 5 500 tr/mn, 245 Nm à 3 500 tr/mn	225 km/h	28 s	Davantage de nerf et caractère sportif mieux affirmé. Seulement 143 ch sur modèles américains.	13 616 (3)	19 000 €
924 Turbo	Août 1980 à déc. 1983 (4)	Idem, sauf: injection électronique, 177 ch à 5 500 tr/mn, 250 Nm à 3 500 tr/mn	230 km/h	27,7 s	Nouvelle injection électronique, puissance légèrement boostée. Seulement 154 ch sur modèles américains.	13 616 (3)	19 000 €
924 Carrera GT	Sept. 1980 à sept. 1981	Idem, sauf: injection mécanique, 210 ch à 6 000 tr/mn, 280 Nm à 3 500 tr/mn	240 km/h	27,4 s	Face AV retouchée, ailes AV élargies, extensions d'ailes AR rivetées, sièges sport, jantes Fuchs 15 ou 16".	406	90 000 €
924 Carrera GTS	Courant 1981	Idem, sauf: 245 ch à 6 250 tr/mn, 335 Nm à 3 000 tr/mn	245 km/h	24,5 s	Exécution radicale de la Carrera GT. Pour la piste mais également homologuée pour la route.	59	400 000 €
924 Carrera GTR	Courant 1981	Idem, sauf: 375 ch à 7 000 tr/mn, 405 Nm à 5 600 tr/mn	290 km/h	22,7 s	Rarissime, uniquement pour la piste. Puissance maximale proposée sous le capot d'une 924.	17	nc

Toutes puissances données en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état.
(1) Les chiffres additionnés donnent une somme inférieure à la production totale de la 924, en raison de quelques unités marginales ou prototypes. (2) Nombre total pour toutes les 924 S.
(3) Nombre total pour toutes les 924 Turbo. (4) Pour l'Europe, la production s'est arrêtée dès juin 1982. Elle a continué 18 mois de plus pour le seul marché italien.

944 TURBO
■ La Turbo naît début 1985. Avec 220 ch. Les 250 ch (puissance maxi sur une 944 de série) arrivent d'abord sur les – rares – versions Turbo Cup (nommées « S » hors de France) au printemps 1988 ; puis sur toutes les Turbo quatre mois plus tard.

944 Du muscle et du caractère

Production **(1981-1991) 163192 exemplaires**

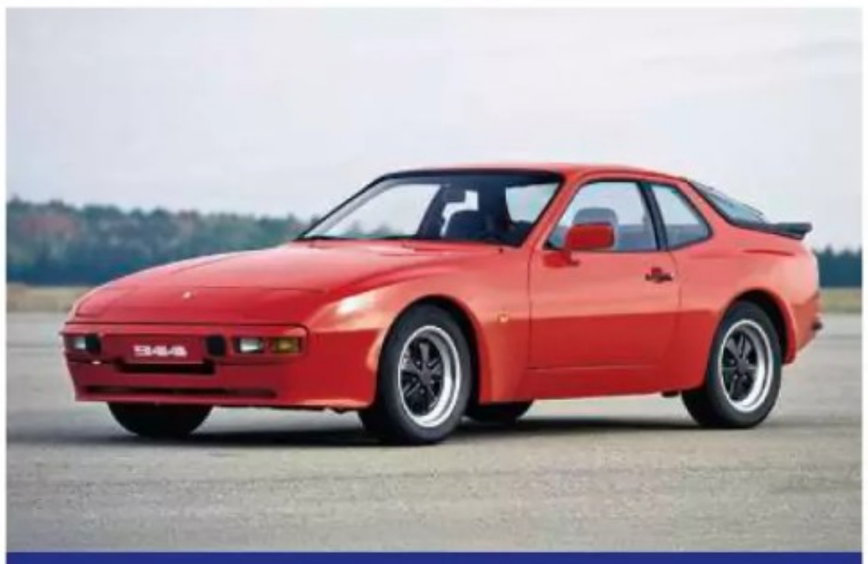
Toujours un quatre-cylindres, mais plus étoffé en taille, en caractère et en puissance. Et, surtout, des évolutions dignes de la 911, avec une course à la puissance et quelques échappées avec des versions typées compétition qui font plaisir. Pourtant, la cote reste modérée.

Avec la 944, Porsche a fait du neuf avec du vieux, puisque l'auto n'est qu'une interprétation plus puissante de la 924 apparue six ans plus tôt. Une 924 qu'elle ne remplace pas: elle va se faufiler entre elle et «Sa Seigneurie 911», qui représente toujours le must de la marque aux yeux de beaucoup. La démarche de Porsche en a laissé perplexe plus d'un... quand elle n'a pas été vertement critiquée. Car l'auto a l'impertinence de rester une quatre-cylindres, un des principaux griefs reprochés à la 924. Et ce n'est pas le travail réalisé sur ses trains roulants (voies élargies, suspensions retravaillées) qui fait passer la pilule aux yeux des plus intolérants.

Pourtant, les ingénieurs maison n'ont pas chômé: le quatre-cylindres n'a plus aucun rapport avec celui de la 924. Sa forte cylindrée de 2,5 l est obtenue par un demi V8 de 928. Et comme cet imposant quatre-pattes peut générer quelques vibrations cycliques, il se voit doté de deux arbres d'équilibrage. Sa puissance s'obtient avec souplesse et onctuosité. Certains auraient aimé davantage de fougue et de furie...

Amateurs longtemps rétifs

Avec sa définition technique très rigoureuse et son freinage enfin puissant, la 944 apparaît comme la 924 de la maturité. Et comme c'est pour le coup une «vraie» Porsche, elle va suivre une carrière inspirée de la 911:



944 D'ORIGINE
■ La 944 ne fait pas dans la frime gratuite en montrant ses hanches musclées : ses trains roulants retravaillés la campent avec efficacité sur la route. Surtout avec les options châssis sport, les plus recherchées.

944 S2
■ Les 16 soupapes donnent du souffle au moteur. D'abord début 1987 sur la base du 2,5 l : 190 ch (944 S). Puis avec le moteur porté à 3 l et 211 ch à partir de 1989 (944 S2). Ainsi motorisée, la 944 gagne fortement en performances.

944 CABRIO
■ Les 924 et les premières 944 n'ont pas eu droit à la carrosserie découvrable. Elle n'apparaît que sur les S2, en 1989. Seulement 5 656 exemplaires en S2, et 625 en Turbo ! Très désirable, et largement sous-cotée par rapport aux 911 cabrio... sa cote monte fort en version Turbo.

PHOTOS: D.R.

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV jusqu'au 21"

TÜV CERTIFIED
Pour votre sécurité

P 118

P 122

Jantes racing légères jusqu'au 22"

TEC®
SPEEDWHEELS

TEC GT Race I
8.15kg en 18"

TEC GT 8

PLATIN_WHEELS_FRANCE

CONFIGURATEUR.EROL.FR

01.44.78.10.10

des évolutions plus puissantes, au caractère mécanique plus communicatif et à la sportivité aiguisée. Elle aura droit à ses moutures 16 soupapes, plus vigoureuses mais au tempérament toujours policé. Elle va aussi miser sur le turbo. Là, ça déménage davantage. Surtout la dernière, forte de 250 ch, avec un châssis encore plus affûté. Les cours des 944 ont longtemps sommeillé dans un demi-oubli. Depuis les années 2010, juste quelques frémissements du côté des versions turbo. Mais les prix restent modestes.

Mécaniquement fiable

Clairement, l'auto a été bien conçue et solidement construite. La qualité générale met à l'abri de vieillissements douloureux. La rouille attaque peu, à moins que vous tombiez sur une auto qui a été extrêmement malmenée et négligée. Traquez alors la corrosion sur les ancrages de suspensions, les fixations du berceau moteur et les passages de roues. Attention: presque autant que les 924, les 944 ont pu passer par de nombreux propriétaires pas forcément scrupuleux.
Les moteurs se montrent très solides. Malgré les contraintes supplémentaires, les versions turbo ne sont pas moins endurantes que les «atmo». Méfiance: beaucoup ont été bidouillées... La courroie de distribution est à remplacer tous les 80000 km ou 7 ans (avec les joints spi et la pompe à eau). Avant achat, examinez les durits du circuit de refroidissement. Les fuites sur l'assistance de direction sont fréquentes (crémaillère et/ou durits). Les silentblocs des trains roulants peuvent être à remplacer, à commencer par ceux des barres stabilisatrices.
La première planche de bord provient directement de la 924. Peu appréciée à la sortie du modèle et d'un vieillissement moyen. À partir du restylage au printemps 1985, le mobilier intérieur est revu. Plastiques et garnissages vieillissent mieux. La moquette reste sensible à l'usure, les pannes de montre et d'essuie-glaces sont fréquentes. Le mécanisme du couvercle de boîte à gants est fragile. ■

PLANCHE DE BORD PHASE 2
■ En mars 1985, gros restylage qui porte essentiellement sur l'intérieur. La planche de bord redessinée offre un dessin harmonieux et une qualité nettement en hausse. À noter : le volant auparavant trop bas est rehaussé.

PLANCHE DE BORD PHASE 1
■ Initialement, la planche de bord est reprise sans modification de la 924. Avec une qualité de réalisation imparfaite. Mais les garnissages de la sellerie et des contre-portes sont plus chics que sur la petite sœur.

Porsche 944

Version	Dates	Moteur 4 cylindres	Vitesse	Accélération (1000 m D.A.)	Particularités	Nombre d'exemplaires (1)	Cote coupé	Cote cabriolet
944	Juin 1981 à juil. 1988	2 479 cm3, 1 arbre à cames en tête, 8 soupapes, injection électronique, 163 ch à 5 800 tr/mn, 205 Nm à 3 000 tr/mn	220 km/h	28,9 s	Modèle d'origine, le moins puissant. Moins coté avec la première planche de bord, avant mars 1985.	108 824	10 500 €	–
944 2,7 l	Juil. 1988 à juil. 1989	Idem, sauf : 2 681 cm3, 165 ch à 5 800 tr/mn, 225 Nm à 4 200 tr/mn	220 km/h	28,8 s	À peine plus de cylindrée et un fonctionnement plus rond. Séduisante. Produite très peu de temps : rare.	4 246	11 500 €	–
944 S	Juil. 1986 à juil. 1989	2 479 cm3, 2 arbres à cames en tête, 16 soupapes, 190 ch à 5 900 tr/mn, 230 Nm à 4 100 tr/mn	230 km/h	28 s	Avec les 16 soupapes, le moteur respire mieux. Une version très agréable, et qui se trouve aisément.	12 936	13 000 €	–
944 S2	Juil. 1989 à juil. 1991	2 990 cm3, 2 arbres à cames en tête, 16 soupapes, 211 ch à 5 800 tr/mn, 280 Nm à 4 100 tr/mn	240 km/h	27,2 s	Toujours 16 soupapes, et davantage de cylindrée. C'est le 3 l de la future 968, avec moins de puissance.	14 071	15 500 €	20 000 €
944 Turbo 220	Juil. 1985 à juil. 1988	2 479 cm3, turbo, 220 ch à 5 800 tr/mn, 330 Nm à 3 500 tr/mn	245 km/h	26,2 s	La première Turbo est déjà très convaincante. Effet turbo sensible mais pas totalement sauvage.	17 627	22 000 €	–
944 Turbo Cup / S	Avr. à juil. 1988	Idem, sauf : 250 ch à 5 800 tr/mn, 357 Nm à 4 000 tr/mn	257 km/h	25,9 s	La version 250 ch a d'abord été testée en course, puis sur cette série limitée. Très cotée.	1165	33 000 €	–
944 Turbo 250	Juil. 1988 à juil. 1991	Idem	257 km/h	25,9 s	Pleine maturité de la 944 Turbo avec cette ultime déclinaison. L'offre n'est pas rare, les prix montent.	3 788	25 000 €	40 000 €

Toutes puissances données en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état.
(1) Les chiffres additionnés donnent une somme inférieure à la production totale de la 944, en raison de quelques unités marginales ou prototypes.

TAILORED FOR YOU

Tastes change. Not passion.*

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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

TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

968 Accomplissement... trop parfait ?

Production (1992-1995)
12 776 exemplaires

Partant d'une 944, les ingénieurs ont voulu créer une sorte de perfection : la meilleure des sportives à quatre cylindres et sans turbo. Belle ambition. Mais jugée sans saveur par certains. Ce serait mal connaître la 968 au caractère, c'est vrai, plutôt discret voire effacé.

968 CLUB SPORT
■ La Club Sport est le seul dérivé un peu plus sportif, mais sans accroissement de puissance. Mise au point affûtée. Souvent jaune, elle a existé aussi en bleu, blanc et rouge.

Après les 924 / 944, Porsche s'est entêté. Entêté sur le moteur avant. Entêté sur le quatre-cylindres. Entêté sur le style de la carrosserie. Si la définition technique a été améliorée, donnant naissance à une auto proche de la perfection, le manque de renouvellement par rapport aux 924 / 944 a été jugé avec sévérité. Cette 968 qui représente l'apothéose des Porsche à quatre-cylindres avant a beau être remarquablement homogène et efficace, elle a déchaîné les critiques à sa sortie. Comme si Porsche avait voulu démontrer ce qu'il était possible de faire avec une quatre-cylindres élaborée avec exigence et rigueur, la 968 a atteint un niveau de maturité surprenant. Mais, contrairement à ses devancières, sa carrière a été courte. Et ce qui a aggravé son cas : elle n'a connu aucune version pimentée.

968
■ Les amateurs de la marque lui en ont beaucoup voulu de conserver le style des 924 et 944, avec de surcroît une carrosserie moins démonstrative que les versions les plus pointues de ses devancières. Des dehors un peu trop sages...

968
■ Une seule définition de puissance pendant toute sa – courte – carrière. Et pas la moindre évolution. Ce qui est totalement contraire à l'histoire de toutes les Porsche, jusque-là et par la suite.

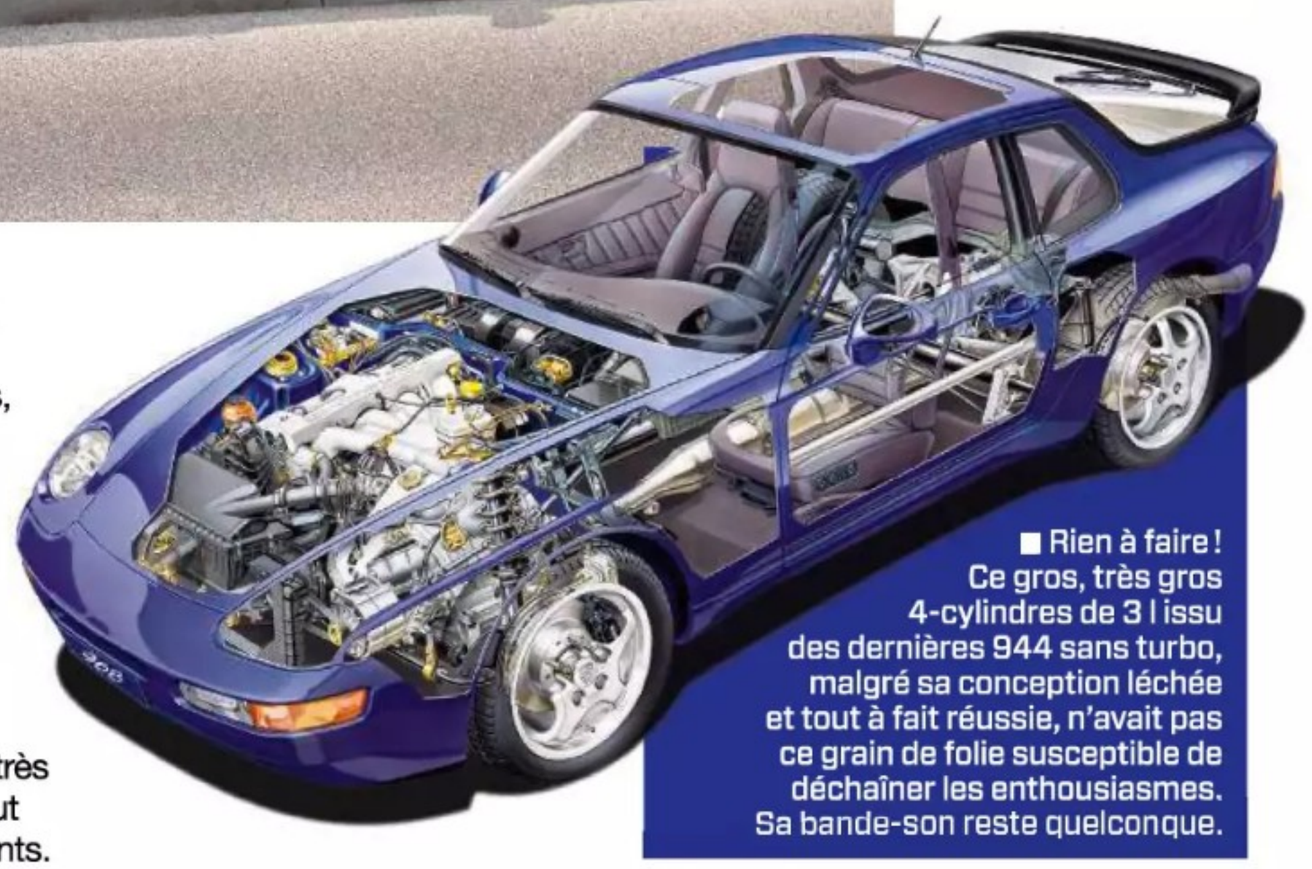
Peu de sex-appeal

Au programme, une seule version. Pas le moindre turbo à l'horizon, qui aurait pu lui enflammer un peu le tempérament. Sauf pour une

968 TURBO S
■ Rarissime, la Turbo S est la version routière de la Turbo RS de compétition. Elle devait être produite entre 50 et 100 exemplaires. Il n'y en eut que 16 fabriquées, et seulement 14 vendues en 1994. Un flop mais une cote qui explose aujourd'hui.

PHOTOS : D.R.

968 CABRIO
■ D'emblée, elle a été proposée avec la carrosserie découvrable. Succès très, très maigre : seulement 3 959 exemplaires écoulés. Aujourd'hui, peu cotée, elle est une très bonne offre pour une Porsche découvrable…



■ Rien à faire ! Ce gros, très gros 4-cylindres de 3 l issu des dernières 944 sans turbo, malgré sa conception léchée et tout à fait réussie, n'avait pas ce grain de folie susceptible de déchaîner les enthousiasmes. Sa bande-son reste quelconque.

déclinaison rarissime et… introuvable. Il faudra vous contenter de son unique définition. Sur la base du 3 l sans turbo apparu à l'été 1989 sur la 944, vous avez droit au « Variocam », système de levée variable des soupapes, qui renforce l'agrément et le répondant à tous les régimes. La puissance se trouve majorée de 29 ch, pour atteindre 240 ch. Pour servir cette cavalerie, une boîte à 6 vitesses (rare à l'époque) ou une Tiptronic à 4 rapports proposant deux modes d'utilisation : tout automatique ou semi-automatique avec des impulsions à donner sur le levier. Le seul dérivé un peu plus racé est la Club Sport. Même moteur. Mais elle est moins équipée pour être plus légère (50 kg de gagnés, sans clim ni airbags), et plus sportive avec sa suspension raffermie. Attention : pont autobloquant et pack sport comprenant le châssis rabaissé avec amortisseurs Koni réglables, les gros freins et l'autobloquant n'étaient pas fournis de série. Des options très recherchées aujourd'hui. Et cette version est désormais davantage cotée.

Très bien construite

Aucun souci côté châssis et carrosserie. Le moteur aussi est très solide. Son boîtier de gestion peut être victime de dysfonctionnements. Veillez bien au remplacement des courroies moteur (il y en a deux) et de leurs quatre galets tendeurs : tous les 5 ans ou 70 000 km, même si Porsche préconise 100 000 km. Attention à la possible défaillance du calorstat qui déclenche le ventilateur moteur. Quelques incidents sur la pompe de direction assistée, les étriers de frein arrière ont tendance à gripper. Sur les voitures utilisées intensivement, silentblocs et rotules peuvent être à remplacer. L'intérieur vieillit très correctement. Quelques incidents électriques, quelques soucis de lève-vitres, et moteur d'essuie-glaces fragile. ■

Porsche 968

Version	Dates	Moteur 4 cylindres	Vitesse	Accélération (1000 m D.A.)	Particularités	Nombre d'exemplaires (1)	Cote coupé	Cote cabriolet
968	Juil. 1991 à juin 1995	2 990 cm³, 2 arbres à cames en tête, injection électronique, 16 soupapes, 240 ch à 6 200 tr/mn, 305 Nm à 4 100 tr/mn	250 km/h	26,9 s	La plus courante, et une auto bien élevée à vraiment redécouvrir. Excellent rapport coût / performances.	6 829 coupés, 4 389 cabrios	21 000 €	26 000 €
968 Club Sport	Avr. 1993 à juin 1995	Idem	257 km/h	26,5 s	Unique variante de série, avec la même puissance mais des trains roulants peaufinés et un poids réduit.	1538	50 000 €	–
968 Turbo S	Avr. à sept. 1994	2 990 cm³, 1 arbre à cames en tête, injection électronique, 8 soupapes, Turbo KKK, 305 ch à 5 600 tr/mn, 500 Nm à 3 000 tr/mn	282 km/h	23,6 s	Version radicale et rageuse, qui n'a pas trouvé son public. Rarissime et fortement cotée… à condition d'en trouver une.	16	700 000 €	–

Toutes puissances données en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état.
(1) Les chiffres additionnés donnent une somme inférieure à la production totale de la 968, en raison de quelques unités marginales ou prototypes.

À savoir sur toutes les 924 / 944 / 968

Quelques points de faiblesse sur toutes ces autos bâties sur la même base. Des bruits de transmission peuvent vous alerter sur l'usure des roulements de l'arbre dans le transaxle : avec le temps, ils peuvent s'oxyder. Les sortir exige des outils spéciaux. Sinon il faut changer le tube complet : cher. Par ailleurs, les joints spi de sortie de boîte s'altèrent, surtout sur des autos immobilisées longtemps.

928
■ La 928, c'est peut-être avant tout une ligne. Une ligne à couper le souffle, novatrice et singulière qui, avec ses contours arrondis et aériens a achevé de déstabiliser les inconditionnels de la 911. Ces premiers modèles sont aujourd'hui davantage recherchés.

B. ASKET / VIRAGE AGENCY

928 Majestueuse et souveraine

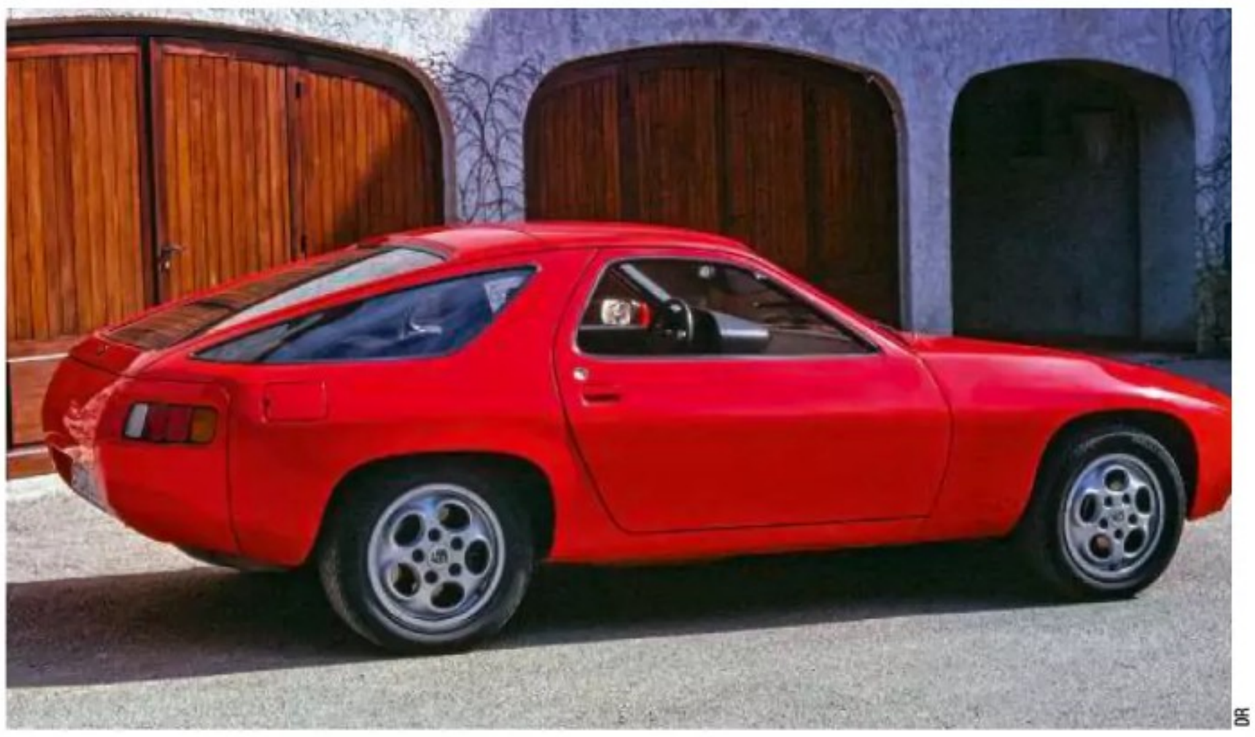
Production (1977-1995)
60 977 exemplaires

Visuellement, vous diriez une soucoupe volante. Mais son caractère n'est pas du tout éthéré. Au contraire, c'est une Porsche très sûre d'elle et captivante à conduire. En continu, tout au long de sa carrière, elle s'est affirmée et affûtée. Une bête lourde, mais à la trajectoire magnifique.

Sa ligne a tout de suite interpellé. Aux yeux du plus grand nombre, elle a suscité surprise et enthousiasme. Dans le regard plus tatillon des porschistes, elle a au contraire éveillé les soupçons. Quoi ? Un modèle de leur marque chérie qui séduirait davantage par sa robe que par sa technique ? D'autant que la masse de la voiture à sa sortie (1 450 kg) a vite suscité les critiques, face aux 1 080 kg d'une 911 d'alors. Pour couronner le tout, le V8 qui cubait 4,5 l (énorme pour la marque), fort de seulement 240 ch, faisait pâle figure côté rendement : 53,6 ch/litre, lorsque le capot de la 911 abritait des six-cylindres allant jusqu'à 77 ch/litre !

L'architecture à moteur avant n'était pas pardonnée non plus à ce coupé, malgré un équilibre parfait des masses grâce à l'implantation postérieure de la boîte de vitesses. Le train arrière, au schéma multibras et autorisant un braquage induit pour une meilleure stabilité en virage – une première mondiale – n'émerveilla pas non plus. Ce modernisme technologique resta ignoré par les inconditionnels de la 911, qui jugèrent trop américanisée cette lourde voiture à moteur V8.

Pourtant, la 928 brille par la justesse de sa conception, mise en valeur par les évolutions de puissance qui vont lui être accordées. Au contraire des autres Porsche, elle n'a donné naissance à aucune déclinaison affûtée pour la performance pure ou le



DR

928
■ Avec ses boucliers en plastique au dessin totalement intégré à la carrosserie, la 928 fait aussi dans l'innovation esthétique. Mais cette caractéristique ne séduit alors pas les fanatiques de la marque qui ne jurent que par des traits plus traditionnels.

■ Durant ses premières années, la 928 a pu être dotée de la sellerie « Pascha » à damier déformé, totalement psychédélique, vue aussi sur les 911. Ces exemplaires sont très recherchés et chers : jusqu'à 45 000 €. Si c'est bien une option usine.

■ Né en 4,5 l avec une puissance de 240 ch et un rendement limité, le V8 n'était pas dans la lignée attendue des moteurs maison, pleins de caractère et de rage. Mais ses évolutions lui ont permis de s'affirmer de très belle manière.

GREG

D.R.

circuit. Elle a connu des améliorations linéaires et continues, chaque nouvelle mouture progressant en agrément et en performances.

Un 4,5 l trop sage

Seule la toute première version, avec son 4,5 l de 240 ch témoigne d'un caractère mécanique un peu effacé: pas la plus enthousiasmante à conduire. Les autres offrent un tempérament plus affirmé. Le passage aux 4 soupapes par cylindre a donné un regain de respiration au V8. La version la plus aboutie est la dernière, la GTS. Pas seulement parce qu'elle est l'ultime évolution de la série; mais parce qu'objectivement, elle atteint un niveau de mise au point parfait, mettant en valeur tout le potentiel de son merveilleux châssis.

Bien choisir...

Restée longtemps dans les zones nébuleuses de la sportive alléchante mais relevant de la simple «occase», la 928 a rarement un historique clair. En France, vous trouvez aussi des ré-importations d'Allemagne et des États-Unis: pas forcément des exemplaires irréprochables, et dont le passé peut rester opaque.
L'auto exige un parfait état notamment des trains roulants pour autoriser la pleine exploitation de son potentiel. Se révélant très coûteuse en entretien et exigeant une main-d'œuvre extrêmement qualifiée, elle a pu pâtir de soins négligés: un check-up détaillé s'impose avant achat.
La conception est très saine et la qualité de construction dès les premiers modèles met à l'abri de vices cachés et de vieillissement aléatoire. Attention à quelques points: les premières injections K-Jetronic (jusqu'en 1982) ont des doseurs fragiles et la pompe se détériore si la voiture a été immobilisée longtemps. Le V8 des GTS a tendance à consommer de l'huile. À surveiller: la courroie de distribution qui se change tous les six ans, et le «flexplate» en sortie de boîte de vitesses automatique, qui ne doit pas être déplacé vers le moteur. Quelques soucis de pompe à eau.
À bord, les premières selleries en velours (surtout les Pascha à damier) sont sensibles à l'usure. À relever quelques dysfonctionnements ou panne sur le totalisateur kilométrique, les lève-vitres électriques et la clim. À partir des modèles 87, l'électronique plus sophistiquée se montre capricieuse.
Côté mécanique, toutes les pièces restent disponibles chez Porsche. Mais les prix sont très, très élevés. Globalement, les pièces détachées et les réparations atteignent des niveaux de prix vraiment lourds, supérieurs à ceux d'une 911. ■

D.R.

928 GTS
■ La plus puissante et la plus désirable de la série. Les 350 ch sont du genre fougueux, épaulés par un couple généreusement présent. Elle reçoit des roues plus grandes, des ailes arrière renflées et des rétros profilés.

928 CLUB SPORT
■ Sur la 928, la Club Sport est totalement marginale. Tentative de la marque pour une version plus légère (-120 kg) et dont le moteur a sans doute gagné10 ou 20 ch. Officieusement. De loin la plus chère des 928. Mais tellement rare...

D.R.

Porsche 928

Version	Dates	Moteur 4 cylindres	Vitesse (1)	Accélération (1000 m D.A.) (1)	Particularités	Nombre d'exemplaires (2)	Cote
928	Août 1977 à août 1982	V8, 2 arbres à cames en tête, 4 474 cm³, injection mécanique, 240 ch à 5 500 tr/mn, 363 Nm à 3 600 tr/mn	230 km/h	28,5 s	La première, la moins puissante. Cote en hausse depuis 3 ans. Surtout les 78-79. Boîte auto 3 en option.	17 521	35 000 €
928 S	Oct. 1979 à juin 1983	Idem, sauf : 4 664 cm³, 300 ch à 5 900 tr/mn, 385 Nm à 4 500 tr/mn	250 km/h	26,4 s	Moteur plus gros et plus puissant, freinage amélioré, spoiler et becquet, baguettes latérales. Répandue.	11320	20 000 €
928 S2	Juil. 1983 à juin 1986	Idem, sauf : injection électronique, 310 ch à 5 900 tr/mn, 400 Nm à 4 100 tr/mn	255 km/h	26,2 s	Injection désormais électronique, qui abaisse la consommation d'environ 10 %. Boîte auto 4 en option.	9 887	22 000 €
928 S3	Sept. 1985 à juin 1986	4 957 cm³, 2 doubles arbres à cames en tête, 32 soupapes, 288 ch à 5 750 tr/mn, 410 Nm à 2 700 tr/mn	250 km/h	26,6 s	Première version à 32 soupapes, réservée aux marchés US, canadien et japonais. Forcément catalysée.	1494	20 000 €
928 S4	Juil. 1986 à juin 1992 (3)	Idem, sauf : 320 ch à 6 000 tr/mn, 430 Nm à 3 000 tr/mn	270 km/h	25,9 s	Le moteur 32 soupapes désormais livré sur toutes les 928, sur tous les marchés. Cote en hausse.	15 700	28 000 €
928 Club Sport	Mai 1988 à mai 1989	Idem... un peu plus de puissance dans les faits, régimes majorés	275 km/h	25,2 s	Rareté absolue ! Version allégée et affûtée, avec sans doute un peu plus de puissance. Ultra-cotée.	19 (4)	120 000 €
928 GT	Mars 1989 à juin 1992	Idem, sauf : 330 ch à 6 200 tr/mn, 430 Nm à 4 100 tr/mn	275 km/h	25,4 s	L'avant-dernière de la série séduit de plus en plus en collection. Sa rareté majore aussi sa valeur.	1626	40 000 €
928 GTS	Juin 1992 à juin 1995	Idem, sauf : 5 397 cm³, 350 ch à 5 750 tr/mn, 500 Nm à 4 250 tr/mn	275 km/h	25 s	Ultime évolution avec cylindrée, puissance et couple accrus. Depuis 5 ans, cote en forte augmentation.	2 904	70 000 €

Toutes puissances données en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état.
(1) Performances données pour les versions à boîte manuelle. (2) Les chiffres additionnés donnent une somme inférieure à la production totale de la 928, en raison de quelques unités marginales ou prototypes. (3) De juin 1990 à juin 1992, la S4 n'est plus proposée qu'en boîte automatique. (4) Pour le marché anglais, 42 exemplaires en plus avec un équipement plus proche des S4, et donc moins légères.

Alfa Romeo GT V6

C'est un témoignage du culte d'Alfa Romeo pour les belles mécaniques. Ce coupé GT est particulièrement attirant dans sa version équipée du V6 maison.

À PARTIR 6 500 € **DE 2003 À 2007**

En 2003, lorsque l'Alfa GT est sortie, les alfistes étaient chouchoutés. Ils avaient le choix entre le GTV Coupé ou Spider et cette inédite GT signée Bertone. Dévoilée au Salon de Genève 2003, la GT doit beaucoup à la compacte 147, qui fait alors office de ticket d'entrée chez le constructeur. Bien que basé sur la plateforme de la 156, ce nouveau modèle s'inspire de la face avant de la 147. Le reste de l'auto est exclusif. A l'époque, c'est la rivale directe des Peugeot 406 et BMW Série 3 coupés. Cette italienne de 4,48 m de long offre des arguments rationnels pour convaincre. C'est le cas de son habitabilité portée à 4 places (empattement de 2,59 m), mais également d'une dotation de série complète et même d'un coffre généreux accessible depuis un hayon (320 dm³ sans la banquette 50-50 rabattable). Pour réduire les coûts, Alfa Romeo a repris la planche de bord de la 147, ce qui est plutôt positif. Du moins en ce qui concerne le style, typé sportif avec ses gros compteurs sous des casquettes, mais la finition est perfectible. Sous le capot, outre un brillant 1.8 Twin Spark d'entrée de gamme de 140 ch, l'Alfa GT proposait un 2.0 JTS de 165 ch et des diesels (150 et 170 ch). Heureusement, ce coupé n'en oublie pas les passionnés en adoptant le fantastique V6 Busso 24 soupapes. Ce moteur est aussi beau à contempler qu'agréable à pousser dans les tours ! Le V6 fait cause commune avec la 147 GTA, puisqu'il s'agit du même 3,2 litres, dégonflé à 240 ch (contre 250 ch). Faut-il le regretter ? Non, car cette Alfa est une simple traction et le train avant a fort à faire pour digérer le couple. Ce youngtimer en offre beaucoup pour pas cher : comptez 13 000 € en moyenne pour repartir avec un bel exemplaire de 130 000 km environ.

Les essais *Sport Auto*

- **No 503 (12/03)** Contact GT V6.
- **No 524 (09/05)** Match Chrysler Crossfire vs Alfa Romeo GT V6.

INTÉRIEUR

■ Pour réduire les coûts de fabrication, la GT reprend la planche de bord de la 147. Outre un style typé sport, la sellerie cuir fait bonne impression. Avec le temps, elle s'use au niveau des bourrelets latéraux, et c'est logiquement le siège conducteur qui souffre davantage. Plus gênant, le vieillissement de nombreuses commandes en plastique les rend « poisseuses » et collantes. Il n'y a malheureusement rien d'autre à faire que de les remplacer par des neuves. A noter que les bruits parasites ne sont pas rares, en raison d'assemblages perfectibles.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La GT est constituée d'une coque autoporteuse en acier, avec des ouvrants forgés dans le même métal. Seuls les boucliers sont en matériaux composites. Le

Le choix de *Sport Auto*

■ Ce modèle n'ayant pas évolué durant sa brève carrière avec le V6, notre choix se portera sur l'exemplaire offrant le meilleur rapport entre prix, kilométrage et état général, avec un entretien à jour et un historique clair.

rendu est convaincant, avec des ajustages précis et des peintures offrant un bel effet de brillance. Enfin, lorsque l'auto était neuve… Avec les années qui passent, sur les modèles qui dorment à l'extérieur, les teintes se ternissent – tout comme les glaces des optiques et les contours de la carrosserie, très exposés. Les exemplaires immaculés étant rares, il vous faudra donc recourir à une éventuelle remise en état chez un carrossier et négocier le prix en conséquence.

MOTEUR

■ Avec le V6 Busso – du nom de son ingénieur –, cette Alfa prend la dimension d'un vrai coupé de sport. Réputé très fiable, ce bloc à distribution par courroie séduit par son caractère. Il faut en revanche bien respecter les temps de chauffe et lui prodiguer un entretien suivi. Outre une révision annuelle à faire dans la limite de 20 000 km, comprenant une vidange avec une huile de qualité comme de la 10W60, il faudra remplacer la courroie de distribution tous les 60 000 km et tous les cinq ans au plus tard. C'est une opération longue et chère coûtant dans les 2 500 € avec la pompe à eau et les bougies. La pompe en plastique ayant tendance à sécher prématurément, il est conseillé de la substituer par celle du GTV 916 V6, qui est en métal et parfaitement compatible. D'autres périphériques vieillissent mal, comme le calorstat (thermostat d'eau), qui vaut environ 180 € avec la pose… quand on le trouve, de nombreuses pièces n'étant plus disponibles chez Alfa Romeo. Enfin, si l'auto a été commercialisée jusqu'en 2010, sachez que la version V6 a été retirée en 2007, le moteur ne respectant plus les normes de l'époque.

TRANSMISSION

■ Cette traction opte pour une boîte manuelle à 6 rapports, très bien guidée et étagée, participant au plaisir de conduite. Il faudra songer à remplacer l'embrayage tous les 100 000 km selon la conduite adoptée, ce qui revient à 1 350 € chez un bon spécialiste avec la main-d'œuvre. En vue d'épauler la transmission et d'aider la puissance à passer au sol, il est vivement conseillé de monter un différentiel à glissement limité Q2, qui est parfaitement compatible. Comptez 2 000 € environ pièces et main-d'œuvre.

TRAINS ROULANTS

■ En dépit de trains roulants spécifiques, la GT n'a jamais été un modèle de rigueur, le V6 mettant à mal le train avant pour digérer le couple. Et ce défaut va s'accentuer avec les années qui passent, le train émettant dès lors des bruits anormaux sur mauvais revêtement, sans compter une perte de précision. Il est alors temps de remplacer les bras inférieurs et supérieurs, mais aussi les silentblocs, les biellettes et la barre stabilisatrice. Pour cette dernière, très peu accessible, mieux vaut monter une Eibach à l'avant comme à l'arrière »»

Alfa Romeo **GT V6**

» de plus gros diamètre, mais également des amortisseurs Bilstein plus fermes qu'à l'origine. Si ceux-ci, relativement abordables, vous coûteront 850 € pour l'avant et l'arrière, refaire tout le train avant réclame un budget plus important d'un millier d'euros pièces et main-d'œuvre. Quant aux freins, ils restent bon marché : misez sur 450 € par jeu avec la main-d'œuvre chez un indépendant pour renouveler les disques Ferodo de 330 mm avec des plaquettes Brembo.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit bien évidemment être identique à celui écrit sur la carte grise) est présent sur la traverse avant vers le radiateur et sur la chapelle avant gauche d'amortisseur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Ce modèle est désormais trop âgé pour intéresser le réseau.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ L'Alfa GT n'est pas assez prestigieuse pour attirer les spécialistes du haut de gamme, mais certains pros éclairés peuvent la proposer à la vente. Au prix fort, mais en retour, vous devez avoir l'assurance d'acheter un exemplaire en parfait état, avec un entretien à jour.

LES PARTICULIERS

■ C'est ici que l'on trouve de beaux véhicules au plus juste prix… mais aussi des modèles à éviter ! Limitez vos recherches aux voitures impeccables ayant bénéficié d'un entretien suivi, chose vérifiable en consultant les diverses factures pour retracer l'historique.

LE CLUB

■ **L'Alfa Romeo Club de France** (01.39.90.07.82) accepte volontiers ce coupé. L'intérêt d'être dans un club ? Cela permet de glaner des renseignements auprès de passionnés et, pourquoi pas, d'être mis en contact avec un vendeur !

TECHNIQUE

GT V6 2003 à 2007	
Nbre de cylindres	**V6**
Cylindrée	**3 179 cm³**
Puissance maxi	**240 ch à 6 200 tr/mn**
Boîte de vitesses	**6 rapports manuels**
Poids	**1 410 kg**
Vitesse maxi	**243 km/h**

ENTRETIEN

En faisant abstraction du remplacement onéreux de la courroie à faire tous les cinq ans, l'entretien de l'Alfa GT reste relativement abordable. Comptez 1 200 € environ pour parcourir 10 000 km, hors carburant et assurance.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	**environ 2 500 €**	**tous les 5 ans ou vers 60 000 km**
Embrayage (BVM 6)	**1 350 €**	**vers 100 000 km**
Pneus AV/AR	**environ 350 € par train 17 pouces**	**vers 20 000 km (AV) et 40 000 km (AR)**
Disques (330 mm)	**450 € le jeu**	**vers 60 000 km**
Echappement (silencieux)	**1 600 €**	**à partir de 180 000 km**
Amortisseurs	**850 € par train**	**vers 120 000 km**
Plaquettes AV	**290 € le jeu**	**vers 40 000 km**
Révision petit service	**500 €**	**tous les 20 000 km ou 1 an**

PRIX

La fourchette est large : de 6 500 € pour un exemplaire de 210 000 km, bien suivi mais avec une carrosserie en état moyen, à 18 000 € pour un véhicule impeccable de 95 000 km. Le bon tarif se situe plutôt vers les 13 000 € pour un beau modèle de 130 000 km avec l'entretien à jour.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Alfa Romeo GT V6 de 128 500 km, année 2004, valeur 13 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Le Mans. Cotisation annuelle : 1 347 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 579 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Le Mans. Cotisation annuelle : 1 065 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 579 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- **Design**
- **Quatre vraies places**
- **Moteur**
- **Cote attractive**

- **Train avant peu rigoureux**
- **Consommation/autonomie**
- **Détails de finition**
- **Carrosserie vulnérable**

Alfa Romeo
8C Competizione

Alfa Romeo a le don d'entretenir la flamme en sortant, de temps à autre, des modèles d'exception produits au compte-gouttes. C'est le cas de la 8C Competizione, considérée comme un collector dès sa sortie…

À PARTIR DE 240 000 € **DE 2007 À 2010**

L'appellation « 8C » fait écho aux fabuleuses Alfa nées dans les années 1930. D'abord présentée sous la forme d'un concept-car en 2003 au Salon de Francfort, la 8C Competizione est devenue réalité au Salon de Paris 2006. Et du concept-car au modèle définitif, Alfa Romeo a su préserver le dessin originel. Proposée initialement en coupé, à 500 exemplaires, la 8C Competizione se décline en Spider l'année suivante, à travers une production tout aussi confidentielle. Avec ces deux carrosseries, 1 000 exemplaires ont été fabriqués dans le monde. C'est une manière d'en faire un collector en puissance. Mais est-ce encore vraiment une Alfa Romeo ? Si le style est bien issu de la maison, le moteur V8 4,7 l de 450 ch, la conception et la réalisation de la carrosserie toute en carbone proviennent de Maserati ! Cette association pour le moins inattendue a permis de faire tourner les chaînes Maserati, alors au ralenti, tout en servant l'image d'Alfa Romeo. Un rapprochement gagnant-gagnant qui a donné naissance à l'Alfa de route contemporaine la plus excitante qui soit. Et la plus chère aussi, puisqu'un budget minimum de 240 000 € est à prévoir…

INTÉRIEUR

■ Dès l'ouverture des portes, le charme agit. La finition de ce modèle apparaît comme soignée, et l'exclusivité est de mise, avec la présence d'une petite plaque indiquant que seuls 500 exemplaires ont été produits en coupé et autant en cabriolet. Si tout semble bien vieillir, le cuir des sièges baquets peut néanmoins présenter des signes d'usure au niveau des bourrelets latéraux, surtout côté conducteur. Enfin, quand bien même l'électronique embarquée ne paraît pas poser de problème, vérifiez le bon fonctionnement des équipements électriques, notamment l'ajustage des vitres et de la capote sur le Spider.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La 8C Competizione est très spécifique dans la mesure où elle reçoit une carrosserie constituée de carbone, fixée sur un châssis en acier. Il faut donc veiller à ce que le véhicule n'ait subi aucune transformation après un accident. Et seuls quelques carrossiers très spécialisés savent réparer des éléments en carbone, pour un coût très élevé.

Les essais Sport Auto

- **N° 551 (12/07) :** Contact 8C Competizione
- **N° 560 (09/08) :** Essai 8C Competizione
- **N° 572 (09/09) :** Contact 8C Spider

De même, la magnifique peinture tricouche « Rosso 8C » nécessite un savoir-faire particulier. Une légère différence de nuance doit vous alerter : vous êtes en présence d'un exemplaire qui a été accidenté. Notez aussi que les pièces spécifiques valent une fortune. Par exemple, un pare-chocs avant est facturé 1 160 €, tandis qu'un phare coûte 3 900 €. Il s'agit de prix HT !

MOTEUR

■ Placé longitudinalement en position centrale avant pour répartir au mieux les masses, ce V8 4,7 l est signé Maserati. Avec sa distribution par chaîne, il se montre fiable mais réclame une révision chez Maserati, qui a conservé l'exclusivité de l'entretien dans la limite de 2 ans ou 20 000 km (2 150 € environ). Cela comprend une vidange avec de l'Helix Ultra 5W40, seule huile préconisée, mais aussi un remplacement des filtres et des courroies de la pompe à eau et des accessoires, ainsi qu'un passage à la valise pour réaliser des diagnostics et connaître l'état général du véhicule. A cette occasion, il est également procédé à la vidange du système de refroidissement, des freins et de la direction assistée. Les soucis possibles concernent le joint de cache-culbuteur, qui peut avoir tendance à suinter, surtout si l'auto a régulièrement subi de fortes montées en température. Ce défaut n'affecte pas le bon état du moteur. Quant au radiateur de chauffage, situé derrière le tableau de bord, il peut aussi connaître quelques défaillances avec l'âge, ce qui nécessite la dépose du tableau de bord pour y accéder, une opération longue et complexe, donc chère. Comptez 2 754 € avec la main-d'œuvre. Enfin, tous les huit ans, Maserati doit également remplacer les sondes lambda, ce qui coûte environ 790 €, tout comme la batterie – prévoir 316 €. En fin de compte, cela fait flamber cette grosse maintenance à plus de 3 111 € pièces et main-d'œuvre.

Le choix de *Sport Auto*

■ La 8C Competizione est restée inchangée durant sa brève carrière. Nous viserons l'exemplaire offrant le meilleur rapport prix/kilométrage. Le parfait état doit être la règle, tant cette auto fabuleuse est rare. Pour gagner en poids, en polyvalence et en rigidité, nous chercherons plutôt un coupé.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion s'en remet à une architecture transaxle, la boîte de vitesses étant rejetée à l'arrière. Il s'agit d'une boîte robotisée à 6 rapports avec commande séquentielle et palettes au volant signée par le spécialiste Magneti Marelli. Avec son simple embrayage, elle est dépassée sur le plan de la gestion par rapport à ce qui existe aujourd'hui, mais avec ses 4 modes – Manuel, Normal, Sport et Automatique –, elle parvient à maintenir l'agrément. Attention toutefois : la longévité de l'embrayage dépend de l'usage qui en est fait, les manœuvres répétées étant son pire ennemi. Pour prolonger la vie de l'embrayage, mieux vaut rester en mode Manuel et passer au point mort une fois à l'arrêt. Car son remplacement coûte cher : comptez 3 835 € pièces et main-d'œuvre.

TRAINS ROULANTS

■ En roulant à vive allure, on sent que la 8C n'a rien de Competizione. Elle reste d'abord axée sur le grand tourisme, en privilégiant le confort à l'efficacité. Ses suspensions garantissent un bon travail des pneus, tandis que le freinage, assuré par des disques acier perforés et »»

Alfa Romeo 8C Competizione

» ventilés sur le coupé – mais en carbone-céramique sur le Spider –, fait le job malgré un poids important approchant les 1 600 kg à vide pour le coupé. Les disques acier sont facturés 1 096 € la paire, et ce, sans la main-d'œuvre, et forcément beaucoup plus pour ceux en carbone, réservés au Spider. Enfin, comme sur toutes les sportives de ce calibre, pensez à bien vérifier l'état des jantes de 20 pouces, exposées et spécifiques à ce modèle… donc très chères à remplacer.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit bien évidemment être identique à celui écrit sur la carte grise) est présent sur une petite plaque métallique fixée derrière le pare-brise, côté conducteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cela fait longtemps que la confidentielle 8C n'est plus proposée par le réseau. D'ailleurs, à l'époque, certains concessionnaires Ferrari avaient l'agrément pour vendre cette Alfa Romeo.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La 8C attire les convoitises de ces pros du haut de gamme. Quitte à payer votre auto au prix fort, exigez un exemplaire en parfait état, révisé et garanti.

LES PARTICULIERS

■ Une bonne partie de l'offre se déniche auprès des particuliers. Mais les prix ne sont pas forcément plus accessibles. L'immense majorité des exemplaires proposés sont irréprochables, mais cela ne vous dispense pas de bien vérifier l'historique, qui doit être clair et agrémenté des factures correspondantes.

LE CLUB

■ **L'Alfa Romeo Club de France** (clubalfaromeodefrance@gmail.com) accepte l'exclusive 8C. Se rapprocher du club permet aussi de glaner de précieux renseignements auprès de passionnés et, pourquoi pas, de trouver un vendeur.

TECHNIQUE

8C Competizione & Spider 2007 à 2010	
Nbre de cylindres	**V8**
Cylindrée	**4 691 cm³**
Puissance maxi	**450 ch à 7 000 tr/mn**
Boîte de vitesses	**6 rapports robotisés à simple embrayage**
Poids	**1585 kg**
Vitesse max.	**292 km/h**

ENTRETIEN

Le budget d'entretien de cette auto d'exception est élevé. Et mieux vaut ne pas arracher la ligne d'échappement ! Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 2 450 € environ, hors carburant et assurance.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**environ 663 € par train (20 pouces)**	**vers 30 000 km (AV) et 20 000 km (AR)**
Embrayage	**3 835 €**	**vers 60 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 316 € par train**	**vers 120 000 km**
Disques AV/AR (acier)	**719 € le jeu**	**vers 60 000 km.**
Plaquettes AV	**357 € le jeu**	**vers 40 000 km**
Echappement complet	**17 238 €**	**vers 220 000 km**
Révision grand service	**2 213 €**	**Par an ou tous les 20 000 km**

PRIX

Vendue en neuf 162 144 €, le coupé 8C Competizione s'est révélée, avec le recul, une bonne affaire pour les 39 conducteurs Français qui s'en sont portés acquéreurs à l'époque. Car aujourd'hui, il paraît difficile de trouver un coupé à moins de 300 000 €, les plus chers flirtant même avec les 340 000 €. Plus accessible, le Spider ne descend pas non plus sous les 240 000 €…

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Alfa Romeo 8C Competizione de 50 000 km, année 2010, valeur 260 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Dijon. Cotisation annuelle : 2 450 € TTC. (franchise de 3 315 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Dijon. Cotisation annuelle : 1 735 € TTC. (franchise de 3 315 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

+
- **Ligne**
- **Finition et présentation**
- **Exclusivité**
- **Sonorité**
- **Performances**

–
- **Plus GT que « Competizione »**
- **Coûts d'entretien élevés**
- **Prix des pièces**
- **Boîte robotisée simple embrayage**

ASSURANCE AUTO

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

Réductions importantes pour kilométrage limité.

Spécialiste pour les Hypercars et GT d'Exception

Assurance tous risques Circuit / Loisir
incluse dans votre contrat.

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

Nouveaux Tarifs 2025

Exemples de tarifs

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

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

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

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

Ferrari Monza SP2
Tarif sur demande

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

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

N° Orias : 14000184

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Aston Martin DB7

En 1993, Ford rachète et relance Aston Martin, alors au plus mal, en faisant du neuf avec du vieux. C'est-à-dire en habillant le châssis de la Jaguar XJS, autre marque absorbée par le géant américain. Cela donnera la DB7, une GT à déguster en 6 ou 12 cylindres.

À PARTIR DE 25 000 € **DE 1993 À 2004**

Au début des années 1990, Aston Martin bénéficie d'une belle aura, mais ses voitures vieillissantes et élitistes se vendent mal. Il devient alors vital de lancer un modèle générateur de volumes plus importants. Ford confie l'étude au spécialiste TWR, dirigé par le talentueux Tom Walkinshaw. Ce dernier, qui a développé des XJS de compétition, a déjà une grande expérience avec Jaguar, dont Ford est également propriétaire. Il apparaît donc logique d'adapter le châssis de cette dernière. Toujours pour limiter les coûts de développement, et gagner du temps, le projet avorté XJ41, conçu initialement pour Jaguar, est repris par un Ian Callum déjà très inspiré. Il donne à ce concept mort-né les attributs d'Aston Martin pour signer la DB7. Produite dès mars 1993, celle-ci apporte un vent de fraîcheur chez Aston et, malgré l'emploi d'éléments issus de Ford de grande série, jusqu'à la clé de contact, la DB7 conserve intact tout son prestige. Pour séduire un large public, une version animée par un 6 cylindres 3.2 Jaguar est proposée en entrée de gamme. Gavé par un compresseur Eaton, ce ticket d'entrée développe 335 ch. A partir de janvier 1996, le cabriolet Volante vient en complément, tandis que la voiture reçoit une mise à jour technologique, en gagnant deux airbags, des sièges redessinés ou des freins Brembo majorés. Mais le meilleur est pour la fin, avec l'introduction en mai 1999 de la version Vantage. Avec son V12 6 litres de 420 ch (440 ch sur GT), elle éclipse la DB7 6 cylindres, arrêtée cette même année, et s'adjugera l'essentiel des ventes. Produite à 7 092 exemplaires (dont 4 431 modèles V12), la DB7 se retire en janvier 2004, remplacée par la DB9.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La DB7 recycle des éléments pour le moins roturiers, puisqu'elle utilise des rétroviseurs de CX, ou bien encore des feux de Mazda 323 ! Force est de reconnaître que ces éléments sont parfaitement intégrés. D'origine, la DB7

Les essais *Sport Auto*

- **No 396 (01/95) :** Comparatif DB7 vs BMW 850 CSi vs Jaguar XJS V12 : vs Mercedes 500 SL vs Porsche 928 GTS
- **No 412 (05/96) :** Dossier Aston Martin (DB7 Volante)
- **No 423 (04/97) :** Dossier "Plein air" (DB7 Volante)
- **No 427 (08/97) :** Match DB7 Volante vs Jaguar XK8 cabriolet
- **No 456 (01/00) :** Match DB7 Vantage vs Ferrari 456 M GT
- **No 462 (07/00 :** Comparatif DB7 Vantage vs Lamborghini Diablo 6.0 : vs Ferrari 550 Maranello
- **No 470 (03/01) :** Match DB7 Vantage Volante vs BMW Z8
- **No 480 (01/02) :** Comparatif DB7 Volante vs Ferrari 550 Barchetta : vs Mercedes SL500 vs BMW Z8
- **No 495 (04/03) :** Essai DB7 GT
- **No 504 (01/04) :** Dossier "Bilan 2013" (DB7 GT)
- **No 508 (05/04) :** Dossier Aston Martin DB7 GT Zagato
- **No 540 (01/07) :** Dossier Aston Martin rétrospective : (DB7 Vantage, DB7 GT Zagato...)

Le choix de *Sport Auto*

■ Notre préférence se porte sur le coupé, plus élégant, rigide et léger que le cabriolet, et en boîte manuelle. La raison nous pousse vers la DB7 6 cylindres, plus économique à l'usage que la Vantage. Mais si votre budget vous le permet, visez le V12, notamment une version GT, plus belle et plus aboutie.

bénéficie de tout le savoir-faire d'Aston Martin, si bien que les ajustages entre les éléments de carrosserie sont impeccables et les peintures sont irréprochables.
L'intégralité de la carrosserie est en acier, excepté le capot et le couvercle du coffre, en fibres, remplacés par des éléments en acier à partir de juillet 1996. Les boucliers peints couleur carrosserie, très exposés au moindre choc, sont en revanche systématiquement en matériaux composites.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion laisse le choix entre une classique boîte manuelle à 5 rapports et une boîte automatique à convertisseur ZF Touchtronic comportant également 5 rapports.Ces boîtes sont réputées fiables, mais vérifiez qu'aucun à-coup ne soit généré. Quant au niveau d'huile, il doit être optimal pour éviter toute surchauffe. Une vidange, avec changement de la crépine, est à envisager à l'approche des 100 000 km. La Vantage se réserve par ailleurs l'usage d'une boîte manuelle plus moderne, d'origine Tremec, à 6 rapports. Sur les versions équipées d'une boîte manuelle, prévoyez un budget embrayage. Comptez 5 304 € de pièces sur la Vantage, auxquels il faut ajouter dix heures de main-d'œuvre. Chez un indépendant, c'est très cher, et chez Aston, c'est pire.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis est visible sur une plaque constructeur fixée dans le compartiment moteur, à côté du liquide à lave-glace. Le numéro frappé dessus doit bien entendu correspondre avec celui présent sur la carte grise.

INTÉRIEUR

■ Mieux vaut considérer la DB7 comme une stricte 2 places tant l'espace à l'arrière est symbolique. A l'ouverture des portes, le charme agit grâce à la superbe sellerie cuir et aux inserts en bois précieux. La qualité est très correcte, mais on déplore l'utilisation peu discrète de Commodo et de boutons issus de la Mondeo, sans oublier des poignées de Mazda MX-5. L'ergonomie est parfois déroutante, comme l'implantation de l'autoradio, inaccessible lorsque le levier de la boîte auto est positionné sur Parking. La DB7 résiste bien au temps, y compris la capote électrique de la version Volante. Les rares faiblesses se limitent aux selleries en cuir crème Magnolia, très vulnérables, aux ciels de toit qui peuvent s'affaisser, ou à de petits bugs électriques. Outre les versions GT améliorées (compteurs à fond blanc, levier en alu, jantes et calandre spécifiques…), quelques séries limitées sont dignes d'intérêt (Alfred Dunhill, Beverly Hills Edition, Jubilee Limited Edition…).

MOTEUR

■ Emprunté à la Jaguar XJ6, ce 3,2 litres, qui développe initialement 219 ch, fait un bond à 335 ch grâce à un compresseur Eaton. Baptisé « 6L », ce bloc à distribution par chaîne déçoit par sa sonorité. Il faudra lui offrir une révision tous les ans (ou dans la limite de 15 000 km), ce qui coûte 1 160 € environ chez un spécialiste. Seule faiblesse récurrente : une fuite du circuit de climatisation. La DB7 se déguste aussi avec le mélodieux V12 conforme à l'image Aston. A noter que ce 6.0 de 420 ch peaufiné par Cosworth – et délivrant 440 ch sur les versions GT – représente plus de 60 % des ventes. Si ce »»

Aston Martin **DB7**

»» bloc à distribution par chaîne est fiable, ses coûts d'entretien restent plus élevés. Assurez-vous du bon fonctionnement du circuit de refroidissement, fortement sollicité sur le V12. Sachez que la pompe à essence est fragile et que les fuites de pont sont fréquentes. Ces interventions sont coûteuses en raison des temps de main-d'œuvre.

TRAINS ROULANTS

■ Cette GT 2+2 n'est pas très imposante (4,69 m), mais elle est lourde ! Comptez 1 780 kg à vide pour le coupé V12, et 1 875 kg pour le cabriolet. Conséquence directe : les trains roulants souffrent en conduite rapide, notamment les pneus, les freins, mais aussi les silentblocs des suspensions avant. Pour ce dernier poste, une réfection n'est pas inutile étant donné l'âge de la voiture. Il faut prévoir 2 200 € de pièces et quinze heures de main-d'œuvre ! Si vous comptez vous limiter au strict remplacement des disques avant, prévoyez 790 € de pièces sur la 6 cylindres et 755 € sur la Vantage. La différence de prix est plus marquée pour les seules plaquettes : comptez respectivement 168 € et… 735 € ! Quant aux pneus, ils réclament un budget important en cas de conduite rapide : 694 € par train. Enfin, sachez que les jantes, spécifiques à la DB7, sont très exposées aux chocs, et donc souvent abîmées.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ D'une part, le réseau est limité en France (cinq concessions), et d'autre part, la DB7 est désormais trop ancienne pour y être proposée en occasion. En revanche, le réseau peut vous mettre en rapport avec un vendeur éventuel…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Comme toutes les Aston, la DB7 a bien sûr toute sa place chez ces pros. Vous la paierez au prix fort, mais vous êtes en contrepartie en droit d'exiger le meilleur, à savoir une auto irréprochable, parfaitement suivie et entretenue, avec une garantie totale à la clé d'au moins six mois.

LES PARTICULIERS

■ Les particuliers sont souvent moins gourmands que les professionnels, mais ils n'ont pas du tout les mêmes obligations à votre égard ! D'où l'importance de bien acheter en écartant, dès le départ, tous les exemplaires négligés à l'historique douteux.

LE CLUB

■ Les principaux clubs rayonnant dans l'Hexagone sont l'**AMOC** Ile-de-France (**Aston Martin Owners Club**) et **Aston Passion**. Ces clubs, très actifs (nombreuses sorties), acceptent toutes les Aston, dont les DB7.

TECHNIQUE

DB7 1993-1999	
Nbre de cylindres	**6 cylindres en ligne, longitudinal, 24 S, compresseur Eaton**
Cylindrée	**3 228 cm³**
Puissance maxi	**335 ch à 5 500 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Boîte 5 méca ou auto**
Poids	**1725 kg**
Vitesse maxi	**V. max. : 270 km/h**

DB7 Vantage 1999-2004	
Nbre de cylindres	**V12, longitudinal, 48 S**
Cylindrée	**5 935 cm³**
Puissance maxi	**420 ch à 6 000 tr/mn (440 sur GT)**
Boîte de vitesses	**Boîte 6 méca ou 5 auto**
Poids	**1 780 kg**
Vitesse maxi	**290 km/h**

ENTRETIEN

Si la DB7 est abordable en occasion, ses coûts d'entretien demeurent irrémédiablement élevés. Pour parcourir 10 000 km par an en V12 Vantage, prévoyez 2 090 €, sachant qu'une 6 cylindres coûte 30 % de moins environ…

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	**chaîne**	-
Embrayage	**6 956 €**	**vers 100 000 km**
Pneus AV/AR	**699/678 € 18 pouces**	**vers 30 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 846 € par train**	**vers 120 000 km**
Disques AV/AR	**944 €**	**vers 50 000 km**
Plaquettes AV	**714 € le jeu**	**vers 20 000 km**
Echappement (silencieux)	**1 637 €**	**vers 190 000 km**
Révision générale	**1 397 €**	**tous les 15 000 km/1 an**
Révision grand service	**2 091 €**	**tous les 15 000 km/2 ans**

PRIX

La DB7 doit être, aujourd'hui, la moins chère des Aston, car si l'on fait abstraction des confidentielles variantes Zagato, un coupé 6 cylindres se négocie entre 25 000 et 30 000 €, une version V12 Vantage moyennant 10 000 € de plus. A noter qu'une version GT de 440 ch, plus rare et aboutie, peut faire grimper les prix. Enfin on trouve désormais des cabriolets V12 Volante à partir de 45 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Aston Martin DB7 V12 de 82 000 km, année 2000, valeur 45 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Metz Cotisation annuelle : 1417 € TTC (franchise vol-incendie de 1325 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Metz Cotisation annuelle 960 € TTC (franchise vol-incendie de 1325 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- **Style**
- **Ambiance intérieure**
- **Sonorité du V12**
- **Prix attractif**

- **Manque d'agilité**
- **Poids élevé**
- **Détails de finition**
- **Coût d'entretien (surtout sur V12)**

INTENSITY, DRIVEN.*

ASTON MARTIN

Paris

6 rue de la Cavalerie - Paris 15

contact@astonmartinparis.com

(+33)01 53 86 72 72

ASTON MARTIN

Monaco

5 avenue Princess Grace

contact@astonmartin-monaco.com

+377 97 97 86 50

ASTON MARTIN

Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy - Merignac

contact@astonmartinbordeaux.com

(+33)5 56 16 21 00

* Conduit par l'intensité

Aston Martin DB9

Après la DB7, la DB9 confirme l'essai. Archétype de la GT idéale selon Aston Martin, elle s'affiche désormais en occasion à des prix presque démocratiques. Assez pour succomber à la tentation ?

À PARTIR DE 42 000 € **DE 2004 À 2016**

Vie d'Aston Martin n'a jamais été un long fleuve tranquille et, aujourd'hui encore, l'avenir de la firme de Gaydon reste incertain. Mais la DB9 incarne une période relativement calme où, après des années de disette, Aston a su renouer avec les bénéfices. La DB7 lancée sous l'ère Ford a été le socle de ce renouveau, indispensable pour regagner la confiance d'une clientèle qui était allée voir ailleurs. Lorsque la DB9 a pris le relais en 2004, celle-ci a su conforter cette volonté d'aller de l'avant pour repartir du bon pied. Ce qui s'est accompagné par un solide plan produit, avec le lancement de la variante cabriolet Volante en mai 2005, puis des dérivés sportifs DBS et Virage. Ces dernières étant spécifiques, elles seront laissées de côté dans ce dossier. Rassurez-vous, avec un V12 5.9 de 450 ch, la DB9 classique en offre largement assez ! Il faut bien ça puisque l'anglaise pèse 1 760 kg à vide en coupé avec la boîte automatique à 6 rapports, cette dernière équipant 98 % d'exemplaires. Dommage, car sa gestion est lente et perfectible. Quant au cabriolet, sachez qu'il pèse 150 kg de plus. A partir de 2008, le V12 de la DB9 gagne 27 ch supplémentaires, soit 477 ch. Un bonheur n'arrivant jamais seul, Aston en profite pour améliorer les trains roulants, en montant des renforts dans la coque au niveau de l'attache des trains avant et arrière. Mais le meilleur arrive en 2010, à l'occasion d'un léger restylage. Outre une aérodynamique optimisée grâce à l'adoption de nouveaux bas de caisse, l'esthétique est légèrement améliorée avec des optiques redessinées, tandis qu'une clé en cristal fait son apparition. L'essentiel porte sur la technologie, avec une gestion bien plus rapide de la boîte automatique, tandis qu'une suspension pilotée est montée de série, permettant à l'auto de gagner en confort et en efficacité. Pour finir sa longue carrière en beauté, la DB9 n'aura de cesse de muscler son jeu, en délivrant 517 ch à partir de 2013, puis 547 ch de 2016 à 2017 dans son ultime version GT. Si cette dernière s'affiche encore à des prix très élevés, au-delà des 100

Les essais *Sport Auto*

- **No 508 (05/04) :** Dossier Aston Martin
- **No 513 (10/04) :** Match Aston Martin DB9 vs Porsche 911 Carrera S
- **No 521 (06/05) :** Essai Aston Martin DB9 Volante
- **No 612 (01/13)** Contact Aston Martin DB9
- **No 644 (09/15) :** Contact Aston Martin DB9 GT

Le choix de *Sport Auto*

■ Les derniers exemplaires, mieux équipés, fiabilisés et plus puissants, sont les plus désirables, mais à quel prix ! Ici, nous viserons le meilleur compromis, et ce sera donc un coupé, moins lourd et moins cher que le cabriolet, si possible un exemplaire postérieur au restylage de 2010. Un achat qui réclame un budget d'environ 85 000 €…

000 € avec un faible kilométrage, une DB9 de 2004 ou 2005 dépassant les 120 000 km sera à vous pour environ 42 000 €. Voilà qui est tentant pour s'offrir ce concentré de crème anglaise…

INTÉRIEUR

■ On est loin de l'artisanat que l'on retrouvait dans certains modèles des années 1980-1990. Sur ce point, la DB9 a passé un cap et se révèle mature, en offrant un habitacle cosy à la finition parfaite. Bien sûr, on peut légitimement lui reprocher une ergonomie perfectible, une habitabilité arrière ridicule ou un GPS d'un autre temps. Cela concerne les exemplaires antérieurs au restylage de 2010, un léger mieux étant perceptible après, y compris pour ce qui est de la dotation, qui intègre de série une hi-fi B&O. Outre un système d'ouverture des portes parfois récalcitrant au niveau des gâches, on note aussi une fragilité chronique des cuirs. Ils sont sensibles aux rayures et ne supportent pas d'être exposés trop longtemps au soleil, sous peine de se rétracter et de gondoler.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La DB9 mixe l'acier au niveau de sa coque et l'aluminium au niveau de sa cellule centrale, ces éléments étant rivetés-collés. Autant dire qu'en cas de choc important, seule l'usine sera capable d'y remédier. Il en est de même en cas de sinistre sur la carrosserie, celle-ci étant partiellement en aluminium. Quant au coffre, mais aussi les ailes avant et bien sûr les boucliers, ils sont en composite. Malgré ces disparités de matériaux, la DB9 présente un rendu impeccable sur le plan des ajustages et des peintures. Le moindre défaut doit vous alerter : cela n'est pas normal et cache une remise en état perfectible réalisée hors réseau à la suite d'un accident. Ne négligez aucun problème apparent, un phare valant ici 3 900 €, tandis qu'un bouclier avant est facturé 5 000 € ! Enfin, pour le cabriolet, vérifiez le bon fonctionnement et état de la capote électrique, à actionner de préférence sur un sol plat.

MOTEUR

■ Avec un V12 5.9 atmosphérique à la sonorité envoûtante, développant de 450 à 547 ch selon les millésimes, la DB9 donne dans du lourd. Et dans l'éprouvé, puisque ce sublime V12 a été monté sur d'autres modèles bénéficiant d'une solide distribution par chaîne. Réputé très robuste, ce bloc réclame un entretien suivi, de préférence chez Aston ou chez de bons spécialistes. Prévoyez une révision tous les 16 000 km – dans la limite d'un an –, ce qui coûte 1 830 € dans le réseau, voire 2 390 € pour la grosse révision à faire en alternance. Enfin, vérifiez bien que le moteur ne présente pas de fuites.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion a reçu dans de rares occasions en début de carrière une boîte manuelle à 6 rapports, très agréable à l'usage. Celle-ci est également réputée solide, mais il faudra prévoir un budget embrayage considérable, de l'ordre de 8 850 €, une opération préconisée vers les… 60 000 km ! Bien plus courante est la boîte automatique Sport tronic, comportant aussi 6 rapports. Sa gestion est »»

Aston Martin **DB9**

»» lente, voire capricieuse, sur les premiers modèles produits jusqu'en 2005-2006. De même, certaines durits peuvent fuir. Pour éviter toute surchauffe, l'huile de boîte doit être propre et à niveau, et une vidange s'impose tous les quatre ans environ, avec le pont, dans la limite de 60 000 km. A cette occasion, il est recommandé de changer la crépine. A noter qu'après 2008, la boîte bénéficie d'un logiciel plus performant, permettant de changer de vitesse plus rapidement. A l'usage, les passages ne doivent présenter aucun à-coup.

TRAINS ROULANTS

■ Comme on pouvait le craindre, la DB9 fait souffrir ses trains roulants, notamment en conduite rapide. Outre une usure précoce de certains périssables qui ne sont déjà pas donnés, comme les pneus ou les freins (4 630 € les quatre pneus et 5 273 € les quatre disques avec la main-d'œuvre), les premiers éléments à s'abîmer sont les silentblocs des triangles de suspensions, des composants réputés fragiles à vérifier avant d'acheter. En roulant au pas, sur un mauvais revêtement, tout bruit métallique doit vous alerter. A ce sujet, sachez qu'un rappel a été effectué par Aston sur quelques modèles (2005-2006), visant à remplacer des vis arrière des triangles inférieurs avant. De même, les amortisseurs peuvent présenter des fuites, notamment sur les exemplaires roulant peu ou pas assez. Ces éléments sont très chers, puisque facturés 9 500 € pour un remplacement dans le réseau. Enfin, comme sur toutes ces GT, les jantes sont exposées aux chocs. Attention au prix : comptez 1 350 € pièce !

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit bien évidemment être identique à celui écrit sur la carte grise), est visible côté avant droit du compartiment moteur, sur une plaque constructeur (vers le bol d'amortisseur). Ce même numéro est présent sur une petite plaque fixée derrière le pare-brise (côté conducteur), et même sur le châssis, côté passager (sous le tapis de sol).

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Limité à quatre concessions réparties dans toute la France (Paris, Lyon, Bordeaux et Cannes), le réseau propose des modèles en occasion, avec la même exigence. C'est une bonne piste pour faire un achat sécurisé dans les meilleures conditions et avoir une DB9 garantie douze mois, mais cela se fera au prix fort…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Tous sont ravis de proposer des Aston Martin en occasion, mais pour avoir un vrai service à la hauteur du prestige de cette GT, il faudra acheter chez un professionnel sérieux, qui a bonne réputation. Exigez une auto entièrement révisée, avec un historique clair et limpide.

LES PARTICULIERS

■ C'est auprès d'un particulier que vous trouverez au meilleur prix, mais gare aux vices cachés ! Limitez-vous à une auto irréprochable toujours suivie avec rigueur, la fréquence des factures devant vous aider en cela. Et attention aux modèles roulant peu, ce n'est jamais bon pour la mécanique !

LE CLUB

■ Le club le plus important est l'**AMOC** (**Aston Martin Owners Club**), basé en Angleterre. Il rassemble toutes les Aston, y compris les plus récentes, et compte plus de 4 000 adhérents dans le monde ! Il y a une antenne française. Autre piste, 100 % française cette fois : le **CAMF** (**Club Aston Martin France**)
Aston Martin Owners Club : contact@stafrance.com (02.51.42.96.96)
Club Aston Martin France : micha.lachtiger@wanadoo.fr

TECHNIQUE

DB9 2004-2008	
Nbre de cylindres	V12
Cylindrée	5 935 cm³
Puissance maxi	450 ch à 6 000 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou auto
Poids	1710 kg
Vitesse maxi	294 km/h
DB9 2008-2013	
Nbre de cylindres	V12
Cylindrée	5 935 cm³
Puissance maxi	477 ch à 6 000 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou auto
Poids	1760 kg (1885 kg pour la Volante BVA)
Vitesse maxi	306 km/h
DB9 2013-2016	
Nbre de cylindres	V12
Cylindrée	5 935 cm³
Puissance maxi	517 ch à 6 500 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou auto
Poids	1785 kg (1890 kg pour la Volante)
Vitesse maxi	333 km/h

DB9 GT 2016-2017	
Nbre de cylindres	V12
Cylindrée	5 935 cm³
Puissance maxi	547 ch à 6 500 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou auto
Poids	1785 kg (1890 kg pour la Volante)
Vitesse maxi	333 km/h

ENTRETIEN

Si les premières DB9 se font abordables en occasion, le coût de l'entretien demeure très élevé, voire délirant pour certains postes, comme les disques ou plaquettes. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 2 960 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Embrayage (BVM 6)	8 670 €	vers 60 000 km
Pneus AV/AR	2 305 € par train 19 pouces	vers 40 000 km
Disques AV/AR	5 233 € les 4	vers 60 000 km
Plaquettes AV	1153 € le jeu	vers 25 000 km
Révision petit service	1765 € pièces et main-d'œuvre	tous les 16 000 km
Grosse révision grand service	2 315 € pièces et main-d'œuvre	tous les 32 000 km

PRIX

Avec des premiers prix débutant à 42 000 € pour les plus anciens modèles, avec 120 000 km au compteur, les dernières DB9 GT continuent de dépasser les 100 000 € . Le véritable prix est plutôt situé vers les 85 000 €, pour une DB9 restylée de 2011 totalisant 60 000 km, les cabriolets étant un peu plus chers.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Aston Martin DB9 Coupé de 28 000 km, année 2010, valeur 70 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Meudon. Cotisation annuelle : 2121 € TTC. (franchise vol-incendie de 2950 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Meudon. Cotisation annuelle : 1440 € TTC. (franchise vol-incendie de 2950 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses
■ Ligne ■ Intérieur cosy ■ V12 magique ■ Fiabilité d'ensemble
■ Poids élevé ■ Freinage peu endurant ■ Boîte auto peu réactive ■ Entretien onéreux

Aston Martin
DB11 V8 / V12

La somptueuse DB11 vient de prendre sa retraite. C'est l'occasion de se pencher sur son cas...

À PARTIR DE 100 000 € **DE 2016 À 2023**

Au Salon de Genève en mars 2016, Aston Martin sonne la charge avec la DB11 pour remplacer la vieillissante DB9, sous la forme d'un coupé 2 + 2 au châssis inédit. On retrouve le design inauguré sur la DB10, construite pour les besoins d'un James Bond.
La ligne musclée à l'agressivité contenue donne à l'ensemble une classe intemporelle. Outre ses charmes so british, la DB11 reçoit un habitacle tendu de cuir à la finition irréprochable et surtout un fabuleux V12 5.2 dopé par une paire de turbos. A partir de la fin 2017, la DB11 se décline en cabriolet Volante, doté d'une capote électrique en toile. Mais ce dernier n'a pas droit au V12.
Il hérite d'un V8 4.0 d'origine AMG de 510 ch. Ce moteur est également proposé sur le coupé. Sans surprise, ce bloc allemand à la sonorité gutturale, plus abordable que le V12, deviendra la version la plus diffusée. En été 2018, le V12 gagne du muscle grâce à AMR (Aston Martin Racing), qui pousse la puissance à 639 ch. En 2021, la V8 jouit des améliorations introduites sur la Vantage F1 Edition pour gagner 25 ch (535 ch).
La DB11 termine sa carrière en été 2023, lorsque la toute nouvelle DB12 prend le relais. Encore récente (donc chère), la DB11 s'échange désormais sous les 100 000 € en V8. Comptez 120 000 € minimum en V12.

INTÉRIEUR

■ Oubliez la finition approximative des Aston des années 80-90. Ici, le luxe, la sportivité et le bon goût forment un ensemble unique. Les habitués de Mercedes reconnaîtront le système multimédia provenant de l'ancienne Classe C. Si tout semble bien vieillir, il y a eu quelques bugs d'ordre électronique au niveau de l'écran tactile, mais aussi sur le bouton stop/start, qui peut devenir inopérant, tout comme le réglage

Les essais *Sport Auto*

- **No 653 (06/16) :** Contact DB11 V12 Coupé
- **No 657 (10/16) :** Essai DB11 + "A la loupe" DB11 V12
- **No 660 (01/17) :** "Les stars de l'année" DB11
- **No 665 (05/17) :** "Ma semaine en..." DB11
- **No 669 (10/17) :** Contact DB11 V8
- **No 675 (04/18) :** Grand Format DB11 V8 Volante
- **No 676 (05/18) :** Match DB11 V8 vs Jaguar F-Type SVR
- **No 678 (07/18) :** Contact DB11 AMR

Le choix de *Sport Auto*

■ La version V12 est si feutrée qu'elle en devient moins communicative que la V8. Cette dernière se montre un peu plus légère (surtout en coupé) et moins chère en entretien. Notre choix se portera donc sur la V8. L'idéal est de prendre une version de 2021 pour bénéficier de la remise à niveau comprenant un surplus de puissance.

du volume de la radio. Ces problèmes agaçants sont souvent résolus par une simple mise à jour en atelier. Dernière chose : ne considérez surtout pas ce grand coupé comme une 4 places. C'est une GT 2 + 2, offrant un espace très serré à l'arrière. Outre une DB11 « Q » peinte en Zaffire Blue, sachez qu'il y a eu une série limitée Shadow, produite à seulement 300 exemplaires.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La DB11 repose sur une plateforme VH majoritairement construite en aluminium. De l'alu, il y en a partout, puisque ce matériau compose l'essentiel de la structure et de la carrosserie. Attention : en cas de choc, même léger, seul un spécialiste pourra intervenir pour une remise en état dans les règles de l'art.

La DB11 présente un rendu des peintures et une rigueur des ajustages parfaits. Seul défaut récurrent : les vérins du capot et des portes fatiguent prématurément. La voiture étant très basse, pensez à inspecter l'état des soubassements, les jupes latérales, mais aussi le spoiler avant, très exposé aux chocs. Ne négligez aucun défaut, même paraissant minime, le prix des pièces et de la main-d'œuvre hautement qualifiée étant assez élevé.

MOTEUR

■ Le V8 d'origine AMG et le V12 Aston Martin assemblé à la main disposent d'une distribution par une chaîne. A ce jour, aucun souci récurrent n'apparaît sur ces moteurs. Ils sont donc fiables, à condition de laisser monter les turbos en température avant de les solliciter et de bien »»

Aston Martin **DB11 V8 / V12**

» les laisser refroidir après un usage intensif avant de couper le moteur. Bien sûr, une révision annuelle est recommandée – ou tous les 15 000 km –, ce qui revient à 1 000 € environ dans le réseau, nettement moins cher chez un bon spécialiste indépendant. Traquez les éventuelles fuites d'huile au niveau du carter de distribution, seul défaut possible à ce jour. Si celle-ci est importante, il faudra démonter et remplacer le joint.

TRANSMISSION

■ La DB11 dispose d'une boîte automatique, douce et réactive, concoctée par le spécialiste ZF. Cette boîte réputée fiable se retrouve par ailleurs chez BMW, Audi ou Jaguar. Elle compte 8 rapports et brille par son silence de fonctionnement. Si, lors de votre essai, il y a des à-coups ou des bruits de transmission, c'est qu'il y a un problème. L'entretien se limite à une simple vidange tous les 100 000 km environ, ce qui coûte à peu près 610 €. Pensez à faire vérifier l'état du joint spi en sortie de boîte, et idéalement procédez à une vidange du pont tous les cinq ou six ans.

TRAINS ROULANTS

■ Malgré l'emploi d'une carrosserie mariant aluminium et matériaux composites, la DB11 reste lourde. Comptez un minimum de 1 770 kg pour le coupé V8 et un quintal de plus pour le cabriolet. La version V12 dépasse elle aussi les 1 800 kg, ce qui n'est pas sans conséquences sur les trains roulants. Les pneus

tiennent 20 000 km, rarement plus. Ce n'est pas anodin, puisqu'un train de pneus coûte 1 100 € pour l'avant et 1 330 € pour l'arrière ! Si l'amortissement piloté ne semble pas – à ce jour – poser de problème, sachez que les premiers millésimes ont connu des soucis de disques de frein bruyants. Ce défaut ne peut se résoudre qu'en remplaçant disques et plaquettes, des pièces qui sont chères : comptez 3 360 € pour une paire de disques avant, 1 860 € pour l'arrière et… 1 530 € pour un jeu de plaquettes avant. Comme sur toutes les sportives de ce calibre, pensez à vérifier le bon état des jantes, très vulnérables et onéreuses (2 040 € pièce).

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit bien évidemment être identique à celui écrit sur la carte grise) est visible sur un autocollant « constructeur » placé dans l'embrasure de la porte passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Le réseau, bien que limité à seulement 5 concessions en France, est une piste à privilégier pour qui souhaite acheter un véhicule irréprochable, entièrement révisé avec une garantie totale. Un confort d'achat bien entendu facturé à un prix très… Aston Martin !

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est une piste à favoriser, les Aston Martin étant très prisées par ces professionnels du haut de gamme. Quitte à leur laisser une marge pouvant être élevée, exigez une auto à l'historique clair, fraîchement révisée et dotée d'une garantie totale d'au moins douze mois.

LES PARTICULIERS

■ Les particuliers sont moins gourmands que les professionnels, mais aussi parfois moins rigoureux. La DB11 semblant fiable, pourquoi pas, mais limitez votre achat à un exemplaire impeccable à l'historique limpide, avec des pneus et des freins en excellent état.

LE CLUB

■ Le seul club d'envergure de la marque à la renommée internationale est l'**AMCO (Aston Martin Owners Club),** basé en Grande-Bretagne. Il rassemble toutes les Aston, d'hier à aujourd'hui. Sa branche française est accessible sur **www.amoc-france.fr.**

TECHNIQUE

DB11 V8 4.0 2017 à 2023	
Moteur	V8, biturbo, 3 982 cm³, 510 ch à 6 000 tr/mn (535 ch en 2021)
Transmission	8 rapports auto
Poids	1 760 kg (Volante : 1 860 kg)
Vitesse maxi	305 km/h

DB11 V12 5.2 2016 à 2023	
Moteur	V12, biturbo, 5 204 cm³, 608 ch à 6 000 tr/mn (AMR : 639 ch) 8 rapports auto
Transmission	8 rapports auto
Poids	1 760 kg (Volante : 1 860 kg)
V.max.	322 km/h

ENTRETIEN

Contre toute attente, rouler en Mustang n'a rien d'une ruine, surtout en V8 avec une boîte auto (pas de courroie de distribution). Ainsi, pour parcourir 15 000 km par an, prévoyez 1 448 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	1 100 /1 330 € par train (20 pouces)	vers 20 000 km
Amortisseurs AV/AR	4 900/6 020 € par train	vers 120 000 km
Disques AV/AR	3 365/1 840 €	vers 50 000 km
Plaquettes AV/AR	1 530 € le jeu	vers 30 000 km
Révision standard	1 530 €	tous les 16 000 km/1 an
Grande révision	3 060 €	tous les 60 000 km/6 an

PRIX

Les prix continuent de baisser, mais la DB11 reste chère car on ne trouve rien en dessous de 100 000 €. Pour cette somme, ce sera une V8 dépassant les 50 000 km avec des éléments à rafraîchir. La V12 est à peine plus onéreuse (excepté la version AMR), et il ne semble pas y avoir de grandes différences tarifaires entre les coupés et les cabriolets. Comptez environ 160 000 € pour un exemplaire de 2017/2018 affichant entre 20 000 et 40 000 km.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Aston Martin DB11 V12 Coupé de 12 000 km, année 2017, valeur 159 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Toulon. Cotisation annuelle : 3 060 € TTC (franchise de 1 621 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Toulon. Cotisation annuelle : 1 916 € TTC (franchise de 1 621 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Déjà un grand classique ■ Fiabilité d'ensemble ■ Agrément moteur-boîte

■ Prix d'achat ■ Entretien onéreux ■ Poids ■ Amortissement ■ Rapport encombrement/ ■ habitabilité

Audi TT « Mk1 »

D'une beauté intemporelle, le premier TT a donné à Audi la dimension design qui lui manquait. Cette figure de mode très abordable devrait devenir un collector recherché…

À PARTIR DE 2 300 € **DE 1998 À 2006**

Avant, une Audi c'était d'abord une voiture d'ingénieur, carrée et très sérieuse, mais pas vraiment fun. Mais ça, c'était avant… Avant qu'Audi ne dévoile, en 1995, l'incroyable Concept TT. Un coupé rondouillard jouant sur la symétrie, très simple en apparence, semblable à une ponceuse à bitume, surplombée par une arche. Face à l'accueil du public, Audi décide de commercialiser, trois ans plus tard, cette étude de style, presque en l'état. Une gageure dans la mesure où ce top model au design aussi distinctif que celui d'une Porsche 911 repose à l'époque sur le châssis de la Volkswagen Golf ! Malgré ce tour de force, il en découle une architecture similaire, le moteur prenant place transversalement à l'avant.

Il s'agit surtout d'un modeste 4 cylindres, un 1.8 turbo de 150 ch (issu de l'A4) faisant office d'entrée de gamme, de surcroît en simple traction avant. Pas de quoi soulever l'enthousiasme des amateurs de sensations fortes… Mais, fort du soutien sans faille du groupe Volkswagen, Audi va multiplier les versions (en coupé 2 + 2 ou roadster 2 places), toutes plus sportives.

Le 1.8 turbo se voit ainsi décliné en variante de 180 ch, et à partir d'octobre 1998, on entre dans les choses sérieuses avec l'introduction du TT quattro, dont le même bloc est cette fois poussé à 225 ch. Le TT fait ainsi jeu égal avec la S3 de première génération, qui révolutionne à l'époque le petit monde des sportives compactes, en se posant comme une super-GTI. Accessoirement, le TT devient un rival sérieux pour la concurrence (BMW Z3, Nissan 350 Z, Porsche Boxster), mais avec la transmission intégrale. Son architecture impose l'adoption d'un système Haldex avec différentiel, moins noble qu'un Torsen, mais l'efficacité est au rendez-vous. Pour que le TT reste en haut de l'affiche, Audi osera monter au chausse-pied un V6 3.2 de 250 ch, en juillet 2003. Abordable dès 2 300 € (avec un fort kilométrage et des travaux à faire), le juste prix pour un beau quattro 225 ch semble plutôt se situer vers les 7 000 €, le V6 pouvant prétendre à 10 000 €. C'est encore le moment d'acheter, car il ne fait aucun doute que les TT soignés seront convoités… et bien plus chers.

Les essais *Sport Auto*

- **N°441 (10/98) :** essai TT quattro 225 ch
- **N°443 (12/98) :** dossier le meilleur de 1998 (avec Audi TT)
- **N°452 (09/99) :** essai roadster quattro 225 ch
- **N°455 (12/99) :** comparatif roadsters
  - TT quattro 225 ch
  - BMW Z3 2.8
  - Honda S2000
  - Porsche Boxster 2.7
- **N°463 (08/00) :** TT roadster quattro 225 ch dans dossier « Spécial cabriolets »
- **N°521 (06/05) :** essai TT quattro Sport 240 ch
- **N°535 (08/06) :** contact TT V6 3.2

INTÉRIEUR

La finition, c'est le point fort des Audi d'aujourd'hui et de ce TT âgé pourtant de plus de 20 ans ! Le plastique moussé vieillit bien et les nombreuses pièces rapportées, en aluminium, apportent une touche premium. L'équipement, complet sur toutes les versions quattro (cuir de série), reste d'actualité, si l'on fait abstraction de

Le choix de *Sport Auto*

■ Notre préférence ira au coupé à la ligne encore plus suggestive que le roadster… Il est doté de deux minuscules places supplémentaires et d'un coffre avec hayon ! Notre choix se porte sur un rare quattro Sport de 240 ch, ou un V6, en boîte mécanique si possible. Des « must » agréables à mener, qui seront prisés par les collectionneurs exigeants.

l'absence de GPS. Maintenant, ce TT connaît des faiblesses récurrentes. Et certaines sont graves. L'instrumentation tout d'abord, peut devenir inopérante sans prévenir (changement du combiné complet à prévoir : 1 510 € environ dans le réseau). L'idéal est de dénicher un spécialiste en électricité pour réparer. Il en va de même de l'affichage digital de l'autoradio, souvent défaillant. Des boutons peuvent se montrer sans effet, ou s'enfoncer. Quant à la poignée de réglage en hauteur des sièges, elle est fragile jusqu'en 1999. Idem pour les moteurs des vitres électriques, faibles jusqu'en 1999, et le câblage fragile. Pour le roadster, assurez-vous du bon état de la capote. Enfin, il y a eu quelques séries spéciales qui réclament un surcoût : le roadster Le Mans en 2001 (20 exemplaires numérotés, sur base de roadster quattro, avec sellerie cuir rouge), le S-line (sur base de coupé 225 ch, avec châssis sport, phares xénon avec fond titane, cuir rouge) et le très convoité et sportif quattro Sport (1 000 exemplaires sur base coupé, dont 24 en France), doté d'une livrée biton (avec toit noir), de sièges Recaro en cuir, sans sièges arrière mais avec le kit carrosserie du V6 et le 1.8 poussé à 240 ch.

CARROSSERIE ET STRUCTURE

■ Le TT fait le choix du tout-acier, excepté pour les boucliers, en composite, ce qui se paye sur la balance : 1 465 kg pour le coupé, 1 515 kg pour le roadster. L'avantage est qu'il n'est pas nécessaire de payer le prix fort pour réparer un accrochage. Tant mieux, car la carrosserie est très vulnérable. Autre bonne nouvelle : d'origine, c'est du sérieux, avec des ajustages impeccables et des peintures qui résistent »»

Audi TT « Mk1 »

»» très bien aux affres du temps. Pour vérifier si le modèle convoité n'a pas été sérieusement accidenté, regardez la visserie qui fixe les ailes avant : en temps normal, ces dernières ne sont généralement jamais touchées par les agents du réseau.

MOTEUR

■ En quattro, l'essentiel de l'offre tourne autour des versions de 225 ch. Ce 4 cylindres 1.8 turbo à 20 soupapes est jugé robuste (nombre d'entre eux dépassent les 200 000 km), mais bien traiter le turbo est vital (ne pas tirer dessus à froid, et lui laisser le temps de refroidir à chaud).

La distribution étant assurée par une courroie (contrairement au V6, bénéficiant d'une chaîne), il faut la remplacer tous les 5 ans ou 90 000 km (1 820 € avec la pompe à eau). Le problème récurrent concerne surtout les bobines d'allumage (coût de 73 € pièce environ), ce qui provoque des perturbations moteur et des pertes de puissance. A vérifier lors de l'essai. Autre chose importante : changer les bougies tous les 60 000 km, sinon elles risquent de casser dans la culasse.

L'entretien courant reste abordable : comptez 200 € pour le petit service (vidange une fois par an ou tous les 15 000 km), ou 630 € le grand service (filtres en plus).

TRANSMISSION

■ Si quelques quattro 225 ch ont été équipées de boîtes manuelles à 5 rapports (premiers millésimes), l'immense majorité a reçu une version à 6 rapports, plutôt bien guidée et étagée. Autre atout : cette boîte est très robuste, à condition de laisser la mécanique d'origine. Les exemplaires boostés connaissent des casses de boîte, ou des problèmes au niveau du volant moteur bimasse (vibrations au lâcher d'accélérateur). Quant au système Haldex de la transmission quattro, il doit être vidangé tous les 60 000 km. Reste l'embrayage, à la longévité normale en bonnes conditions, puisqu'il doit être remplacé généralement vers 130 000 km (comptez 1 930 € environ). Enfin, sachez que le TT à moteur V6 se réservait l'exclusivité d'une boîte DSG à 6 rapports, fiable, mais à vidanger tous les 60 000 km.

TRAINS ROULANTS

■ Si aujourd'hui les Audi savent tenir la route tout en préservant le confort, ce n'était pas le cas à l'époque. Soit l'auto était confortable mais dansait sur les bosses avec un amortissement trop lâche, soit elle était verrouillée au sol au prix d'un inconfort sur mauvais revêtement. Le TT se situe plutôt dans cette seconde catégorie, chose encore plus flagrante sur les versions équipées du châssis sport optionnel. Les amortisseurs, assez raides d'origine, sont à changer tous les 100 000 km environ (prévoir 1 990 € pour

les 4 avec la main-d'œuvre). Pour information, sachez que les tout premiers millésimes (jusqu'en 1999), dépourvus d'aileron à l'arrière (et d'ESP), pouvaient présenter une mobilité déroutante du train arrière (rappel et modifications à l'usine). A propos d'ESP, avec le temps, les capteurs peuvent se montrer défaillants (comme celui de l'ABS). Enfin, les jantes étant exposées aux coups de trottoir, il est rare de nos jours de trouver un modèle d'origine ayant conservé des roues en bel état (attention : elles sont devenues difficiles à trouver).

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis, qui doit bien entendu correspondre à celui inscrit sur la carte grise, est gravé sur une plaque constructeur, fixée vers le bol d'amortisseur, dans le compartiment moteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ A oublier ! Le TT Mk1 (type « 8N » pour les intimes) est un *youngtimer* trop âgé pour être présent dans le réseau… Sauf cas exceptionnel (reprise).

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Pas assez prestigieux, et entre deux eaux, ce TT de première génération est purement et simplement absent de l'offre proposée par ces professionnels, plus férus de modèles RS et de R8 !

LES PARTICULIERS

■ C'est la seule bonne piste à suivre pour trouver votre TT. Limitez-vous à un exemplaire d'origine et suivi régulièrement en entretien. Retracer son historique au moyen des factures fournies vous aidera à faire le bon choix… et oubliez les autres modèles modifiés, à l'historique flou, ou à la provenance douteuse…

LE CLUB

■ Il existe en France le clan TT, spécialiste de ce modèle (**www.clan-tt.com**). Entrer en contact avec ce club assez actif pourra vous permettre d'échanger, et pourquoi pas, d'entrer en contact avec un membre souhaitant se séparer de son TT.

TECHNIQUE

TT quattro 1.8 (225 ch) 1998 à 2006	
Nbre de cylindres	**4 en ligne, 20 S**
Cylindrée	**1781 cm³**
Puissance maxi	**225 ch à 5 900 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Mécanique à 6 rapports**
Poids	**1465 kg**
Vitesse maxi	**243 km/h**
TT quattro V6 3.2 (250 ch) 2003 à 2006	
Nbre de cylindres	**6 en V, 24 S**
Cylindrée	**3 189 cm³**
Puissance maxi	**250 ch à 6 300 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Robotisée DSG ou manuelle à 6 rapports**
Poids	**1520 kg**
Vitesse maxi	**250 km/h**

ENTRETIEN

Le TT quattro demeure raisonnable à l'usage en évitant les concessions des grandes villes, qui appliquent un taux horaire décourageant. Pour parcourir 15 000 km, prévoyez 1 680 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**750 € les 4, 17"**	**vers 35 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 124/627 € par train**	**vers 150 000 km**
Disques AV	**557 €**	**vers 50 000 km**
Plaquettes AV	**255 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Embrayage	**1 960 €**	**vers 130 000 km**
Echappement	**4 386 €**	**vers 200 000 km**
Révision standard	**199 €**	**tous les 15000 km/1 an**

PRIX

On trouve de tout, à tous les prix, dès les 2 300 € pour un exemplaire pas très frais, fortement kilométré (de plus de 250 000 km). La moyenne des beaux TT quattro 225 ch se situe plutôt vers les 8 000 à 10 000 € environ, avec des variantes selon le kilométrage. Les plus recherchés V6 3.2 et le rare quattro sport se trouvent de moins en moins sous les 15 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Audi TT quattro Cabriolet 225 ch de 130 000 km, année 2001, valeur 9 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Orléans. Cotisation annuelle : 1045 € TTC (franchise vol/incendie 728 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Orléans. Cotisation annuelle : 670 € TTC (franchise vol/incendie 728 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Style unique et intemporel ■ Ambiance intérieure ■ Qualité de fabrication ■ Rapport prix/prestations ■ Futur collector !

■ Conduite peu ludique ■ Amortissement perfectible ■ Souvent négligé ou modifié ■ Faible surface vitrée, visibilité 3/4 AR

Audi RS 4 « Mk4 »

Vous recherchez une voiture à la fois facile à vivre, habitable, sûre et performante ? Audi semble avoir trouvé la solution à travers la RS 4. Que vaut la dernière mouture “B9”, arrêtée l’année passée ? Réponse dans ce dossier…

À PARTIR DE 47 000 € **DE 2017 À 2024**

En 1994, Audi lance, juste pour voir, un drôle de break doté d’un puissant 5 cylindres turbo de 315 ch revu et corrigé par Porsche, le tout associé à la transmission intégrale Quattro. Il s’agit de la singulière RS 2, capable d’emmener une petite famille à plus de 262 km/h, qui se pose comme le premier break vraiment sportif de l’Histoire. Un genre bien particulier dont Audi s’est fait depuis une spécialité, en pérennisant ce concept à travers sa première RS 4 (type B5), commercialisée à partir de 1999. Dès lors, chaque génération d’A4 a eu le droit à son dérivé « RS », et la toute dernière (type B9) ne déroge pas à la règle. Présentée en septembre 2017, celle-ci découle étroitement de l’A4 break, dite « Avant », mais adopte des voies et des ailes élargies abritant des jantes de 19 pouces, des boucliers modifiés, un châssis sport abaissé de 27 mm et deux grosses sorties d’échappement ovales. Sous le capot, cette RS 4 opte pour un V6 2.9 biturbo de 450 ch commun à la Porsche Panamera, le tout étant attelé à une boîte Tiptronic à 8 rapports. En comparaison avec les V8 installés sur les deux générations précédentes développant la même puissance, on perd en rondeur et en sonorité, ce qui incite à sélectionner un exemplaire doté de l’échappement sport optionnel reconnaissable à ses canules noires. Mais sachez que ce bloc très compact entièrement en alliage, plus léger de 30 kg que le V8, offre de meilleures performances tout en consommant moins. Et avec un couple de 600 Nm disponible de 1 900 à 5 000 tr/mn, l’agrément de conduite y gagne. En 2019, l’A4 est restylée, ce qui vaut aussi pour la RS 4. Cela se restreint surtout à des phares affinés, toujours à LED, et à un intérieur pourvu d’un nouvel écran tactile, sans toucher à la mécanique. A la toute fin de carrière du modèle, en 2024, Audi propose une série limitée baptisée « Edition 25 Years » pour célébrer ses 25 ans. Ce collector livré exclusivement en « Jaune Imola », produit à 250 exemplaires, voit son V6 biturbo gagner 20 ch (470 ch), tandis que la bride est relevée à 300 km/h. Des prestations revues à la hausse, tout comme le prix, de près de… 50 000 € ! Si cette version ultra-rare navigue encore à des altitudes tarifaires déraisonnables, ce n’est heureusement pas le cas des RS 4 « normales », affichées désormais à moins de 50 000 € en Phase 1 lorsqu’elles approchent les 150 000 km.

INTÉRIEUR

■ L’instrumentation digitale est spécifique (avec compte-tours actif selon la température du moteur). La dotation, sportive

Le choix de *Sport Auto*

■ A moins d'être large côté budget, le choix le plus logique est d'opter pour une « Phase 1 », en tentant de dénicher un exemplaire le moins kilométré possible. Et quelques options qui apportent un vrai « plus », comme le pack RS ou une jolie teinte, feront notre bonheur !

Les essais *Sport Auto*

- **No 673 (02/18) :** Contact Audi RS 4 Avant
- **No 680 (09/18) :** Match Audi RS 4 Avant vs Porsche Macan Turbo
- **No 732 (01/23) :** Contact Audi RS 4 Avant Competition
- **No 746 (03/24) :** Comparatif Audi RS 4 Avant vs BMW M3 Touring Competition vs Mercedes-AMG C 63 Break Edition Performance
- **No 754 (11/24) :** Contact Audi RS 4 Avant Edition 25 Years

et généreuse, inclut notamment des sièges baquets en cuir et des logos « RS 4 » (seuils de porte, volant à méplat). Les options sont chères et nombreuses, tout comme les packs (Black Piano, Carbone…), sans compter le service de personnalisation Audi Exclusive. Sans égaler le niveau de finition des générations précédentes, la qualité perçue est convaincante. A cause d'une mise au point perfectible de certains logiciels, les « Phase 2 » peuvent présenter des bugs au niveau de l'écran tactile, qui devient tout noir. Audi a procédé à une mise à jour – étendue jusqu'au combiné d'instruments – en mai 2021, mais aussi à un rappel pour le non-déclenchement de l'alarme vouée aux ceintures de sécurité arrière lorsqu'un passager est assis.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette RS 4 hérite de nombreux éléments spécifiques, comme des ailes élargies ou des boucliers en composite redessinés. Le rendu est juste parfait, avec des ajustages millimétrés et des peintures très bien appliquées offrant brillance et profondeur. Un aspect « brouillon » (peau d'orange, différence de nuances, ajustages perfectibles…) doit vous alerter : vous êtes en présence d'un exemplaire qui a été accidenté et mal réparé. Sur ce modèle, à la garde au sol assez basse, les bas de caisse soulignés selon la configuration d'une lame en carbone ou de composants laqués en Black Piano sont très exposés, de même que le spoiler avant. Soyez vigilant car ces éléments exclusifs sont chers.

MOTEUR

■ Pour ses modèles RS, Audi fait parfois cause commune avec Porsche, ce qui est ici le cas puisque ce V6 2.9 biturbo se trouve notamment sur la Panamera d'entrée de gamme. Disons-le tout de suite : ce moteur à distribution par chaîne brille par sa fiabilité. Cela sous-entend bien sûr de respecter un temps de chauffe pour les turbos et a contrario de refroidissement après une forte sollicitation. En usage régulier, il faut procéder à une révision tous les 30 000 km dans la limite de 2 ans, avec vidange et remplacement des filtres, ce qui coûte 1 000 € environ dans le réseau. Une fréquence à diviser par deux en cas d'utilisation intensive répétée. Comme sur les diesels, ce bloc supporte mal les petits parcours, ce qui peut encrasser les soupapes, réclamant un nettoyage spécifique par micro-sablage. Par ailleurs, sachez que l'adoption obligatoire d'un FAP à partir de 2020 a quelque peu étouffé la sonorité de ce »»

Audi RS 4 « Mk4 »

»» V6, déjà peu loquace à l'origine. Un déficit sonore qui a poussé de nombreux amateurs à sélectionner l'échappement sport optionnel. A l'usage, les éléments en plastique intégrés aux clapets actifs peuvent se fendiller sous l'effet de la chaleur. Enfin, certains ont déploré une montée en régime du V6 pouvant être chaotique, signe d'une gestion électronique défectueuse exigeant une reprogrammation en atelier.

TRANSMISSION

■ Cette RS 4 bénéficie de la transmission intégrale Quattro, gage d'efficacité mais aussi d'une certaine agilité grâce au Torque Vectoring. Cette transmission utilise un Torsen mécanique, ce qui impose d'avoir 4 pneus identiques. Leur usure doit être régulière, et en braquant à fond, il ne doit pas y avoir de phénomène de « ripage ». Dans le cas contraire, méfiance, car remplacer le Torsen peut coûter dans les 4 000 € ! Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite au niveau du joint spi du pont arrière (1 000 €). S'il y a un sifflement à partir de 160 km/h, c'est que l'arbre de transmission n'est plus équilibré et qu'il faudra intervenir sur le palier central et les roulements. La boîte Tiptronic à 8 rapports ne pose aucun problème de fiabilité, mais Audi préconise une vidange à… 240 000 km.

TRAINS ROULANTS

■ Avec un poids minimal annoncé à 1 715 kg, ce break a tendance à user rapidement pneus et freins, plus ou moins vite selon votre style de conduite. Les disques acier sont très chers (environ 2 500 € sans la pose rien que pour le train avant), et un jeu de plaquettes n'est pas donné (644 €). Des prix qui explosent à près de 15 000 € pour les

exemplaires dotés des disques optionnels en carbone-céramique, mais à moins de les abîmer, ils sont censés être inusables. Certains déplorent un grincement audible au freinage : pas de panique, cela est dû à la température des plaquettes, celles-ci pouvant en effet couiner à froid… ou lorsqu'elles sont trop chaudes.
De même, des claquements perceptibles du train avant sont souvent causés par la présence de cailloux coincés au niveau du berceau moteur.
Plus gênantes sont les fuites possibles des amortisseurs pilotés DRC (Dynamic Ride Control), notamment arrière, dont la remise en état revient à 2 000 € environ.
Enfin, comme sur toutes les sportives de ce calibre, les jantes en alliage (19 à 20 pouces) sont particulièrement exposées aux coups de trottoir.
Un élément d'abord esthétique facilement contrôlable.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série visible sur la carte grise figure sur une frappe à froid, réalisée sur le bol d'amortisseur gauche, lorsque l'on est situé face à la voiture. On le voit également sur un autocollant constructeur posé dans l'embrasure de la portière avant passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Ce modèle étant encore récent, aller dans le réseau est une excellente piste pour faire un achat 100 % sécurisé (origine, historique, révision complète, garantie totale…). Avec près de 140 concessions Audi réparties en France, vous devriez trouver facilement votre bonheur, mais vous paierez votre RS 4 au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ En tant que modèle sportif d'exception, cette RS 4 peut se dénicher chez un indépendant. Pourquoi pas, mais là encore, quitte à payer le prix fort, vous devez en retour exiger un exemplaire impeccable – consommables compris –, entièrement révisé et doté d'une garantie intégrale (et pas seulement pour la boîte et le moteur).

LES PARTICULIERS

■ Les tarifs pratiqués par les particuliers sont généralement plus attractifs, mais les recours demeurent longs, coûteux et incertains en cas de « vice caché ». Pour faire un achat serein, visez une première main restée d'origine à l'historique limpide, avec un carnet à jour et les factures effectuées dans le réseau à l'appui pour bénéficier de la garantie constructeur. Et vérifiez bien l'état des périssables !

LE CLUB

■ S'il existe un club consacré aux TT et aux R8, il n'y en a pas en revanche, en France, pour les modèles S et RS. Avis aux amateurs qui se sentiraient la vocation de le faire…

TECHNIQUE

RS 4 Avant (B9) 2017 à 2024	
Nbre de cylindres	V6, biturbo
Cylindrée	2 894 cm^3
Puissance maxi	450 ch à 5 700 tr/mn
Boîte de vitesses	8 rapports automatiques
Poids	1715 kg
Vitesse maxi	250 km/h (280 km/h avec le pack RS Dynamic)

ENTRETIEN

Il est onéreux, notamment en raison des coûts de main-d'œuvre élevés dans le réseau (plus de 200 €/h à Paris !). Si les indépendants sont naturellement au moins deux fois moins chers, y aller n'a pas d'intérêt tant que l'auto est encore sous garantie. Pour parcourir 10 000 km, comptez 2 500 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	1200 € par train (Michelin 20 pouces)	vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR	2 814 € par train	vers 170 000 km
Plaquettes AV	644 €	vers 30 000 km
Plaquettes AR	710 € le jeu	vers 20 000 km
Echappement (silencieux/FAP)	3 621 €	à plus de 200 000 km
Révision petit service	1 000 € (vidange + filtres)	tous les 30 000 km/2 ans

PRIX

Cette RS 4 produite à partir de 2017 étant encore jeune, les prix dépendent étroitement du kilométrage mais aussi des options retenues, avec un surcoût tout de même prononcé pour les « Phase 2 », naturellement plus récentes et moins bornées. Comptez 50 000 € environ pour une Phase 1 de 150 000 km, et plutôt 80 000 € pour une Phase 2 de 55 000 km. Le tout, ici, sans malus assassin de 70 000 € !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Audi RS 4 (B9, phase 2) de 85 500 km, année 2021, valeur 66 900

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Perros-Guirec. Cotisation annuelle : 1621 € T.T.C. (franchise vol-incendie 1000 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Perros-Guirec. Cotisation annuelle : 930 € T.T.C. (franchise vol-incendie 1000 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Ligne ■ Polyvalence ■ Rapport performances/facilité de conduite ■ Fiabilité générale

■ Modèles récents encore chers
■ Entretien onéreux
■ Très appréciée des voleurs !

Audi
RS 6 « Mk3 »

Depuis 2002, les amateurs de breaks peuvent marier l'aspect pratique aux performances grâce à la RS 6. Cette troisième et avant-dernière génération s'affiche désormais à des prix plus raisonnables en occasion…

À PARTIR DE 32 000 € **DE 2013 À 2018**

Audi doit beaucoup à Ferdinand Piëch. Au-delà du fameux 5 cylindres, décliné à toutes les sauces, Piëch fut à l'origine de la montée en gamme d'Audi, notamment grâce à la Quattro lancée en 1980, popularisée grâce à son engagement en Rallye. Il y a également eu de belles idées, comme le croisement improbable entre un break et le 5 cylindres turbo, de la RS 2 en 1994, en collaboration avec Porsche et Quattro GmbH. La formule a tellement plu qu'Audi l'a reconduite sur d'autres modèles. Avec les RS 4, mais aussi un cran au-dessus, en déclinant l'A6 en RS 6 à partir de 2002. En recevant le gros V8 de 450 ch, la première RS 6 a posé les bases. La seconde génération, commercialisée de 2008 à 2010 poussera le bouchon jusqu'à adopter un V10 5.0 d'origine… Lamborghini, avec 580 ch ! La montée en puissance s'est confirmée avec la troisième génération, déclinée en RS 6 à partir de l'A6 type C7 à l'été 2013. Au lancement pourtant, celle-ci accusait un petit déficit, devant se contenter d'un V8 4.0 biturbo TFSI de 560 ch. Mais grâce à un poids inférieur d'un bon quintal, cette RS 6 Mk III donnait le change, en abattant le 0 à 100 km/h en seulement 3''9 secondes, contre 4''6 pour sa devancière. Quant à la vitesse pointe, bridée à 250 km/h, elle pouvait être relevée à 280 km/h en prenant le pack Dynamic optionnel. A partir du léger restylage de 2015, reconnaissable aux optiques avant, une version Performance est apparue, forte de 605 ch. Dans ce cas, elle explose les chronos en expédiant le 0 à 100 km/h en 3''7 secondes et parvient à accrocher les 305 km/h ! Aujourd'hui, s'il est possible de trouver des RS 6 phase 1 dépassant les 200 000 km à partir de 32 000 €, il faut compter un budget d'au moins 50 000 € pour une phase 2 avec peu de kilomètres et les bonnes options.

Les essais *Sport Auto*

- **No 617 (06/13) :** Contact Audi RS 6
- **No 673 (02/18) :** Match Audi RS 6 pack Performance vs Jaguar F-Type SVR

INTÉRIEUR

■ La finition est l'un des points forts des Audi, et cela se confirme à bord de ce modèle. Outre des plastiques moussés, très bien assemblés, la RS 6 pouvait bénéficier de beaux parements, en aluminium ou en carbone, même si cela restait en option. D'ailleurs, au jeu des options et des innombrables possibilités

Le choix de *Sport Auto*

■ Si votre budget le permet, visez une phase 2 avec peu de kilomètres et le pack Performance. Mais cela implique une enveloppe approchant les 75 000 €. En revanche, pour 40 000 €, il existe des phase 1 bien équipées et très belles, qui offrent l'essentiel pour se faire plaisir.

offertes par Audi Exclusive, le département de personnalisation, chaque client initial a pu se concocter un habitacle sur mesure, allant jusqu'à adopter des sièges baquets avec une coque peinte couleur carrosserie. Il est donc peu probable de trouver deux exemplaires strictement identiques, tant ce modèle a souvent été fortement optionné et personnalisé. A part une remise à jour à réaliser dans le réseau pour le GPS, sachez qu'il n'y a pas de dysfonctionnements récurrents de l'électronique embarquée, et que tout semble bien vieillir, y compris les cuirs.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Contrairement à quelques modèles Audi – dont l'A8 et la R8 –, la RS 6 ne bénéficie pas d'une structure allégée en aluminium ASF (Audi Space Frame) et hérite en majeure partie de la coque en acier de l'A6 classique. Ce n'est pas bon pour le poids, mais cela présente l'avantage de pouvoir la faire réparer chez n'importe quel carrossier indépendant, moins cher que dans le réseau.
A l'origine, la RS 6 offre un aspect impeccable, qu'il s'agisse des peintures ou des ajustages au millimètre. En revanche, à cause de la torsion de la caisse, la peinture peut se craqueler au niveau de la jonction du toit et des montants, mais aussi au niveau de la zone du berceau. Ces petites fissures, si elles ne sont pas traitées, peuvent générer de la corrosion à ces endroits précis.

MOTEUR

■ Cette troisième génération reçoit un V8 4.0 biturbo à coupure partielle des cylindres à distribution par chaîne, partagé avec Porsche, Lamborghini et Bentley. Il exige une révision tous les 30 000 km maxi, pour laquelle 1 580 € sont nécessaires chez Audi. En alternance, une maintenance importante est prévue – avec le changement des bougies et des nombreux fluides et filtres –, ce qui réclame environ 3 660 €. Sachez que ces tarifs dépendent souvent du loyer de l'emplacement où se trouve le concessionnaire, et qu'ils peuvent aller du simple au double ! En clair, mieux vaut trouver un concessionnaire Audi installé à la campagne, plutôt que dans une grande ville, pour entretenir les modèles RS.

TRANSMISSION

■ Comme toutes les Audi RS, elle bénéficie de la transmission intégrale Quattro, ici de type Torsen, même si l'électronique vient en complément. Pour assurer le bon fonctionnement de cette transmission, il est préférable d'effectuer une vidange du pont arrière tous les 60 000 km. Pour encaisser le couple très important, seule une boîte automatique à 8 rapports est proposée. Celle-ci s'avère fiable, à condition d'éviter les launch control à répétition. Là encore, »»

Audi RS 6 « Mk3 »

»» une vidange est recommandée tous les 100 000 km environ, avec un changement de la crépine. L'opération est facturée 627 € environ.

TRAINS ROULANTS

■ Avec 1 950 kg mesurés par nos soins, l'Audi RS 6 met à rude épreuve les trains roulants en cas de conduite rapide répétée, à commencer par… les freins ! Avant de s'aventurer sur circuit au cours d'un track day entre amis par exemple, sachez qu'un rythme extrême peut même faire approcher les disques de leur point de fusion, ce qui impliquera l'obligation de les remplacer : comptez 3 580 € pour l'ensemble complet, avec les plaquettes ! En usage routier, ces éléments peuvent tenir 60 000 km. A ce titre, les disques optionnels en céramique semblent mieux appropriés, mais en cas de remplacement, les prix s'envolent encore plus haut : comptez 4 795 € pour une paire de disques… sans la pose ! Le budget pneumatiques n'est pas à négliger, les 4 pneus en 21 pouces réclamant une 3 350 € pose et équilibrage compris. Quant aux amortisseurs pilotés (Dynamic Ride Control), comptez 3 135 € par train. Le souci récurrent concerne un connecteur du boîtier de direction qui peut s'oxyder, rendant la direction dure. Son remplacement coûte environ 1 593 €. Enfin, comme sur toutes les sportives de ce calibre, les jantes sont très exposées au moindre coup de trottoir.

IDENTIFICATION

■ Au-delà des nombreuses spécificités, comme le diffuseur d'air cerné par deux grosses sorties d'échappement ovales, les ailes élargies, les boucliers spécifiques et les rétros à coque en alu, la RS 6 reçoit dans l'embrasure de la porte passager

un autocollant constructeur sur lequel figure le numéro de série de la voiture.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Très présent en France avec près de 160 concessions, le réseau est encore susceptible de vendre cette génération de RS 6 en occasion. Ces occasions ont un historique connu et bénéficient d'une révision donnant lieu à une garantie. En revanche, leur prix est bien plus élevé que chez les particuliers.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La RS 6 a toute sa place chez ces spécialistes du haut de gamme. Les prix pratiqués étant plus élevés que chez les particuliers, il faut en exiger le meilleur en contrepartie : une auto irréprochable, révisée, avec une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ Pour limiter les risques, éliminez les exemplaires à l'historique flou, surtout s'ils viennent d'Allemagne, et visez une première ou seconde main française, restée d'origine, munie de ses factures d'entretien. L'état des périssables doit être pris en compte pour négocier le prix à la baisse.

LE CLUB

■ En dehors des modèles historiques de compétition, du TT ou de la R8, il n'existe pas de club Audi en France dédié aux modèles S et RS.

TECHNIQUE

RS 6 (Mk3) 2013 à 2018	
Nbre de cylindres	V8 biturbo, injection directe
Cylindrée	3 993 cm³
Puissance maxi	560 ch à 6 100 tr/mn (605 ch en pack Performance)
Boîte de vitesses	8 rapports automatiques
Poids	1950 kg
Vitesse maxi	250 km/h, limitée (305 km/h en pack Performance)

ENTRETIEN

Chère à l'achat, la RS 6 l'est aussi en usage courant, notamment à cause des budgets liés aux trains roulants, notamment les pneumatiques. Ainsi, comptez dans les 2 610 € pour parcourir 10 000 km.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	1673 € par train (Pirelli PZero en 21 pouces)	vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR	3135 € par train (DRC)	vers 160 000 km
Disques	1593 €	vers 60 000 km
Plaquettes AV	522 € le jeu	vers 30 000 km
Echappement	5 518 €	vers 200 000 km
Révision petit service	1611 €	tous les 30 000 km/1 an
Révision grand service	3 647 €	tous les 60 000 km

PRIX

Plusieurs facteurs influent sur le prix, avec des variations importantes. L'état et le kilométrage sont essentiels, mais aussi les différences entre une phase 1 de base et une phase 2, plus récente, de surcroît si elle est dotée du pack Performance. Ainsi, un modèle de 2017 de 95 000 km se déniche à un peu plus de 50 000 €, tandis qu'un exemplaire de 2018 en pack Performance affichant 50 000 km frôle les 80 000 €...

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Audi RS 6 de 75 000 km, année 2017, valeur 75 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Orléans. Cotisation annuelle : 1535 € T.T.C. (franchise de 1600 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Orléans. Cotisation annuelle : 975 € T.T.C. (franchise de 1600 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Polyvalence rare ■ Ligne sobre
■ Performances ■ Comportement
■ Fiabilité d'ensemble

■ Très appréciée des voleurs
■ Poids ■ Encombrement
■ Entretien onéreux

Audi R8

Grâce à la R8, Audi a changé de dimension et d'image, en mettant un pied dans le monde des GT. Mais que vaut cette deuxième génération, partie à la retraite début 2024 ? La réponse dans ce dossier…

À PARTIR DE 110 000 € **DE 2015 À 2024**

Audi R8 n'entre vraiment en production qu'en 2006. Outre une plastique ravageuse, cette proche cousine technique de la Lamborghini Gallardo dispose d'un V8 4.2 Audi en entrée de gamme (celui de la RS 4) et du V10 FSI de sa cousine italienne. Déclinée en coupé et en spyder, la R8 Mk I, saluée pour son efficacité et ses performances, va connaître un beau succès commercial. C'est sur ces bonnes bases qu'est lancée, en 2015, la deuxième génération qui nous intéresse ici. Bien qu'inédite à 100 %, elle pourrait presque nous faire croire à un restylage tant elle reste fidèle au look de la première mouture. Elle hérite pourtant de la structure plus légère et rigide de la Lamborghini Huracán, mais également de son V10 5.2 FSI atmosphérique. Vendue elle aussi en coupé et en spyder, elle développe 540 ch au bas mot, et même 610 ch en version V10 Plus, qui sera plus largement diffusée, toutes dotées de la transmission intégrale Quattro. Faute de V8 disponible, pour abaisser le prix, une variante propulsion RWS (V10 540 ch) est introduite début 2018. En 2019, la R8 s'offre un restylage portant surtout sur la face avant, plus agressive, tandis que des filtres à particules sont imposés pour répondre aux nouvelles normes environnementales. Mais la V10 de base passe à 570 ch (y compris sur la RWS qui devient RWD), alors que la V10 Plus rebaptisée V10 Performance atteint 620 ch. Le dernier coup d'éclat de cette R8 sera sa déclinaison GT commercialisée à partir de 2023, limitée à 333 exemplaires. Dérivée du coupé V10 Performance, celle-ci bénéficie d'un poids plus contenu et d'un look radical, et ne se voit proposée qu'en simple propulsion. Si cette version collector s'affiche encore à plus de 250 000 € en occasion, une Performance Plus (620 ch) se déniche pour 100 000 € de moins…

INTÉRIEUR

■ Cette Audi fait honneur à la réputation de la marque en offrant une finition et une ergonomie sans faille. Les matériaux utilisés sont de très bonne qualité et les assemblages s'avèrent impeccables. Bien que l'électronique embarquée soit omniprésente, il n'y a rien à signaler de ce côté.

Les essais *Sport Auto*

- **N° 643 (08/15) :** Contact R8 V10 Plus
- **N° 650 (03/16) :** Match R8 V10 Plus vs McLaren 570S
- **N° 658 (11/16) :** Supertest R8 V10 Plus
- **N° 668 (09/17) :** Une semaine en R8 V10 Spyder
- **N° 670 (11/17) :** Match AMG GT-C Roadster vs R8 V10 Spyder
- **N° 673 (02/18) :** Dossier Audi Match R8 RWS vs Porsche 911 Carrera GTS
- **N° 680 (09/18) :** Comparo Aston V8 vs R8 RWS vs AMG GT-C vs Porsche 911 GTS
- **N° 684 (01/19) :** Contact R8 V10 Performance
- **N° 688 (05/19) :** Supertest R8 V10 Performance
- **N° 695 (12/19) :** Essai grand format R8 V10 Decennium
- **N° 701 (06/20) :** Dossier accélération R8 V10 Performance
- **N° 703 (08/20) :** Contact R8 V10 RWD
- **N° 706 (11/20) :** Essai grand format R8 RWD
- **N° 709 (02/21) :** Supertest R8 RWD

Le choix de *Sport Auto*

■ A moins de pratiquer des track days régulièrement, où un coupé Performance s'impose, notre choix se portera sur une version V10 Quattro de base de 540 ch, en spyder, pour en profiter plus sereinement par tous temps sur route ouverte. Une version avant le restylage, moins chère à l'achat comme en entretien et sans FAP, fera sûrement votre bonheur !

En revanche, il y a eu quelques soucis d'insonorisation au niveau du tunnel de transmission sur les premiers modèles, produits jusqu'en 2016, du fait de la moquette qui pouvait se décoller sous l'effet de la chaleur. Audi a également procédé à un rappel sur les exemplaires fabriqués jusqu'en 2017, sur lesquels étaient montés des airbags défectueux.

CARROSSERIE ET STRUCTURE

■ La R8 reçoit une structure ASF (Audi Space Frame), c'est-à-dire en alu, tout comme la carrosserie. En cas de choc, il faudra vous rendre dans l'un des 18 centres agréés Audi Sport pour effectuer une remise en état. Les assemblages sont irréprochables, de même que la qualité des peintures. Assurez-vous de la parfaite condition des éléments rapportés, souvent en carbone et très fragiles. Par exemple, un rétroviseur doté d'une coque en carbone coûte 2 208 €.

De même, un phare complet Matrix LED laser est facturé 11 580 € ! Vérifiez le bon état des composants fréquemment exposés, comme le spoiler avant et les jupes latérales profilées, généralement en carbone. Enfin, si vous le pouvez, mettez l'auto sur un pont pour contrôler le fond plat, lui aussi vulnérable.

MOTEUR

■ Comme pour sa devancière, cette R8 Mk II reprend le V10 déjà éprouvé chez Lamborghini. Par rapport à la Huracán, il est dégonflé afin de suivre une certaine hiérarchie, ce qui profite à la fiabilité, remarquable. Doté d'une distribution par chaîne, ce bloc atmosphérique réclame un strict respect des temps de chauffe, mais aussi de le nourrir au SP98 et d'assurer une révision tous les ans dans la limite de 30 000 km, voire moins si vous évoluez souvent sur circuit. Cela coûte environ 800 € dans le réseau. En alternance, il faudra changer l'huile »»

Audi R8

moteur, les filtres, les bougies et vidanger l'huile du pont avant avec la crépine (système à visco-coupleur), ce qui revient à 2 200 € pour l'ensemble. Sachez qu'il y a eu des soucis de coussinets de bielle ayant entraîné une casse moteur, un défaut pris en charge par Audi. Les éventuels problèmes rencontrés se limitent à la sonde lambda, parfois capricieuse, et il est recommandé de vérifier le bon état des flexibles d'admission situés avant les papillons. Enfin, sur toutes les R8 produites entre 2015 et le restylage de 2019, il y a eu un rappel afin d'effectuer une mise à jour du calculateur du moteur.

TRANSMISSION

■ Sur cette génération, la boîte S-tronic à 7 rapports est imposée. Elle est très douce et réactive à l'usage ; sinon, ce n'est pas normal. Pour assurer son fonctionnement, il faut la vidanger tous les 60 000 km et changer la crépine (800 € environ). Quant à l'embrayage, il convient de le remplacer en cas d'usage répété du launch control. La pièce seule coûte 4 332 €, soit plus de 6 000 € dans le réseau avec la main-d'œuvre. Excepté les rares RWS (Rear Wheel Series) et RWD (Rear Wheel Drive) ainsi que la GT, qui sont des propulsions, toutes les R8 sont des Quattro.

On perd en agilité, mais c'est compensé par une sérénité accrue, surtout sur le mouillé. Il faudra penser à vidanger le visco-coupleur du train avant tous les 60 000 km sur les Quattro.

TRAINS ROULANTS

■ Bien que majoritairement construite en aluminium, la R8 reste lourde (1 600 kg environ à vide selon la version), rançon d'un gros moteur. Sans surprise, cela a une incidence sur l'usure

des pneus ou des freins, dont la durée de vie peut aller du simple au double en fonction du rythme adopté. La conduite sportive fait grimper la note, puisqu'un train de pneus coûte 2 000 € avec la pose. Les disques en carbone-céramique imposés sur les V10 Plus – et qui sont les seuls homologués pour cette version – reviennent à 7 356 €… pièce, sans la main-d'œuvre. Avant d'acheter, contrôlez-les ! En comparaison, les disques acier facturés 2 000 € la paire semblent bon marché. Pour ceux-ci, il faut absolument penser à déboucher les trous prévus pour évacuer la chaleur, car les dépôts peuvent les encrasser à la longue, ce qui peut les voiler prématurément. Les plaquettes réclament 758 € hors main-d'œuvre. L'état des périssables au moment de l'achat n'a donc rien d'anecdotique. Vérifiez aussi le bon état des jantes spécifiques de 19", très exposées au moindre coup de trottoir.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit être identique à celui indiqué sur la carte grise) se trouve sur un autocollant « constructeur » placé dans l'embrasure de la portière, côté passager. Ce même numéro est gravé sur un longeron supérieur visible dans le compartiment moteur et sur une petite plaque métallique dissimulée derrière le pare-brise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Le réseau, qui bénéficie de quelques points spécialisés Audi Sport, est la piste à privilégier pour faire un achat serein et repartir avec une auto irréprochable et totalement garantie. Cette qualité vous sera facturée au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Comme toutes les GT, la R8 a toute sa place chez les pros du haut de gamme. Limitez votre achat auprès d'un professionnel reconnu, proposant une auto impeccable, révisée avec le carnet d'entretien à jour et profitant d'une garantie complète.

LES PARTICULIERS

■ C'est chez les particuliers que l'on trouve les prix les plus alléchants… mais pas forcément les meilleures autos. Seul un modèle sans défaut, d'origine française et suivi par le réseau régulièrement, doit retenir votre attention.

LE CLUB

■ Le club français consacré aux Audi R8 est un groupe Facebook – **Audi R8 France & Europe** –, réservé aux possesseurs du modèle, administré par Will et joignable par e-mail : **audir8france@gmail.com.** Ce club compte plus de 800 adhérents et fédère plus d'une centaine d'heureux propriétaires. Un événement annuel est organisé du côté de Lyon et réunit désormais près de 80 voitures !

TECHNIQUE

R8 Coupé/Spyder V10 Quattro - 2015 à 2024	
Nbre de cylindres	10 cylindres en V
Cylindrée	5 204 cm³
Puissance maxi	540 ch à 8 250 tr/mn (570 ch à partir de 2019)
Boîte de vitesses	boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids	1 555 kg
Vitesse maxi	320 km/h

R8 Coupé/Spyder V10 Plus Quattro et Performance - 2015 à 2024	
Nbre de cylindres	10 cylindres en V
Cylindrée	5 204 cm³
Puissance maxi	610 ch à 8 250 tr/mn (620 ch pour Performance à partir de 2019)
Boîte de vitesses	boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids	1 669 kg
Vitesse maxi	331 km/h

R8 V10 RWS/RWD - 2017 à 2024	
Nbre de cylindres	10 cylindres en V
Cylindrée	5 204 cm³
Puissance maxi	540 ch à 7 900 tr/mn (570 ch sur RWD)
Boîte de vitesses	boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids	1 595 kg
Vitesse maxi	324 km/h

R8 V10 GT - 2023 à 2024	
Nbre de cylindres	10 cylindres en V
Cylindrée	5 204 cm³
Puissance maxi	620 ch à 8 000 tr/mn
Boîte de vitesses	boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids	1 570 kg
Vitesse maxi	320 km/h

ENTRETIEN (R8 V10 PERFORMANCE)

C'est bien une GT, comme en attestent ses coûts d'entretien très élevés. La main-d'œuvre, elle, varie presque du simple au double entre une concession installée en province et une autre située au cœur d'une grande ville. Pour parcourir 10 000 km par an, prévoyez 3 000 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	2 000 € par train (19 pouces)	vers 20 000 km
Amortisseurs AV/AR	5 424 € par train	vers 90 000 km
Disques AV/AR	9 424 € les 4 (carbone-céramique)	vers 120 000 km
Plaquettes AV	758/655 € le jeu	vers 30 000 km
Embrayage	4 332 €	vers 100 000 km
Echappement (silencieux)	5 724 €	vers 150 000 km
Révision standard	800 € environ	tous les 1 an/ 30 000 km
Grande révision	2 200 € environ	tous les 60 000 km

PRIX

Les premiers prix tournent autour des 110 000 € pour un coupé de 540 ch, et plutôt 130 000 € pour une version Plus de 610 ch. Comme souvent, plus le modèle est récent, plus il est onéreux, telle la variante Performance de 620 ch, qui atteint les 155 000 €, tandis que la confidentielle R8 GT peut dépasser les 260 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Audi R8 Coupé V10 Performance de 20 900 km, année 2019, valeur 159 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 1655 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 3144 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Toulouse. Cotisation annuelle : 1071 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 3144 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Style ■ Facilité de conduite ■ Efficacité ■ Fiabilité ■ Performances Polyvalence

■ Coût d'entretien

Audi TT RS

Grâce au TT, Audi est parvenu à rajeunir son image, et même à séduire les amateurs de sportivité à travers sa variante RS, dotée d'un formidable 5 cylindres turbo. Zoom sur l'ultime génération, qui a déjà tout d'un collector…

À PARTIR DE 39 000 € **DE 2016 À 2023**

Le TT RS est un rival sérieux des Porsche Boxster et Cayman, les références du segment. Son fantastique 5 cylindres 2,5 litres turbo reprend une tradition Audi qui date des années 80. Au comportement dynamique des propulsions, il oppose efficacité diabolique et comportement rassurant grâce à sa transmission intégrale Quattro. Ces qualités sont sublimées sur la 3e et ultime mouture qui nous intéresse, lancée en 2014. Si le design reste fidèle aux grandes lignes de ses prédécesseurs, l'ensemble gagne en agressivité. Un style affûté, encore plus marqué sur la version RS apparue fin 2016, déclinée en coupé 2 + 2 ou en roadster 2 places. Le fameux 5 cylindres Audi est revu pour les circonstances et voit sa puissance faire un bond significatif à 400 ch, tout en conservant sa sonorité caractéristique rauque et caverneuse. Ce TT signé Audi Sport, qui délivre des performances proches d'une R8 V10 de 540 ch, a toujours droit à la transmission intégrale Quattro et à une boîte S-tronic double embrayage à 7 rapports livrée d'office.

En 2019, Audi le peaufine timidement en lui offrant un léger facelift. Malheureusement, le durcissement des normes antipollution, imposant l'intégration d'un filtre à particules dans les échappements, étouffe le son du 5 cylindres, et ce, malgré la présence de clapets actifs.

En 2023, Audi se fend d'une série limitée Iconic Edition réservée au coupé RS. Limitée à 100 exemplaires, cette version collector dotée d'un look exclusif s'affiche alors à 119 225 € en neuf (hors malus…) et parfois plus encore aujourd'hui en occasion. Fort heureusement, un TT RS classique, datant d'avant le restylage de 2019, avec environ 80 000 km au compteur, se déniche en moyenne à 50 000 €.

INTÉRIEUR

■ Si certaines Audi récentes marquent un recul sur le plan de la finition, ce n'est pas le cas de cette génération de TT. Plastiques généreusement moussés, pièces en aluminium véritable et assemblages impeccables sont de rigueur. Même si cette génération fut la première à recevoir de série le cockpit virtuel (affichage numérique paramétrable), l'électronique embarquée ne pose, à ce jour, aucun problème. Les soucis rencontrés sont liés à un manque de soin, avec un marquage possible des plastiques situés au niveau

Le choix de *Sport Auto*

■ Idéalement, choisissez une « phase 1 » (avant restylage), plus abordable, mais aussi pour bénéficier du 5 cylindres sans filtre à particules. Avec une préférence pour le coupé, plus léger, plus pratique et un peu moins cher que le roadster. L'important est de sélectionner un exemplaire resté dans un bel état d'origine, comportant quelques options exclusives, pourquoi pas.

des boucles des ceintures de sécurité. De même, le cuir assez fin peut être altéré sur les bourrelets latéraux. Outre les personnalisations suggérées par Audi Exclusive qui peuvent apporter une plus-value, quelques options sont recherchées, comme les baquets avec une coque en carbone, ou le pack RS, proposant de superbes sièges avec des surpiqûres en losange.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Le poids est contenu à 1 480 kg (en coupé) grâce à l'alliance d'acier et d'aluminium. Pour ce dernier matériau réputé aussi léger que rigide, il faudra consulter un spécialiste. D'origine, ce TT offre des ajustages millimétrés entre les éléments, et des peintures parfaitement appliquées. Un aspect imparfait indique que vous avez affaire à un exemplaire mal réparé. Faites attention aux parties basses, assez vulnérables. La face et les flancs sont très exposés. Le TT RS dispose souvent d'un gros aileron fixe que les lavages au rouleau peuvent endommager.
Enfin, les optiques de dernière génération sont des éléments chers à remplacer en cas de casse. Un simple phare Matrix LED coûte 4 700 €… sans la pose ! »»

Les essais *Sport Auto*

- **No 657 (10/16) :** Contact TT RS
- **No 662 (03/17) :** Comparatif TT RS vs BMW M2 Competition vs Porsche Cayman S
- **No 665 (06/17) :** Match TT RS Roadster vs Porsche Boxster S
- **N° 668 (09/17) :** Supertest TT RS
- **No 673 (02/18) :** Match TT RS vs Chevrolet Corvette
- **No 697 (02/20) :** Comparatif TT RS vs BMW M2 Competition vs Porsche Cayman T
- **N° 735 (04/23) :** Contact TT RS Iconic Edition
- **No 740 (09/23) :** Match TT RS Iconic Edition vs BMW M2

Audi TT RS

MOTEUR

■ On pourrait n'acheter ce TT que pour son moteur, vraiment à part. Outre sa remarquable fiabilité, ce 2.5 TFSI compact à distribution par chaîne placé transversalement – largement éprouvé sur la RS 3 – émet une sonorité très caractéristique et enthousiasmante. Attention à une possible fuite du liquide de refroidissement à cause d'un joint défectueux sur son régulateur. Ce problème épars, qui n'a affecté que les premiers modèles, a été corrigé en atelier.
Ce moteur exige de bien respecter les temps de chauffe, mais aussi de refroidissement après un usage intensif, pour laisser le temps au turbo de se lubrifier. Pour l'entretien courant, mieux vaut le réaliser chez Audi qui dispose de techniciens RS.
Il faut faire une révision une fois par an dans la limite de 30 000 km, ce qui coûte environ 600 € en concession, à condition de rester en dehors des grandes villes.

TRANSMISSION

■ Ce TT RS reçoit une boîte S-tronic à 7 rapports et à double embrayage qui, sans égaler la rapidité et la fluidité d'une PDK Porsche, se révèle très convaincante. Et fiable, bien que certaines divergences de calculateur aient pu affecter quelques exemplaires. En cas d'usage intensif régulier – en ville ou sur circuit –, mieux vaut effectuer une vidange tous les 30 000 km. A cette même fréquence, faites pareillement avec le système Haldex qui gère la transmission intégrale Quattro. Ce dernier est équipé d'un capteur intégré à l'essieu arrière

qui peut tomber en panne en cas d'utilisation sportive, du moins si l'on oublie d'assurer son entretien, la voiture se transformant alors en traction. Pour la boîte comme pour l'Haldex, comptez 300 € environ par poste.

TRAINS ROULANTS

■ Comparé aux autres TT, le RS bénéficie de trains roulants renforcés, très robustes dans le temps. Mais l'essentiel des soucis potentiels concerne ce poste, si l'auto est utilisée de façon intensive et que son entretien est peu suivi. Les disques ventilés percés de 370 mm à étriers flottants réclament d'être inspectés à chaque révision. Pour bien les nettoyer, il faut dégager soigneusement les trous en retirant les dépôts. Il conviendra néanmoins de les changer tous les 60 000 km environ, ce qui coûte 1 212 € en pièces pour le train avant, et 785 € pour un jeu de plaquettes. L'autre problème possible peut venir de l'amortissement piloté Magnetic Ride, à cause de fuites en cas, là encore, d'usage intensif. Ces éléments, spécifiques au TT RS, sont chers, les amortisseurs avant étant facturés hors main-d'œuvre 1 818 € et 1 520 € pour l'arrière. Par ailleurs, en cas de choc contre un trottoir ou un nid-de-poule, les roulements peuvent s'abîmer. Enfin, ce TT chaussé en 19 voire en 20 pouces est très exposé au moindre contact contre un trottoir. Des éléments à inspecter de près avant d'acheter.

IDENTIFICATION

■ Au-delà des nombreuses spécificités propres à cette version RS, le numéro de série visible sur la carte grise figure sur une petite plaque constructeur en métal, fixée à la base du pare-brise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Le réseau, qui dispose de points spécialisés Audi Sport, est la piste à considérer pour un achat serein. Chaque voiture proposée à la vente bénéficie d'une traçabilité claire, mais aussi de plus d'une centaine de points de contrôle et d'une révision totale. Cette caractéristique vous sera facturée au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Ce TT RS coche toutes les cases pour figurer à la vente chez ces pros. D'autant que ce modèle profite d'une bonne réputation en matière de fiabilité. Quitte à payer cher, limitez votre achat auprès d'un professionnel reconnu, proposant une auto impeccable, révisée avec le carnet d'entretien à jour, disposant d'une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ Chez les particuliers, le pire côtoie parfois le meilleur. Visez un exemplaire d'origine, ayant toujours bénéficié d'un suivi par le réseau. Et vérifiez bien l'état des consommables pour négocier le prix à la baisse.

LES CLUBS

■ Le très actif **Clan TT,** entièrement consacré depuis 2003 à ce modèle, paraît tout indiqué pour glaner auprès de ses membres des conseils avant d'acheter et, pourquoi pas, être mis en rapport avec un vendeur.
www.clan-tt.com

TECHNIQUE

TT RS 2016 à 2023	
Nbre de cylindres	**5 en ligne, turbo, 20 S**
Cylindrée	**2 480 cm³**
Puissance maxi	**400 ch de 5 850 à 7 000 tr/mn**
Boîte de vitesses	**boîte de vitesses à double embrayage à 7 rapports**
Poids	**1 450 kg**
Vitesse maxi	**250 km/h**

ENTRETIEN

Rapporté à son niveau de puissance et à ses performances, ce TT RS n'est pas si cher en entretien… à condition d'éviter les concessions situées aux abords des grandes villes, où le taux horaire atteint des prix indécents. Pour parcourir 10 000 km, comptez 1 000 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**1 050 € la paire (Pirelli 19 pouces)**	**vers 30 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 818/1 520 €**	**vers 200 000 km**
Disques AV/AR	**1 212/330 €**	**vers 60 000 km**
Plaquettes AV	**785 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Echappement (silencieux)	**2 178 €**	**vers 200 000 km**
Révision (vidange avec filtres)	**600 €**	**tous les 30 000 km/1 an**

PRIX

Sans surprise, les modèles les plus anciens et les plus kilométrés sont les moins chers. Ils s'affichent dès 39 000 € en coupé, le roadster étant environ 5 000 € plus cher. En moyenne, il faudra consacrer 60 000 € pour repartir avec une première main de 70 000 km, les derniers exemplaires à peine rodés dépassant encore les 100 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Audi TT RS Coupé de 88 000 km, année 2018, valeur 53 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Versailles. Cotisation annuelle : 1824 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 1119 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Versailles. Cotisation annuelle : 1182 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 1119 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

- **Moteur**
- **Disponible en coupé ou en roadster**
- **Fiabilité générale**

- **Comportement peu joueur**
- **Autonomie**

Bentley Arnage

Sœur jumelle de la Rolls-Royce Silver Seraph, l'Arnage se pose comme une gardienne du temple des Bentley. Aujourd'hui, elle s'affiche à des prix attractifs, mais gare aux coûts d'entretien !

À PARTIR DE 29 000 € **DE 1998 À 2009**

Pendant des décennies, Bentley a dû suivre en drapeau la destinée de Rolls-Royce, son propriétaire depuis 1931. L'Arnage, qui succède à la Brooklands, est ainsi une copie conforme de la Rolls-Royce Silver Seraph. Toutes deux sont présentées en 1998, une année charnière qui scelle le divorce entre les deux marques. Rolls-Royce est revendu à BMW et Bentley à Volkswagen. Des accords passés – et du choix fait par l'ancien propriétaire des deux constructeurs, le groupe Vickers – subsiste une singularité dans l'histoire de Bentley : les premières Arnage se voyaient dotées du V8 4.4 BMW, porté à 354 ch grâce à Cosworth – autre entité de Vickers –, la Rolls-Royce Seraph optant pour un V12 5,4 litres également signé BMW. Même si objectivement l'Arnage est bien née, et se comporte honorablement avec le moderne V8 BMW, les irréductibles réclament le retour du V8 maison, le fameux 6.75 d'origine Rolls-Royce.

Un bloc né en… 1959 sur la Silver Cloud qui, bien que sans cesse réactualisé, n'est plus aux normes de l'époque. C'est à grands frais que Volkswagen va le rajeunir, pour le réintroduire en septembre 1999. Ce V8 de 405 ch salué pour son silence de fonctionnement accuse encore près de 300 kg de plus que le bloc BMW, ce qui a obligé les ingénieurs à renforcer le châssis, les suspensions, les freins, et à monter des roues de 18 pouces au lieu de 17. Cette version destinée aux puristes est baptisée Red Label, celle animée par le bloc BMW restant au catalogue sous l'appellation Green Label jusqu'en 2000. En 2002, la voiture bénéficie d'un léger restylage. Le V8 Rolls-Royce reçoit deux turbos (Arnage T, 450 ch). Une Arnage R remplace la Red Label et stagne à 406 ch. Début 2007, le V8 gagne des améliorations sensibles : augmentation de l'alésage à 6,8 litres et des turbos d'origine Mitsubishi se substituent aux turbos Garrett de l'Arnage T, portant la puissance à 506 ch (et 1 000 Nm !), tandis qu'une boîte ZF à 6 rapports remplace l'antédiluvienne boîte GM à 4 rapports. Quant à la R d'entrée de gamme, elle délivre désormais 457 ch. En 2009, l'Arnage est arrêtée au profit de la Mulsanne, développée par Volkswagen.

Les essais *Sport Auto*

- **No 436 (05/98) :** Contact Arnage
- **No 450 (07/99) :** Match Arnage vs Mercedes Classe S 500 Limousine
- **No 454 (11/99) :** Essai Arnage Red Label
- **No 457 (02/00) :** Comparatif Arnage Red Label vs Daimler Super V8 vs Rolls-Royce Silver Seraph
- **No 484 (05/02) :** Contact Arnage T
- **No 541 (02/07) :** Contact Arnage T

Le choix de *Sport Auto*

■ Seuls trois critères comptent : l'état, l'état et l'état ! Mieux vaut un exemplaire un peu kilométré mais qui roule souvent – et qui a été suivi régulièrement – qu'un autre qui a été longtemps remisé. Pour contenir le budget, les premiers modèles équipés du V8 BMW sont recommandés.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Le poids de l'Arnage s'explique en partie par le recours à une classique coque autoporteuse en acier. Cela comprend également les ouvrants, ce qui permet au moins de la confier, en dehors de spécialistes, à un bon carrossier indépendant, pour une éventuelle réparation. D'origine, le rendu des peintures et des vernis est irréprochable. Il en va de même des ajustages entre les divers éléments. Un aspect bâclé ou imparfait doit vous alerter : l'exemplaire en question a été victime d'un choc et mal réparé. Sachez que l'Arnage est peu sujette aux problèmes de corrosion, du moins si elle n'a pas séjourné trop longtemps en bord de mer et à la montagne (sel) sans avoir été lavée.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion opte pour une boîte automatique d'origine General Motors, comprenant seulement 4 rapports, excepté la version dotée du bloc BMW, qui bénéficie d'une boîte plus moderne à 5 vitesses. La transmission GM nommée « Hydra-Matic » ne doit provoquer aucun effet de patinage, et les vitesses doivent s'enclencher sans à-coups. Réputée fiable, cette boîte peut néanmoins fuir au niveau du carter en cas de longue immobilisation. Elle réclame au minimum une vidange avec un changement de la crépine tous les 100 000 km, ce qui coûte 625 € environ chez un indépendant. Après le restylage, une boîte ZF à 6 rapports, plus réactive, prend le relais. Celle-ci ne présente aucune faiblesse particulière et doit, elle aussi, être vidangée tous les 100 000 km au maximum.

INTÉRIEUR

■ Les personnalisations étant déclinées à l'infini, il n'y a pas deux Arnage identiques. Mais il y a des fondamentaux, basés sur de la moquette épaisse, des bois précieux et du cuir pleine fleur. Des matériaux nobles, parfaitement assemblés, qui vieillissent très bien si l'on en prend un minimum soin, ce qui implique de nourrir les cuirs, et d'éviter de laisser séjourner l'auto en plein soleil, nuisible aux vernis. La dotation de série, riche pour l'époque, ne comprend pas toujours le GPS, qui a souvent été rapporté en accessoire de façon plus ou moins discrète. La faiblesse récurrente concerne les moteurs des lève-vitres, notamment des portes arrière, qui deviennent inopérants avec les charbons qui collent car pas assez sollicités. Trouver ces moteurs est de plus en plus compliqué, et ils coûtent près de 525 € pour l'avant, et 835 € pour l'arrière. A noter qu'il y a eu en 2006 une série limitée Diamond Series produite à 60 exemplaires, et en septembre 2008, une Final Series basée sur l'Arnage T, produite à 150 exemplaires, toutes étant suréquipées. »»

Bentley **Arnage**

MOTEUR

■ Globalement, c'est du costaud ! Tous les V8 utilisés disposent d'une distribution par chaîne et doivent tourner comme des horloges, sans émettre de fumée suspecte. N'en déplaise aux puristes, les versions les plus fiables sont les blocs signés BMW. Sur les Red Label, il peut y avoir des soucis de joint de culasse à l'approche des 100 000 km, ce qui implique une intervention très coûteuse en raison des trente-cinq heures de main-d'œuvre, plus les pièces (prévoyez 10 435 € à Paris). Sur les modèles T, une usure de l'arbre à cames et des poussoirs est fréquente, et le remplacement de l'ensemble nécessite également beaucoup de main-d'œuvre (7 300 à 10 450 €). Les sondes de température moteur et lambda présentent, elles aussi, des défaillances (1 570 € par sonde). Bentley préconise une révision tous les 16 000 km, dans la limite de dix-huit mois (1 045 € chez un indépendant). Tous les 50 000 km environ, il faut procéder à une révision plus complète comprenant le remplacement de tous les fluides, boîte et pont, de tous les filtres et de toutes les courroies avec en prime celui du thermostat et des bougies : comptez à peu près 3 650 €.

TRAINS ROULANTS

■ 2 330 kg pour la version dotée du V8 BMW et 2 667 kg pour une Red Label : un tel poids met à mal les silentblocs du train avant, à refaire avec la géométrie tous les 60 000 km (3 140 €). Cela affecte aussi les triangles de suspension et les barres stabilisatrices (4 170 € et 1 890 € pour le remplacement). Les pneus s'usent vite, notamment à cause du ripage provoqué par la direction. Seuls Avon et Pirelli proposent des enveloppes répondant aux indices de charge et de vitesse du constructeur. Ces pneus difficiles à trouver valent dans les 525 € pièce, en 17 et 18 pouces. Les freins sont aussi fortement sollicités, surtout ceux situés à l'avant qui s'usent trois fois plus vite qu'à l'arrière (732 € les disques et 673 € de plaquettes sans la main-d'œuvre pour l'avant, 842 € de disques et 293 € de plaquettes pour l'arrière). Enfin, le vieillissement des caoutchoucs peut causer des soucis d'étanchéité, en particulier sur les crémaillères de direction. A surveiller, le coût d'un remplacement étant exorbitant.

IDENTIFICATION

■ L'Arnage reçoit son numéro de série, qui doit correspondre à celui indiqué sur la carte grise, sur une plaque métallique fixée dans l'embrasure de la portière conducteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Peu répandu en France, le réseau Bentley n'a plus les compétences pour vendre ce modèle qui est déjà un youngtimer. Quant à l'entretien, les prix y sont prohibitifs sans que cela soit pour autant justifié. A oublier…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est une bonne piste pour faire un achat sécurisé, mais quitte à payer le prix fort, il vous faudra choisir un spécialiste, connu et reconnu. Exigez le meilleur : une auto irréprochable, entièrement révisée et bénéficiant d'une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ Les prix y sont souvent plus attractifs, mais sauf vice caché, tout recours reste difficile. Limitez les risques en sélectionnant un modèle qui appartient depuis longtemps à la même personne, qui roule fréquemment, et qui a été entretenu avec soin régulièrement, chose vérifiable au moyen des factures produites.

LE CLUB

■ Le RREC, plus connu sous le nom de Rolls-Royce Enthusiasts' Club, ouvert également aux Bentley anciennes et récentes **(www.rrecfrance.com),** est le club le plus important. Plus proche de nous, il existe aussi le **Bentley Drivers Club de France (83, av. Foch, 75116 Paris),** spécifique aux Bentley.

TECHNIQUE

Arnage 1998 à 2000	
Nbre de cylindres	V8 biturbo
Cylindrée	4 398 cm³
Puissance maxi	354 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	5 rapports auto
Poids	2 330 kg
Vitesse maxi	240 km/h

Arnage T (phase 1) 2002 à 2007	
Nbre de cylindres	V8 biturbo
Cylindrée	6 750 cm³
Puissance maxi	450 ch à 4 200 tr/mn
Boîte de vitesses	4 rapports auto
Poids	2 520 kg
Vitesse maxi	270 km/h

Arnage Red Label 1999 à 2002	
Nbre de cylindres	V8 biturbo
Cylindrée	6 750 cm³
Puissance maxi	405 ch à 4 000 tr/mn (457 ch sur version « R » en 2007)
Boîte de vitesses	4 rapports auto
Poids	2 667 kg
Vitesse maxi	250 km/h

Arnage T (phase 2) 2007 à 2009	
Nbre de cylindres	V8 biturbo
Cylindrée	6 750 cm³
Puissance maxi	507 ch à 4 200 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports auto
Poids	2 585 kg
Vitesse maxi	288 km/h

ENTRETIEN

Si l'Arnage est abordable en occasion, son entretien est resté à la hauteur de sa démesure, surtout avec le V8 maison, bien plus lourd. Juste en entretien courant, prévoyez 2 620 € environ pour parcourir 10 000 km… si tout va bien, sans compter le carburant et l'assurance.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	1 043 € par train (18 pouces)	vers 40 000 km
Amortisseurs AV/AR	4 170 € par train	vers 100 000 km
Disques AV/AR	732/842 €	vers 30 000 km
Plaquettes AV	673 € le jeu	vers 25 000 km
Echappement	1 890 € (silencieux)	vers 100 000 km
Révision petit service	1 045€	16 000 km/18 mois
Révision grand service	3 650 €	tous les 50 000 km

PRIX

Les exemplaires les moins chers ne sont pas à éviter, puisqu'il s'agit généralement des modèles dotés du 4.4 BMW salué pour sa fiabilité, sa légèreté et ses coûts d'entretien moindres. Comptez 35 000 € pour un exemplaire de 2000 de 60 000 km. Pour une Red Label antérieure au restylage (clignotants verticaux dans les ailes avant), prévoyez 40 000 €. Quant aux ultimes Arnage T, les plus désirables, elles tutoient les 50 000 €avant restylage… et 70 000 € après !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Bentley Arnage T de 50 000 km, année 2005, valeur 61 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Cabourg. Cotisation annuelle : 1140 € T.T.C. (franchise de 4170 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Cabourg. Cotisation annuelle : 965 € T.T.C. (franchise de 4170 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Moteur inépuisable
■ Finition et confort ■ Chic

■ Entretien prohibitif ■ Poids très élevé
■ Encombrement/habitabilité

BMW Série 8 « Mk1 »

Vitrine technologique de BMW dans les années 90, la Série 8 n'a pas été un grand succès commercial. Longtemps boudée en occasion, elle connaît un regain d'intérêt auprès des amateurs de youngtimers. Il est vrai que ses prix sont attractifs, mais encore faut-il bien l'acheter…

À PARTIR DE 13 000 € **DE 1989 À 1999 (MKI)**

Après les 3.0 CSL et M1, BMW surprend son monde en lançant, en 1989, une somptueuse GT : la Série 8 (type E31). Proposée exclusivement en coupé, cette rivale des Jaguar XJ-S, Porsche 928 et Mercedes 560 SEC séduit d'abord par sa ligne de squale, avec un avant tout en finesse. Rostre aplati, calandre à double haricot extra-fine, phares escamotables et ailes bombées donnent une incontestable prestance à ce beau coupé de 4,78 m de long. Malgré son encombrement, les places arrière ne peuvent convenir qu'à des enfants, et encore. BMW a préféré favoriser le contenu technologique, à la pointe à l'époque : ABS, ordinateur de bord, clim auto, sièges électriques et autres raffinements sont ici livrés de série. La salle des machines, de taille, abrite au lancement un V12 5.0 de 300 ch, issu de la berline 750i. Plus que les performances, assez modestes avec 7"2 pour passer de 0 à 100 km/h et 250 km/h en pointe, cette 850i met l'accent sur le confort. A partir de septembre 1992, la Série 8 se fait bien plus désirable en troquant son V12 de 300 ch contre deux nouvelles moutures, avec tout d'abord un V12 porté à 5,4 l et 326 ch, donnant naissance à la 850 Ci, la seconde, baptisée 850 CSi, recevant un 5,6 l de 380 ch. Si la 850 Ci n'est livrée qu'avec une boîte automatique à 5 rapports, la CSi dispose d'une boîte manuelle à 6 vitesses. A noter que ces dernières versions bénéficient en outre d'une dotation enrichie (systèmes DSC et EDC, hi-fi à 10 HP avec chargeur 6 CD, colonne de direction électrique, différentiel autobloquant avec train arrière à braquage programmé, sièges avant chauffants…). Mais le meilleur arrive ensuite, avec l'introduction en mai 1993 d'une 840i, plus légère et abordable grâce à son V8 4.0 de 286 ch couplé à une boîte mécanique. En juillet 1996, elle se trouve bonifiée sous le nom de « 840 Ci » grâce à une augmentation de la cylindrée à 4,4 l, ce qui profite au couple.

INTÉRIEUR

■ L'intérieur a pris un petit coup de vieux avec ses nombreux boutons et son instrumentation orangée. Certains plastiques, de qualité médiocre, peuvent décevoir, mais cet ensemble vieillit bien malgré tout, les rossignols se faisant rares. L'électronique embarquée est importante mais réputée

Les essais *Sport Auto*

- **No 341 (06/90) :** Comparatif 850i vs Mercedes SL 500 vs Ferrari 348 TB vs Porsche 928 GT
- **No 347 (12/90) :** Match 850 iA vs Jaguar XJR-S vs Mercedes 560 SEC
- **No 351 (04/91) :** Match 850i vs Porsche 928 GT
- **No 371 (12/92) :** Essai 850 CSi
- **No 377 (06/93) :** Contact 840 Ci
- **No 388 (04/94) :** Match 840 Ci vs 540i
- **No 396 (01/95) :** Comparatif 850 CSi vs Aston Martin DB7 vs Jaguar XJ-S V12 vs Mercedes 500 SL vs Porsche 928 GTS

Le choix de *Sport Auto*

■ Aussi tentant soit le V12, surtout pour à peine 15 000 €, il est plutôt à éviter. Bien que plutôt fiable, si bien entretenu, il est peu communicatif et très cher en entretien.Visez donc les Série 8 avec V8, la 840i apportant de la légèreté dès 1993, et la 840 Ci qui augmentait la cylindrée. Et avant tout, choisissez un exemplaire avec un entretien suivi et documenté.

fiable. Cela ne vous dispense pas de tester chaque fonction. Les éventuelles faiblesses concernent les sièges avant électriques : les tirettes permettant de faire basculer les dossiers sont connues pour être fragiles. Il est conseillé d'y aller doucement et de ne pas forcer, les deux moteurs électriques présents dans chaque siège étant devenus introuvables ! Enfin, si le cuir a été bien nourri, il ne doit pas présenter de signe d'usure particulière.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Très classique de conception, la Série 8 adopte une coque autoporteuse en acier, permettant en cas de léger accrochage une remise en état à moindre coût hors réseau. L'auto étant basse, vérifiez bien les soubassements et traquez les traces de corrosion, surtout pour les exemplaires provenant d'Allemagne (salage intensif des routes en hiver). A ce sujet, sachez que les silencieux des échappements sont sensibles à la rouille et s'avèrent chers à remplacer : comptez au moins 1 775 € rien qu'en pièces ! Avec le temps, les boucliers en composite peints couleur carrosserie, très exposés, peuvent présenter des impacts, et les phares escamotables connaissent parfois un mauvais alignement.

MOTEUR

■ Pour un achat sans souci, visez le V8, bien moins onéreux en entretien que le V12 et plus communicatif. Dans tous les cas, la distribution est assurée par une chaîne. Le V12 est fiable mais ne supporte pas l'inaction trop longtemps ni un entretien approximatif. Il faut le vidanger tous les 7 000 ou 8 000 km avec de la 10W40 et effectuer une révision dans la limite de 20 000 km, ce qui revient à 1 040 € chez un indépendant et à 1 660 € dans le réseau. En cas d'immobilisation prolongée, les pipes d'admission sèchent, ainsi que la tuyauterie hydraulique et les deux pompes à essence. La Série 8 n'étant plus jeune, le boîtier électronique de l'injection pilotée par un débitmètre (l'unité DME) peut montrer des défaillances. Il y en a deux, et chaque remplacement coûte 1 560 € chez un bon spécialiste indépendant. La pompe à eau, elle, est réputée fragile, tout comme le clapet de reniflard situé à l'arrière du moteur. Enfin, pour vous assurer que le V12 tourne sur »»

BMW Série 8 « Mk1 »

» tous ses cylindres, regardez les fumées à l'échappement. S'il n'y en a que d'un côté, cela signifie qu'un banc de cylindres est à l'arrêt. De même, la synchronisation des papillons électroniques peut être impossible si un papillon n'est pas d'origine ou grippé.

TRANSMISSION

■ Pas sportive lorsqu'elle est dotée d'une boîte automatique, offrant 4 ou 5 rapports selon le modèle, la Série 8 devient plus véloce avec la boîte mécanique. Toutes les transmissions sont réputées fiables, excepté les automatiques présentes sur quelques modèles V8. Il s'agit de la boîte 5HP30, et son remplacement coûte plus de 6 260 €… sans compter la main-d'œuvre. Chose rare, il n'est pas conseillé de vidanger les boîtes automatiques ni de changer les crépines, même à l'approche des 100 000 km, car la crasse présente dedans assure une bonne étanchéité qui disparaît lorsque c'est propre. Enfin, pour les versions équipées d'une boîte manuelle, il faut de temps à autre remplacer l'embrayage, pièce qui coûte 820 €… sans la main-d'œuvre.

TRAINS ROULANTS

■ Sans surprise, cette propulsion (de 1 780 à 1 900 kg selon version) sollicite beaucoup ses trains roulants, sans compter les années qui passent. A l'approche des 100 000 km, il vous faudra prévoir un remplacement des barres stabilisatrices, des tirants de chasse et des silentblocs, ce qui revient à près de 1 880 € chez un spécialiste avec la main-d'œuvre. Si les amortisseurs classiques – facturés 2 355 € pour le train avant – ne posent aucun souci, l'amortissement piloté peut toutefois faire des siennes.

Côté tarif, ce n'est pas la même chose, chaque amortisseur valant 1 765 € pièce, sans compter la main-d'œuvre. Sachez que l'on peut néanmoins les reconditionner pour moins cher. Les capteurs présents dans les roues peuvent se montrer défaillants, rendant l'ABS inopérant. Quant à la direction, elle peut s'avérer imprécise, signe que le boîtier est fatigué. Cette pièce reste coûteuse à remplacer, mais une réfection moins onéreuse demeure possible. Il en va de même du train arrière directionnel, un élément complexe et cher à remettre en état.

IDENTIFICATION

■ La plaque constructeur, située dans le compartiment moteur, sur le passage de roue avant droit, est peu visible car celui-ci se trouve derrière des flexibles. Assurez-vous que le numéro indiqué sur cette plaque soit bien identique à celui présent sur la carte grise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cette youngtimer est désormais trop âgée pour figurer dans le réseau. Oubliez cette piste…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Série 8 étant un modèle rare et prestigieux, elle a toute sa place chez ces pros du haut de gamme. Quitte à payer le prix fort, exigez un modèle soigné au suivi impeccable et à l'historique limpide, avec une garantie totale à la clé.

LES PARTICULIERS

■ Bien sûr, c'est auprès des particuliers que vous aurez la chance de dénicher un bel exemplaire au meilleur prix, mais attention, c'est également ici que se trouve le pire ! Maximisez vos chances en visant un modèle à l'historique clair et doté de toutes ses factures d'entretien afin d'estimer son état réel.

LE CLUB

■ Naturellement, le très actif **BMW Club de France** paraît incontournable. Mais certains passionnés de la Série 8 ont créé un club réservé à ce modèle, joignable à **contact@clubE31.com**. Une démarche utile pour glaner de précieuses informations sur cette BMW.

TECHNIQUE

850i 1989 à 1992	
Nbre de cylindres	V12
Cylindrée	4 988 cm³
Puissance maxi	300 ch à 5 200 tr/mn
Transmission	BVA 4 ou BVM 5
Poids	1 790 kg
Vitesse maxi	250 km/h

850 CSi 1992 à 1996	
Nbre de cylindres	V12
Cylindrée	5 576 cm³
Puissance maxi	380 ch à 5 300 tr/mn
Transmission	BVM 6
Poids	1 900 kg
Vitesse maxi	250 km/h

840i 1993 à 1996	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	3 982 cm³
Puissance maxi	286 ch à 5 800 tr/mn
Transmission	BVA 5 ou BVM 6
Poids	1 780 kg
Vitesse maxi	250 km/h

840 Ci 1996 à 1999	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	4 398 cm³
Puissance maxi	286 ch à 5 700 tr/mn
Transmission	BVA 5 ou BVM 6
Poids	1 780 kg
Vitesse maxi	250 km/h

ENTRETIEN

Seuls les exemplaires qui ont toujours été bien suivis doivent retenir votre attention, car ceux qui ont été négligés vont vous revenir très cher, tant l'entretien est onéreux. En effet, pour parcourir 10 000 km par an en 850i, il vous faudra prévoir 3 060 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Embrayage	2 400 €	vers 120 000 km
Pneus AV/AR	730/887 € par train (17 pouces)	vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR	2 347/1 495 € par train ou 3 550/3 556 € (suspension pilotée)	vers 100 000 km
Disques/plaquettes AV	415/227 €	vers 50 000 km
Echappement (silencieux):	2 080 €	vers 150 000 km
Révision petit service	environ 630 €	tous les 8 000 km
Révision grand service	env. 1 250 €	tous les 20 000 km

PRIX

Attention, cela fluctue en permanence ! Il n'y a pas si longtemps, on trouvait de beaux exemplaires à moins de 15 000 €. Après une remontée des prix, c'est redevenu plus accessible, pour combien de temps ? Mais certains vendeurs gourmands n'hésitent pas à réclamer près de 40 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une BMW 850i de 145 000 km, année 1992, valeur 30 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 760 € T.T.C. (franchise de 630 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Marseille. Cotisation annuelle : 537 € T.T.C. (franchise de 630 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Ligne ■ Exclusivité
■ Encore abordable

■ Entretien onéreux (surtout V12)
■ V12 peu communicatif
■ Entretien parfois négligé

BMW M5 « E60 »

Parmi les BMW sportives, la sacro-sainte M3 n'est pas la seule à compter ! La M5 a aussi toute sa place auprès des passionnés, et peut-être plus encore pour cette génération E60, la seule à avoir reçu un fantastique V10 dérivé d'une… Formule 1 !

À PARTIR DE 20 000 € **DE 2004 À 2010**

Depuis la M1, le département sportif de BMW a pris de plus en plus de place dans la gamme, pour le plus grand bonheur des amateurs de sensations fortes. Si son best-seller reste la M3, la M5 ne démérite pas non plus. Née avec le fameux 6 cylindres en ligne maison, elle a ensuite succombé au V8 (E39), puis à cet improbable V10 avec cette 4e génération apparue en 2004 (E60). Passons rapidement sur le design clivant signé Chris Bangle. Disons que le styliste s'en est beaucoup mieux sorti avec cette Série 5 qu'avec la Série 7. Choisir cette M5, c'est d'abord opter pour un moteur unique dans l'histoire du constructeur.

Ce V10 5.0 atmosphérique développe 507 ch à 7 750 tr/mn. Il dispose d'un bloc (S85) tout en alliage et d'un concentré de haute technologie intégrant le double Vanos cher à BMW (calage et temps d'ouverture des soupapes variables), des pistons en aluminium, 10 boîtiers papillon (un par cylindre) et 2 pompes à huile. Le tout est couplé à une boîte séquentielle robotisée mono-embrayage à 7 rapports baptisée « SMG III ». Cette coquetterie technique encore rare en 2005, année de sa sortie commerciale, est accompagnée d'autres raffinements, comme l'autobloquant M Variable, la gestion Drivelogic de la nouvelle boîte et la suspension variable EDC. Ces dispositifs ne sont pas toujours opérationnels, notamment sur des modèles d'occasion au suivi parfois trouble. Mieux vaut donc être vigilant avant de craquer pour cette belle bavaroise. Par ailleurs, si la berline est plus répandue, elle a été déclinée en break Touring (E61) à partir du restylage effectué en 2007, variante rare produite à 1 025 exemplaires, contre 20 548 berlines.

Les essais *Sport Auto*

- **No 513 (10/04) :** Contact M5
- **No 520 (05/05) :** Contact M5 & M6
- **No 523 (08/05) :** Essai Technique
- **No 547 (08/07) :** Comparatif BMW M5 Touring vs Audi RS 4 Avant vs Mercedes E63 AMG SW

Le choix de *Sport Auto*

■ Optez pour une phase 2, à la dotation enrichie et à la finition plus minutieuse. Elle est réputée plus fiable à l'usage car les erreurs de jeunesse ont été en partie réglées. Une phase 1 peut s'envisager si elle possède un historique limpide et qu'elle a toujours été suivie avec rigueur… à grands frais !

INTÉRIEUR

■ Cette génération de Série 5 a marqué un net recul sur le plan de la finition par rapport à la génération E39, avec des plastiques de qualité médiocre. La M5, version haut de gamme parvient pourtant à faire bonne impression grâce à la présence de placages en aluminium, d'un volant « sport » gainé de cuir et de superbes sièges aussi en cuir, confortables et enveloppants. La dotation de série est riche avec des sièges électriques, un affichage tête haute et une climatisation bizone. Vérifiez le bon fonctionnement de ces équipements avant d'acheter. L'électronique embarquée, importante, est parfois soumise à des dysfonctionnements, notamment le système iDrive, qui peut réclamer des reprogrammations en atelier. Il est conseillé de ne pas laisser l'auto immobilisée trop longtemps pour ne pas décharger la batterie. A partir du restylage de 2007, la finition est plus rigoureuse, et la voiture bénéficie d'un système multimédia iDrive à disque dur et de prises USB pratiques à l'usage. Notez qu'un pack Driver optionnel rehaussant la vitesse maxi de 250 à 305 km/h était proposé.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette M5 reprend la coque en acier des E60 avec des ailes subtilement bombées, indispensables pour accueillir les voies élargies sur lesquelles sont fixées les roues de 19 pouces, à carrossage légèrement négatif. Bien sûr, par rapport à une Série 5 classique, elle reçoit des boucliers spécifiques ainsi que 4 sorties d'échappement bien visibles à l'arrière. Pour réduire sa masse, cette M5 bénéficie de nombreuses pièces en aluminium, au niveau des soubassements, des trains roulants et des ouvrants. Des éléments qui nécessitent un passage auprès d'un spécialiste pour effectuer d'éventuelles réparations. D'origine, cette M5 présente un bon niveau d'ajustage et de peinture et semble pour l'instant à l'abri »»

BMW M5 « E60 »

»» de la corrosion. Seul bémol : les phares bixénon en polycarbonate ont tendance à s'opacifier avec le temps. S'ils peuvent se repolir à moindres frais, leur remplacement coûte 1 617 € pièce !

MOTEUR

■ Entièrement construit en alliage léger, ce bloc qui tourne à des régimes très élevés (jusqu'à 8 200 tr/mn !) réclame un entretien pointu et régulier. En cas de négligence, ça casse ! Côté distribution, malgré la présence de deux chaînes (une par banc de cylindre), il n'y a pas de soucis. Tant mieux, car chaque chaîne est facturée 2 100 €… sans la main-d'œuvre. En revanche, le système double Vanos peut connaître des ennuis au niveau des tuyaux d'alimentation d'huile et de la pompe. Son remplacement coûte 3 000 € environ. A l'usage, les volets des papillons des électrovannes peuvent se gripper, et la pompe à essence peut se montrer défaillante. A partir de 80 000 km, si l'auto a été maltraitée (temps de chauffe insuffisants et/ou fortes sollicitations répétées), il est conseillé de changer les 10 coussinets de bielle (3 000 € à peu près). Bien entretenu, l'ensemble peut tenir plus de 200 000 km. Quant à l'entretien courant, quoique BMW préconise une maintenance tous les deux ans dans la limite de 30 000 km, il vaut mieux vidanger tous les 10 000 km. Une révision standard est facturée 963 €. La grosse révision, une fois sur deux, coûte 1 383 € avec le remplacement des filtres et des bougies.

TRANSMISSION

■ En Europe, la M5 impose une boîte robotisée à simple embrayage de type SMG III. Les chanceux Américains se sont vu proposer la boîte manuelle. La transmission robotisée a mal supporté les spectaculaires progrès techniques accomplis depuis dans ce domaine. Elle s'avère parfois brutale dans le changement des rapports, et sa gestion manque de fluidité et de logique. Dès lors, mieux vaut l'utiliser en mode manuel pour passer les vitesses à bon escient. Si cette transmission est bruyante, surtout à haute vitesse, méfiance ! A l'usage, la pompe hydraulique peut faire des siennes. Il faudra aussi songer à remplacer l'embrayage à l'approche des 100 000 km, celui-ci étant facturé 1 260 €… sans la coûteuse main-d'œuvre, dont le prix varie du simple au double selon que vous alliez chez un indépendant ou chez BMW. Comptez au minimum 3 000 € tout compris, avec le volant moteur. A noter qu'à partir du restylage

de 2007, cette transmission a été améliorée par BMW et se montre plus agréable et plus fiable.

TRAINS ROULANTS

■ Avec un poids important donné à 1 830 kg à vide (soit près de 2 t avec les pleins et une personne à bord), cette M5 fait souffrir les éléments d'usure classique en conduite rapide. D'abord les freins en acier percés et ventilés, qui manquaient d'endurance même neufs et qui ont tendance à se voiler. Comptez 1 047 € pour une paire à l'avant et 935 € pour l'arrière, sans main-d'œuvre. Les trains roulants, en alliage léger majoritairement, sont également spécifiques, donc chers, un jeu d'amortisseurs pilotés coûtant 2 637 € à l'avant, tandis que l'arrière vous sera facturé 1 928 €, là encore sans la main-d'œuvre. Par ailleurs, les jantes de 19 pouces sont très exposées, et les pneus peuvent vite partir en fumée (2 200 € les quatre). Prévoyez aussi de remplacer les silentblocs, tirants de chasse et articulations rigides à l'approche des 100 000 km, ainsi qu'une géométrie complète (2 500 € environ).

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série visible sur la carte grise figure sur une frappe à froid, réalisée sur le bol d'amortisseur gauche, lorsque l'on est situé face à la voiture.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Excepté la dizaine de centres labellisés « Classic » en France, le réseau n'a plus de compétences pour vendre ce youngtimer. Cela reste une voie possible pour effectuer l'entretien et peut-être dénicher un exemplaire parfait, mais au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Cette M5 a sa place chez les spécialistes du haut de gamme. C'est une piste coûteuse, mais cela permet d'éviter les problèmes de fiabilité qui peuvent arriver, à condition d'acheter à un professionnel sérieux qui propose une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ C'est ici que vous trouverez les meilleurs prix mais pas toujours les meilleures voitures. Le plus important est de se limiter à un exemplaire strictement d'origine, suivi avec rigueur dans le réseau ou chez des spécialistes reconnus. Plus que le carnet à jour, mieux vaut dénicher un exemplaire en parfait état avec toutes les factures depuis sa mise en route.

LE CLUB

■ Le **BMW Club France** (450 membres) s'impose pour glaner de précieuses infos sur ce modèle exclusif et peut-être rencontrer un vendeur. Contact au **06.13.77.41.33.**

TECHNIQUE

M5, E60 (M5 Touring, E61) 2004 à 2010	
Nbre de cylindres	**V10, 40 S**
Cylindrée	**4 999 cm³**
Puissance maxi	**507 ch à 7 750 tr/mn**
Boîte de vitesses	**7 rapports robotisés**
Poids	**1 830 kg**
Vitesse maxi	**250 km/h**

ENTRETIEN

La BMW M5 E60 est une auto exigeante en entretien, et cela se ressent sur les coûts. Attention, le prix de la main-d'œuvre peut varier du simple au double entre un spécialiste indépendant et le réseau officiel (plus de 220 € de l'heure à Paris !). Misez sur 2 500 € environ pour parcourir 10 000 km, sans compter les imprévus.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneumatiques	**1 060 € la paire (19 pouces)**	**vers 30 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**2 637/1 928 €**	**vers 180 000 km**
Disques AV/AR	**1 047/933 €**	**vers 50 000 km**
Plaquettes AV	**568 € le jeu**	**vers 20 000 km**
Embrayage	**1 260 €**	**vers 100 000 km**
Echappement (silencieux)	**1 673 €**	**vers 200 000 km**
Révision petit service	**963 €**	**tous les 10 000 km/1 an**
Révision grand service	**1 393 €**	**tous les 20 000 km**

PRIX

S'il est possible de dénicher des M5 à moteur V10 dès 20 000 €, il s'agit de modèles dépassant les 200 000 km, à l'historique parfois douteux. Pour acquérir un exemplaire de 100 000 km environ en parfait état, prévoyez plutôt 40 000 €, et même 50 000 € pour une phase 2 d'à peu près 50 000 km. A noter qu'un break Touring E61 réclame un surcoût de 5 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une BMW M5 E60 de 85 000 km, année 2005, valeur 42 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Chartres. Cotisation annuelle : 841 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 750 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Chartres. Cotisation annuelle : 750 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 750 €).

BILAN

★★★☆☆

Les atouts et les faiblesses

■ **Moteur**
■ **Disponible en berline ou en break**
■ **Performances**
■ **Futur collector**

■ **Rare en bel état** ■ **Souvent très kilométrée** ■ **Freinage peu endurant** ■ **Boîte SMG III peu agréable** ■ **Entretien rigoureux et onéreux**

BMW Z4 M Coupé

Avec les Z3 Roadster puis Coupé, BMW a réinterprété la voiture plaisir. Pour tirer profit de ce succès, la marque remet le couvert en 2003 avec le Z4, très exclusif en version M, surtout en coupé.

À PARTIR DE 33 000 € **DE 2006 À 2009**

Les amateurs de voitures plaisir doivent beaucoup à la Mazda MX-5, apparue à la fin des années 80. C'est sans aucun doute l'engouement suscité par ce petit roadster qui a motivé bon nombre de constructeurs généralistes à suivre cette voie. Ainsi, face à la déferlante de Fiat Barchetta, MG F, Mercedes SLK et Audi TT Roadster, BMW répond à partir de 1995 avec le Z3, qui commencera sa carrière avec de simples 4 cylindres, pour ensuite monter en gamme. Tout le contraire de son successeur, baptisé « Z4 », présenté fin 2002 et lancé en mars 2003. Cette génération identifiée sous le nom de code « E85 » entame sa carrière avec un 6 cylindres en ligne décliné en 3 versions : 2,2 l de 170 ch, 2,5 l de 192 ch et 3 l de 231 ch. Malgré un style controversé signé Chris Bangle, le Z4 est un incontestable succès, passant la barre des 100 000 exemplaires produits fin 2004. Pour confirmer l'essai, BMW renforce son offre en lançant en 2005 une version d'appel motorisée par un 4 cylindres 2 l de 150 ch et, dès l'année suivante, en commercialisant la variante « M » qui nous intéresse. Concocté par le département sportif Motorsport, ce Z4 M bénéficie du léger restylage apporté par BMW, comportant des antibrouillards avant et arrière carrés et améliorant sensiblement la finition à l'intérieur, l'un des points faibles du Z4… comme ce fut le cas pour le Z3. Mais l'intérêt principal de cette version M réside dans son 6 cylindres en ligne 3,2 l développant 343 ch. Hérité de la M3, ce bloc prend place sous le long capot du roadster, mais aussi dans la version coupé, au style séduisant. Plutôt que l'aspect break de chasse du Z3 Coupé, BMW préfère revenir à une ligne fastback non dénuée de caractère. Cette version coupé présente l'avantage de se montrer bien plus légère et rigide que le roadster dont elle dérive, ce qui permet d'exploiter au mieux la cavalerie disponible, sans sentir le châssis se désunir. Avec sa direction hydraulique bien calibrée et son freinage puissant et endurant emprunté à la M3 E46 CSL, ce Z4 Coupé se pose bien comme étant le plus sportif de la gamme. Sa carrière sera pourtant éphémère. Vendu 62 100 € à l'époque, il sera produit à 1 705 exemplaires, dont seulement 123 pour la France. Une rareté qui explique des cotes soutenues : n'espérez rien sous 33 000 €.

Les essais *Sport Auto*

- **No 531 (04/06) :** Contact Z4 M Roadster
- **No 534 (07/06) :** Contact Z4 M Coupé
- **No 554 (03/08) :** Match Z4 M Coupé vs Ford Shelby GT
- **No 577 (02/10) :** Dossier « Les mythes abordables » : Z4 M Coupé

Le choix de *Sport Auto*

■ Roadster ou Coupé, c'est une question de goût. Mais en demeurant objectif, on peut tout de même dire que le coupé, plus rare, a plus de caractère au niveau de la ligne, tout en présentant une meilleure rigidité et un poids plus limité. L'auto étant restée inchangée durant sa brève carrière, nous viserons le plus bel exemplaire possible, avec un entretien régulier.

INTÉRIEUR

■ S'il y a eu d'incontestables progrès réalisés dans le domaine de la qualité perçue par rapport au Z3, le Z4 reste perfectible, y compris en configuration M. Les plastiques utilisés, rigides pour la plupart, sont sensibles aux rayures. Quant aux cuirs habillant de série les selleries, trop fins, ils vieillissent mal, notamment au niveau des bourrelets latéraux. Des phénomènes qui sont accentués en fonction du soin apporté à la voiture. Ces faiblesses seront ainsi plus flagrantes sur un exemplaire dormant dehors, habitué de surcroît à rouler souvent de façon sportive, les secousses engendrées finissant par produire des rossignols au niveau du mobilier. Au contraire, sur un exemplaire choyé, ces défauts restent minimes. Aucun souci électrique n'est en revanche à signaler. »»

BMW Z4 M Coupé

» CARROSSERIE ET STRUCTURE

■ Le Z4 M Coupé reçoit une classique structure en acier, tout comme les ouvrants. Ce matériau est certes plus lourd que l'aluminium, mais il a le mérite d'être réparable chez n'importe quel bon carrossier en dehors du réseau. Ce coupé séduit par la rigueur apportée au niveau des assemblages et des peintures. Vérifiez bien en revanche les flancs, très exposés, mais aussi l'état des boucliers. Dernier point à contrôler : la glace des phares, qui est en polycarbonate et a tendance à s'opacifier avec le temps. Un simple polissage chez un pro permet généralement de leur redonner toute leur transparence.

MOTEUR

■ Ce moteur de légende qui anime notre Z4 M, placé longitudinalement, provient de la M3 E46. Si ce bloc à distribution par chaîne se montre globalement fiable, il n'est pas exempt de faiblesses, notamment une fragilité des coussinets de bielle, à remplacer vers les 100 000 km (comptez 1 670 € TTC dans le réseau). Il convient aussi de réaliser les vidanges dans les temps, avec l'huile Castrol 10W60 qui est préconisée par BMW, dans la limite de 25 000 km ou tous les 2 ans, la voiture ne possédant pas de témoin de la qualité de l'huile. Avec des régimes maxi pouvant aisément flirter avec les 8 000 tr/mn, ce kilométrage peut varier en fonction de l'utilisation de la voiture. Pour la révision simple, comptez

1 043 € TTC., et prévoyez 470 € de plus lorsqu'il faut en alternance changer les bougies et l'huile de pont.

TRANSMISSION

■ Le Z4 M demeure une authentique propulsion, au caractère joueur. Véritable voiture plaisir, le Z4 M reçoit par ailleurs une classique boîte mécanique à 6 rapports aux verrouillages fermes et précis. Sur ce plan, il n'y a pas de faiblesse particulière à signaler. Pensez en revanche à vidanger le pont arrière tous les 60 000 km environ, ce qui coûte dans les 260 €. Quant à l'embrayage, son usure dépend du style de conduite adopté. Il peut montrer des signes de faiblesse à 80 000 km… ou tenir plus de 150 000 km sans problème. Son remplacement reste relativement bon marché : comptez 709 € TTC dans le réseau… sans la main-d'œuvre.

TRAINS ROULANTS

■ Avec un poids à vide fixé à 1 420 kg, le Z4 M Coupé n'est pas un poids plume, mais il limite la casse. Cela permet de préserver les consommables, à condition de rouler sagement, leur longévité allant du simple au double en fonction de votre conduite. A titre informatif, sachez que les disques et plaquettes avant coûtent respectivement 742 et 199 € TTC dans le réseau, hors main-d'œuvre. Quant aux amortisseurs, leur coût est de 763 € pour la paire avant et de 470 € pour le train arrière. Le budget pneumatiques n'est pas à négliger, leur longévité étant, là encore, liée à votre style de conduite. Comptez plus de 418 € par train pour des enveloppes de qualité. Enfin, comme sur toutes les sportives dotées d'une taille basse, les jantes sont très exposées au moindre coup contre un trottoir, ce qui impose d'examiner le bon état de ces éléments.

IDENTIFICATION

■ Le Z4 M reçoit une frappe constructeur visible à côté du bol d'amortisseur avant gauche, sur lequel figure son numéro de série. Ce numéro doit bien sûr correspondre à celui indiqué sur la carte grise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Avec près de 250 concessions réparties en France, le réseau BMW est très présent sur le territoire, mais ce Z4 étant déjà classé dans la catégorie des youngtimers, il n'y a aucune chance de le trouver ici en occasion… A oublier !

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Les modèles M sont recherchés, et plus encore lorsqu'il s'agit d'un modèle confidentiel appelé à devenir un collector. Vous avez des chances de croiser cet oiseau rare chez ces spécialistes. Exigez le meilleur : un exemplaire d'origine française, avec un historique clair et l'entretien à jour, vendu avec une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ Vous trouverez sans doute des exemplaires à des prix plus attractifs, mais pas forcément les plus beaux. Limitez-vous au meilleur, en visant des modèles à l'historique limpide et toujours entretenus. Un carnet à jour, c'est bien, mais avoir toutes les factures des travaux effectués, c'est beaucoup mieux !

LE CLUB

■ Outre le **BMW Club de France,** incontournable, le dynamique **BMW M Club France** (450 membres), spécialisé dans les BMW siglées Motorsport, est aussi à conseiller.
Contact : m-club.fr

TECHNIQUE

Z4 M Coupé 2006 à 2009	
Nbre de cylindres	**6 en ligne**
Cylindrée	**3 246 cm³**
Puissance maxi	**343 ch à 7 900 tr/mn**
Transmission	**6 rapports manuels**
Poids	**1 420 kg**
Vitesse maxi	**250 km/h**

ENTRETIEN

Ce n'est pas donné de rouler en Z4 M, surtout si l'on flambe vite les périssables, notamment les pneus et les disques avant. Comptez 1 990 € environ pour parcourir 10 000 km.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**436/509 € (Michelin 18 pouces)**	**vers 10 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1185/833 € par train**	**vers 150 000 km**
Disques AV/AR	**742 €**	**vers 30 000 km**
Plaquettes AV/AR	**199 €**	**vers 20 000 km**
Embrayage	**1050 €**	**vers 100 000 km**
Echappement :	**2 400 € (2 silencieux)**	**à plus de 180 000 km**
Révision petit service :	**1043 € (vidange avec filtres)**	**tous les 25 000 km/2 ans**
Révision grand service :	**1515 €**	**tous les 50 000 km**

PRIX

Peu diffusé, surtout en Coupé, le Z4 M voit sa cote se maintenir et même remonter gentiment… mais sûrement ! Si les premiers prix tournent autour de 35 000 € pour les exemplaires kilométrés, les modèles les plus frais s'affichent aisément à 10 000 € de plus.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'un BMW Z4 M Coupé de 90 000 km, année 2006, valeur 40 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Paris (8e). Cotisation annuelle : 1485 € TTC (franchise de 1255 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Arras Cotisation annuelle : 745 € TTC (franchise vol-incendie de 1255 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ Ligne ■ Exclusivité ■ Performances ■ Moteur

■ Finition
■ Fiabilité selon le cas
■ Usure des pneus et freins

BMW i8

Chez BMW, le ciffre 8 est traditionnellement réservé aux modèles d'exception, notamment aux autos de grand tourisme. C'est le cas pour l'i8, singulière à plus d'un titre, à commencer par sa motorisation hybride. Son design est tellement avant-gardiste qu'on a peine à croire qu'il s'agit d'une occasion !

À PARTIR DE 50 000 € **DE 2014 À 2020**

Lancé à la fin des années 80, le coupé Série 8 a ouvert la voie à une sorte d'élite automobile chez le constructeur. Avec cette saga, BMW a investi le segment supérieur. Mais les temps changent, et en 2014, BMW a surpris son monde en lançant l'inclassable i8. Sur la forme, il s'agit d'un coupé 2 + 2 tenant plus du concept car tant son design est avant-gardiste. Ce style futuriste vise l'efficience, en se montrant le plus aérodynamique possible (Cx de 0,26). Logique, car le moteur de l'i8 n'est pas un traditionnel 6 cylindres en ligne BMW. On vous l'a dit, les temps changent, et le petit « i » présent dans le patronyme indique que c'est une hybride. Une hybride singulière sur le plan technique, puisqu'elle reçoit son moteur thermique en position centrale arrière. Ce moteur détonne, puisqu'il s'agit d'un léger et compact… 3 cylindres de 1,5 litre ! Gavé par un gros turbo, il délivre tout de même 231 ch. Pas assez pour vous faire frissonner ? Rassurez-vous, un moteur électrique auxiliaire de 131 ch vient en renfort, quasi dès le démarrage, pour entraîner les roues avant. Et là, la puissance combinée atteint 362 ch, ce qui est déjà plus respectable. Il convient de mettre ce chiffre en perspective avec le poids, mesuré par nos soins à seulement 1 560 kg. Ça ne peut donner que du bon, avec des accélérations très convaincantes (0 à 100 km/h : 4''2). Le meilleur est encore à venir, avecun comportement exemplaire dû à l'architecture de l'auto, qui intègre ses batteries dans la poutre centrale. Ajoutez à cela un centre de gravité très bas, un équilibre des masses optimal et une coque tout en carbone aussi légère que rigide, et vous avez là tous les ingrédients de la voiture plaisir parfaite ! Un plaisir à savourer aussi à l'air libre : dès l'été 2018, BMW a produit un i8 Roadster. Plus rare que les coupés et limité à 2 places, celui-ci bénéficie des améliorations portées à partir de 2017 : intégration de volets sur la prise d'air du capot avant et puissance de 374 ch grâce à un moteur électrique de 143 ch alimenté par des batteries de plus grande capacité. Après en avoir produit 20 000 exemplaires, BMW retirera en 2020 sa fabuleuse i8 du catalogue.

Les essais *Sport Auto*

- **No 629 (06/14) :** Contact : BMW i8 Coupé
- **No 638 (03/15) :** Dossier i8 - Grand format BMW i8 Coupé, Match BMW i8 Coupé vs Porsche 911 Carrera 4 GTS, Match : BMW i8 Coupé vs Tesla Model S P85+
- **No 652 (05/16) :** Comparatif BMW i8 Coupé vs Lexus RCF vs Aston Martin V8 Vantage N430 vs Jaguar F-Type R AWD vs Porsche 911 Carrera S vs Mercedes-AMG GT
- **No 659 (12/16) :** Dossier La Honda NSX face à ses rivales
- **No 688 (05/19) :** Grand format BMW i8 Roadster, « A la loupe » Le train avant électrique

Le choix de *Sport Auto*

■ Idéalement, une phase 2 commercialisée à partir de 2017, pour bénéficier de la plus grosse batterie, qui apporte un léger surcroît de puissance mais surtout d'autonomie en électrique. Après, l'auto étant restée inchangée sur la forme, toutes sont à considérer. Avec peut-être une préférence pour le roadster, le cruising lui allant si bien…

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ L'i8 adopte une structure inédite tout en carbone, sur laquelle se greffent de nombreux éléments en aluminium, notamment le tunnel central abritant les batteries, le berceau moteur et les zones de protection à l'avant. Autant dire qu'en cas de choc, ce n'est pas chez le carrossier du coin qu'il faudra aller, mais chez un spécialiste agréé par BMW ! D'origine, l'i8 présente un excellent rendu, que ce soit au niveau des ajustages ou des peintures. Le moindre défaut visible à l'œil n'est pas normal : c'est que vous êtes en présence d'un exemplaire qui a été (mal) réparé à la suite d'un choc ! A noter que BMW a procédé à un rappel pour contrôler (et remplacer au besoin sur quelques modèles) le réservoir de carburant.

TRANSMISSION

■ En seul mode thermique, l'i8 est une propulsion, mais elle agit comme une transmission intégrale lorsque le moteur électrique entre en action pour mouvoir les roues avant. La boîte du moteur-alternateur – très proche de celle d'une petite i3 –, automatique et à 6 rapports, est placée au niveau du train avant. Cette boîte très fluide et réactive à l'usage ne rencontre aucun souci particulier.

INTÉRIEUR

■ Moderne sur la forme, l'i8 l'est aussi sur le fond, et cela se confirme dès l'ouverture des spectaculaires portes en élytre. On découvre un intérieur high-tech, où le carbone de la cellule est omniprésent, à commencer par les larges pontons latéraux à enjamber pour se laisser choir dans des sièges fixés au ras du plancher. On retrouve un univers typiquement BMW où le conducteur est au centre des préoccupations. Les matériaux utilisés sont de bonne facture, y compris le cuir livré de série qui habille les sièges. Quant à l'électronique embarquée, bien que considérable, elle ne pose guère de problème. Sur la version roadster, il faudra vous assurer que le mécanisme entièrement automatique de la capote fonctionne correctement, et que cette dernière ne présente pas de défaut au niveau des zones de pliure.

MOTEUR

■ Techniquement, l'i8 est une hybride plug-in, ce qui veut dire qu'il faut recharger sa batterie lithium-ion sur une wallbox ou une borne (7,1 kWh avant le restylage, 11,6 kWh après). Ladite batterie alimente le moteur électrique qui entraîne, seul, les roues avant. En théorie, BMW annonce une cinquantaine de kilomètres d'autonomie en mode électrique, mais tablez plutôt sur 35 km. Cette partie électrique ne réclame aucun entretien particulier. Ce n'est en revanche pas le cas du bloc thermique, un modeste 3 cylindres 1,5 litre »»

BMW i8

»» de 231 ch gavé par un turbo, entraînant les seules roues arrière. L'ensemble étant prévu pour fonctionner de concert en forte accélération – ce qui donne à l'usage une singulière transmission intégrale –, ce petit bloc déjà vu sur l'i3 est finalement peu sollicité et affiche jusqu'à présent une belle fiabilité d'ensemble. Doté d'une distribution par chaîne, ce moteur exige une révision tous les vingt-quatre mois dans la limite de 30 000 km, cette fréquence pouvant varier selon l'usage de la voiture. Dans ce cas, l'ordinateur de bord lance une alerte. Pour une révision classique, comptez dans les 625 € environ avec changement des filtres.

TRAINS ROULANTS

■ Non contente d'être relativement légère, l'i8 s'en remet à des roues étroites pour une GT de cette catégorie, ceci afin de proposer la meilleure efficience possible. Et cela marche, l'i8 préservant de façon assez remarquable ses trains roulants. Du moins en usage routier, mais pourquoi irait-on sur circuit avec un tel engin dont ce n'est assurément pas la vocation ? Le prix des périssables reste assez abordable, avec 512 € pour un train de pneus avant et 467 € pour l'arrière. Quant aux disques, comptez 300 € pour une paire, le jeu de plaquettes étant facturé 268 €. Les amortisseurs sont plus chers mais encore raisonnables, puisque facturés 1 219 € pour une paire avant et 900 € pour l'arrière. Enfin, en plus de vérifier le bon état des jantes, assez exposées, sachez que BMW a procédé à un rappel avant le restylage. Il visait à changer la plaque de renfort fixée sur l'essieu arrière afin d'offrir un comportement plus sain lorsque cela ne pouvait pas s'obtenir par un simple réglage de la géométrie.

IDENTIFICATION

■ L'i8 reçoit un autocollant constructeur visible sur le ponton en carbone côté passager, sur lequel figure son numéro de série. Ce numéro doit bien sûr correspondre à celui indiqué sur la carte grise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Avec près de 250 concessions présentes en France, le réseau BMW est bien implanté, et il propose toujours à la vente cette GT encore relativement récente. Comme toutes les occasions BMW, chaque auto a un historique clair, a été contrôlée et révisée et se voit assortie d'une garantie complète. Le confort d'achat est total, mais cela a un coût !

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Aussi rare que spectaculaire, cette GT « techno » et élitiste a bien sûr toute sa place chez ces spécialistes. Sélectionnez une maison sérieuse qui a une bonne réputation, et quitte à payer le prix fort, exigez une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ Les prix les plus attractifs se dénichent auprès de particuliers. L'auto étant encore récente, vous pouvez légitimement espérer avoir une première ou deuxième main maximum, avec un historique limpide, à retracer avec les factures correspondantes. Et l'auto étant réputée pour sa belle fiabilité, pourquoi se priver d'aller voir de ce côté ?

LE CLUB

■ La confidentielle i8 a déjà toute sa place au sein des clubs de la marque. En plus du **BMW Club de France**, incontournable, le dynamique **BMW M Club France** (450 membres environ), spécialisé dans les BMW sportives signées Motorsport, n'est pas à négliger.
Contact : m-club.fr

TECHNIQUE

i8 Coupé/Roadster 2014 à 2020	
Moteur thermique :	**3 en ligne, turbo**
Cylindrée	**1 499 cm³**
Puissance maxi	**231 ch à 5 800 tr/mn**
Moteur électrique	**131 ch (143 ch à partir de 2017)**
Puissance cumulée	**362 ch (374 ch à partir de 2017)**
Transmission	**6 rapports automatiques (+ AR)**
Poids	**1 582 kg**
V. max. :	**250 km/h (limitée)**

ENTRETIEN

Rouler en i8 reste très raisonnable grâce à un poids maîtrisé et à une hybridation convaincante. Comptez 940 € environ pour parcourir 10 000 km.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**512/457 € (Potenza 20 pouces)**	**vers 40 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 220/900 € par train**	**vers 180 000 km**
Disques AV/AR	**300/200 €**	**vers 40 000 km**
Plaquettes AV	**258 €**	**vers 60 000 km**
Echappement	**2 137 €**	**à plus de 200 000 km**
Révision petit service	**638 € (vidange avec filtres)**	**tous les 30 000 km ou 24 mois**

PRIX

Relativement peu diffusée et encore dans le coup tant en design qu'en technologie, l'i8 bénéficie d'une cote qui semble se maintenir, de nombreux exemplaires tutoyant ou dépassant les 100 000 €, notamment les roadsters à faible kilométrage. Les coupés sont moins chers et s'affichent entre 55 000 et 70 000 € lorsqu'ils excèdent les 50 000 km… ce qui reste peu !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une BMW i8 de 40 000 km, année 2017, valeur 70 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, Montauban. Cotisation annuelle : 1481 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1877 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, Montauban. Cotisation annuelle : 941 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1877 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ **Style futuriste** ■ **Performances**
■ **Fiabilité** ■ **Coûts d'utilisation réduits**
■ **Exclusivité**

■ **Plus GT que sportive**
■ **Quid du vieillissement des batteries ?**
■ **A confier à de bons spécialistes exclusivement**

BMW

M4 « F30 »

A partir de 2013, BMW multiplie les gammes et passe à la Série 4, un modèle qui est décliné en berline Gran Coupé, en cabriolet et en coupé. Ces dernières versions ont goûté à la potion magique M…

À PARTIR DE 45 000 € **DE 2013 À 2020**

Il n'y a pas si longtemps, les choses étaient simples chez BMW avec une petite gamme de SUV et les Série 3, 5 et 7. Mais face à l'explosion de modèles chez la concurrence, BMW n'a cessé de développer son offre. A partir de fin 2013, les traditionnelles variantes coupé et cabriolet Série 3 génération F30, identifiables à leurs phares touchant la calandre, sont ainsi devenues des Série 4. Pour réduire les coûts de production, les M3 et M4 ont les mêmes éléments mécaniques, se partageant un 6 cylindres en ligne de 3 litres, épaulé par deux turbos et capable d'envolées vertigineuses jusqu'à 7 600 tr/mn avant de buter sur le rupteur. Avec 431 ch délivrés dès 5 500 tr/mn, ce bloc ne manque de rien, mais sa bande-son est quelque peu étouffée. Dans tous les cas, il se voit accouplé à une boîte DKG à 7 rapports ou, mieux encore, à l'excellente boîte manuelle à 6 vitesses, forcément moins rapide mais plus plaisante à manier. Malgré l'ablation des portes arrière, ce coupé reste assez lourd – 1 626 kg mesurés par nos soins –, une masse qui passe à 1 825 kg pour la version cabriolet. Une exception toutefois : la radicale et exclusive GTS (700 exemplaires) lancée en mars 2016, poussée à 500 ch et pesant 1 510 kg à vide. Après le léger restylage de 2017, BMW sort une variante Competition Sport (CS) qui est réservée au coupé en 2020, plus abordable et polyvalente que la GTS. La masse chute à seulement 1 604 kg grâce à une cure de carbone, tandis que le 6 cylindres, poussé à 460 ch, retrouve des vocalises avec sa ligne d'échappement spécifique. Ses performances progressent à peine, mais cette version se montre bien plus attachante à l'usage. Il faut compter encore autour de 70 000 € pour s'offrir un modèle de 2020 affichant 50 000 km En revanche, pour une M4 GTS de 2016, très rare, les prix explosent : peu kilométrées, elles ne se touchent pas à moins de 125 000 €.

Les essais *Sport Auto*

- **No 629 (06/14) :** Essai M4 coupé
- **No 632 (09/14) :** Comparatif M4 coupé vs Mercedes C 63 AMG 507 Edition vs Porsche 911 Carrera S
- **No 633 (10/14) :** Contact M4 coupé
- **No 643 (08/15) :** Comparatif Lexus RCF vs Mercedes C 63 S AMG vs BMW M4 coupé
- **No 645 (10/15) :** Supertest M4 coupé
- **No 656 (09/16) :** Spécial BMW Match Corvette Z06 vs Porsche 911 GT3 RS vs BMW M4 GTS

Le choix de *Sport Auto*

■ Entre une M4 un peu étouffée en sonorité et une GTS radicale, rare et très chère, le bon compromis est une CS… ou une M4 avec une ligne d'échappement en inox, ce qui revient moins cher. Dans tous les cas, il est impératif de viser un exemplaire d'origine, avec un historique limpide.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La M4 reprend à son compte la coque autoporteuse en acier de la Série 4 normale, mais elle s'en démarque en recevant de nombreux éléments spécifiques, comme les ailes élargies mais aussi des boucliers retravaillés. A noter que le capot et les ailes avant sont en aluminium et que sur les CS et GTS, le toit est en carbone. Vérifiez bien l'état du vernis recouvrant le carbone, qui peut parfois cloquer. Bien sûr, ces éléments étant exclusifs, ils coûtent chacun une fortune : gare au moindre accrochage ! Cette M4 présente une qualité de peinture et des ajustages impeccables. Dans le cas contraire, méfiance : vous êtes en présence d'une auto qui a été accidentée et mal réparée.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion laisse le choix entre une boîte à double embrayage DKG à 7 rapports, fluide et rapide, et une manuelle à 6 vitesses. Dans les deux cas, la fiabilité et l'agrément sont au rendez-vous, mais la boîte manuelle réclame un changement d'embrayage tous les 150 000 km environ, ce qui revient à 1 132 € dans le réseau. Enfin, il y a eu une campagne de rappel en juillet 2016 pour remplacer préventivement un axe de différentiel arrière.

INTÉRIEUR

■ Si la M4 reprend l'habitacle de la Série 3, elle bénéficie de nombreux éléments spécifiques qui renforcent son aspect sportif, en disposant selon les options retenues de sublimes sièges baquets siglés « M », de seuils de porte spéciaux, d'un volant sport en cuir ou en Alcantara ou encore d'inserts en carbone sur le mobilier. Sachez que le cuir du volant peut s'abîmer, surtout si vous portez des bagues ou une alliance. Sinon, tous ces éléments semblent parfaitement bien vieillir, mais le bourrelet extérieur du siège conducteur, exposé à des frottements répétés, peut s'user de façon plus prématurée. Enfin, il est possible que certains bugs affectent le système multimédia. Un problème aléatoire qui se règle par une reprogrammation en atelier.

MOTEUR

■ Chez BMW, le 6 cylindres en ligne 3.0 est une institution. Même si sa fiabilité est avérée, ce bloc à distribution par chaîne réclame un minimum d'attention, dont une révision à faire tous les deux ans dans la limite de 30 000 km. Il faut impérativement mettre une huile de qualité 5W30 préconisée par BMW. Dans la limite de 30 000 km, il faut procéder à une révision plus importante comptant notamment le changement des bougies, ce qui coûte 1 632 €. En cas d'utilisation intensive sur circuit, l'ordinateur de bord réduira cette fréquence et »»

BMW M4 « F30 »

»» vous le signalera. Le seul souci récurrent concerne une faiblesse de la poulie Damper, son remplacement revenant à près de 1 428 € pièces et main-d'œuvre. Avant d'acheter, effectuez dans le réseau une « Vehicle Verification », cette procédure facturée 357 € permettant de s'assurer que le moteur n'a pas subi de modification pouvant altérer son bon fonctionnement. Sachez qu'une reprogrammation moteur peut endommager la poulie de vilebrequin et occasionner des dégâts qui ne seront pas pris en charge par BMW.

TRAINS ROULANTS

■ Cette M4 n'échappe pas à l'augmentation du poids, même si elle hérite de nombreux éléments en aluminium au niveau des trains (bras de suspension, porte-moyeux et supports d'essieu) et d'un arbre de transmission en carbone. Si la Competition Sport limite la masse à 1 604 kg, la version normale grimpe à 1 626 kg, tandis que le cabriolet explose les scores à 1 825 kg ! Cette surcharge pondérale n'est pas sans conséquence sur les périssables, mais BMW a enfin dimensionné correctement les freins. Il faudra prévoir environ 1 020 € pour remplacer les disques avant et 857 € pour les disques arrière s'ils sont en acier, et bien plus s'ils sont en céramique : comptez 12 560 € pour le seul train avant et 8 060 € pour le train arrière. Du coup, les 1 240 € réclamés pour changer les plaquettes paraissent presque cadeau ! En acier ou en céramique, pensez à remplacer le liquide de frein tous les deux ans, ce qui coûte 100 €. Et tous les 80 000 km, il faudra vidanger le pont arrière, une opération facturée environ 205 €. Quant aux prix des pneus, ils sont dans la moyenne : comptez 500 € pour le train avant et 796 € pour l'arrière. Comme sur toutes les sportives de ce calibre, les jantes sont très exposées au moindre choc contre un trottoir.

Enfin, sachez que les GTS et CS reçoivent de série une suspension pilotée.

IDENTIFICATION

■ Au-delà des nombreuses spécificités dont elle bénéficie, la M4 reçoit à côté du bol d'amortisseur avant gauche son numéro de série, présent aussi sur un autocollant constructeur visible dans l'embrasure de la porte côté passager. Ce numéro doit bien sûr correspondre à celui présent sur la carte grise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Avec près de 250 concessions en France, le réseau est une bonne piste pour qui recherche un exemplaire irréprochable, garanti et révisé… et qui en a les moyens, car ce confort d'achat vous sera facturé au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Cette M4 a toute sa place chez ces pros du haut de gamme. Les prix étant généralement élevés, sélectionnez une maison sérieuse qui a de l'ancienneté et exigez une garantie totale ne se limitant pas au moteur et à la boîte.

LES PARTICULIERS

■ C'est une bonne piste pour acheter au meilleur prix, mais gare aux exemplaires à la provenance douteuse ou qui ont pu être modifiés par une préparation. Choisissez un modèle resté d'origine, avec un historique clair et un entretien suivi par le réseau.

LE CLUB

■ Le **BMW M Club France** (450 membres), spécialisé dans les BMW signées Motorsport, est incontournable pour récolter des infos sur ce modèle très exclusif et peut-être rencontrer un vendeur ! Contact sur **m-club.fr.**

TECHNIQUE

M4 (2016 à 2020)	
Nbre de cylindres	6 en ligne, biturbo, 24 S
Cylindrée	2 979 cm³
Puissance maxi	431 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports robotisés ou BVM6
Poids	1626 kg
Vitesse maxi	250 km/h (limitée)

M4 GTS (2016 à 2017)	
Nbre de cylindres	6 en ligne, biturbo, 24 S
Cylindrée	2 979 cm³
Puissance maxi	500 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports robotisés
Poids	1510 kg à vide
Vitesse maxi	305 km/h

M4 CS (2020)	
Nbre de cylindres	6 en ligne, biturbo, 24 S
Cylindrée	2 979 cm³
Puissance maxi	460 ch à 6 250 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports robotisés ou BVM6
Poids	1604 kg
Vitesse maxi	250 km/h (limitée)

ENTRETIEN

Rouler en M4 n'est certes pas donné mais reste abordable, du moins tant que l'on ne flambe pas les périssables ! Comptez 2 140 € environ pour parcourir 10 000 km.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Embrayage	1130 €	vers 150 000 km
Pneus AV/AR	500/800 € (Hankook)	vers 20 000 km
Amortisseurs AV/AR	949/612 € par train	vers 110 000 km
Disques AV/AR	985/857 € (acier)	vers 50 000 km
Plaquettes AV	1 240 € le jeu	vers 15 000 km
Echappement (silencieux)	1528 €	à plus de 180 000 km
Révision petit service	582 €	tous les 30 000 km/2 ans
Révision grand service	1632 €	tous les 60 000 km

PRIX

Les anciennes M4 sont les plus abordables, en commençant à 45 000 € pour les plus kilométrées, l'essentiel de l'offre se situant entre 50 et 60 000 €. Il faudra compter 10 000 € de plus pour accéder à une CS, et beaucoup plus pour acquérir une exclusive GTS, héritière de la lointaine CSL produite à seulement 700 exemplaires : comptez de 125 000 à plus de 200 000 € selon le kilométrage !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une BMW M4 de 35 000 km, année 2016, valeur 67 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Le Croisic. Cotisation annuelle : 1477 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1367 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Le Croisic. Cotisation annuelle : 889 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1367 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- **Style**
- **Performances**
- **Comportement**
- **Qualité de construction**
- **Polyvalence (sauf GTS)**

- **Sonorité étouffée (sauf CS et GTS)**
- **Usure pneus et freins**
- **Chère en bel état**

Chevrolet
Corvette C6 « Z06 »

Certaines voitures américaines sortent du lot par leurs qualités dynamiques et leur rapport poids/puissance. C'est le cas de la Corvette, surtout dans cette redoutable variante Z06 !

À PARTIR DE 50 000 € **DE 2005 À 2013**

Aux Etats-Unis, la culture automobile est très présente, mais peu de muscle cars peuvent suivre le rythme endiablé des sportives européennes. La Mustang essaye, avec plus ou moins de réussite, et la Chevrolet Corvette… y arrive très bien ! Depuis son lancement en 1953, elle a beaucoup évolué, mais certains fondamentaux demeurent, comme les roues indépendantes ou la carrosserie en fibre de verre, naturellement légère. Pour schématiser, on peut dire que la Corvette est vraiment devenue rigoureuse à partir de la 5e génération (type C5 pour les intimes), qui faisait un bond en avant en termes d'efficacité.

C'est forte de cet héritage que la sixième génération de Corvette (type C6), encore optimisée, arrive en 2004. Bien que plus courte de 12 cm – et plus étroite – que sa devancière, elle gagne en stabilité grâce à un empattement allongé. Sur le plan du style, la C6 fait mouche avec un retour aux quatre feux ronds et aux balafres creusées dans les ailes avant en guise d'ouïes latérales. Son remarquable Cx de 0,28 est obtenu grâce au soin apporté à chaque détail, à l'image des phares intégrés sous une bulle affleurante, ou des poignées de portes encastrées. Mieux, le V8 6.0 LS2 de 405 ch est reculé au maximum pour équilibrer au mieux les masses, tandis qu'un robuste châssis-poutre en acier supporte un plancher sandwich aussi léger que rigide. C'est sur cette base que déboule, en 2005, la version Z06, l'équivalent de la 911 GT3. Et les modifications sont nombreuses. Le V8, revu et corrigé, est réalésé à 7 l, et sa puissance grimpe à 505 ch. Pour perdre des kilos, les éléments en acier du châssis sont remplacés par des pièces en aluminium, mais aussi en magnésium et en carbone. C'est assez pour transfigurer la Z06, capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3"9 et de filer à 320 km/h. Assez fiable et plus confidentielle que ses rivales, la Z06 offre un excellent rapport prix/prestations, puisqu'elle s'affiche à partir de 50 000 en France, mais dès 30 000 € dans d'autres pays limitrophes…

INTÉRIEUR

■ La position de conduite et l'ergonomie sont bien étudiées et la dotation de série est complète. Seul bémol, la finition, qui est loin des standards européens. Rien d'indigent, mais certains

Le choix de *Sport Auto*

■ Nous viserons le meilleur rapport prix-kilométrage, en regardant les premiers millésimes, qui sont de loin les moins chers. Il faudra juste prévoir dans la foulée un billet supplémentaire pour fiabiliser la monture ! Ceux que cette opération rebute devront choisir un modèle postérieur à 2007. Enfin, mention coup de cœur pour les Z06 de 2013 dotés du pack Ultimate Performance !

Les essais *Sport Auto*

■ **N° 530 (03/06)**

plastiques, brillants et rigides, sont sensibles aux rayures. Quant à l'électronique embarquée, assez conséquente, elle présente parfois des bugs, comme la reconnaissance de la clé. Sachez qu'un capteur est situé sous le volant. A condition qu'il reste du courant dans la batterie, celle-ci se déchargeant en cas d'immobilisation prolongée. Enfin, la Z06 a terminé sa carrière en beauté en 2013, en gagnant le pack Ultimate Performance, qui offrait la suspension Magnetic Ride, des disques en carbone-céramique et des pneus semi-slicks.

CARROSSERIE ET STRUCTURE

■ La carrosserie de la C6 est en fibre de verre, ce qui lui donne un bel aspect, grâce à des ajustages rigoureux et des peintures de qualité. Sur la Z06, les ingénieurs ont remplacé l'acier par de l'aluminium afin de gagner en rigidité. Et nombreuses sont les pièces spécifiques en magnésium ou en carbone. Autant dire qu'en cas de choc, il faudra au mieux consulter un spécialiste. Dans de nombreux cas, les impacts se limitent à des gravillons sur la face avant, tout particulièrement exposée.

MOTEUR

■ La C6 reçoit un V8 6 l de 405 ch, tandis que la monstrueuse Z06 adopte une version profondément remaniée, un 7 l de 505 ch baptisé LS7. Dans tous les cas, ce bloc bénéficie d'une distribution par chaîne, en théorie fiable, mais affectée d'une grave faiblesse chronique : les roulements des culbuteurs, fragiles, peuvent casser les tiges et bloquer la pompe à huile (carter sec). Une avarie aux effets catastrophiques pour la mécanique et les finances, le V8 valant 18 000 € HT, sans compter les 21 heures de main-d'œuvre ! La solution consiste »»

Chevrolet Corvette C6 « Z06 »

» à remplacer ces culbuteurs (1 350 € environ) ou à opter pour un millésime 2008, modifié et fiabilisé par Chevrolet. Rebaptisé LS3, le V8 est réalésé à 6,3 l sur la version de base (pour 437 ch), mais les caractéristiques de la Z06 restent inchangées. Une révision est à prévoir tous les 10 000 km (ou tous les ans) pour 933 € environ. Le V8, bénéficiant d'un carter sec, réclame des compétences pour vidanger. Enfin, tous les trois ans, une grosse maintenance s'impose (2 070 € environ).

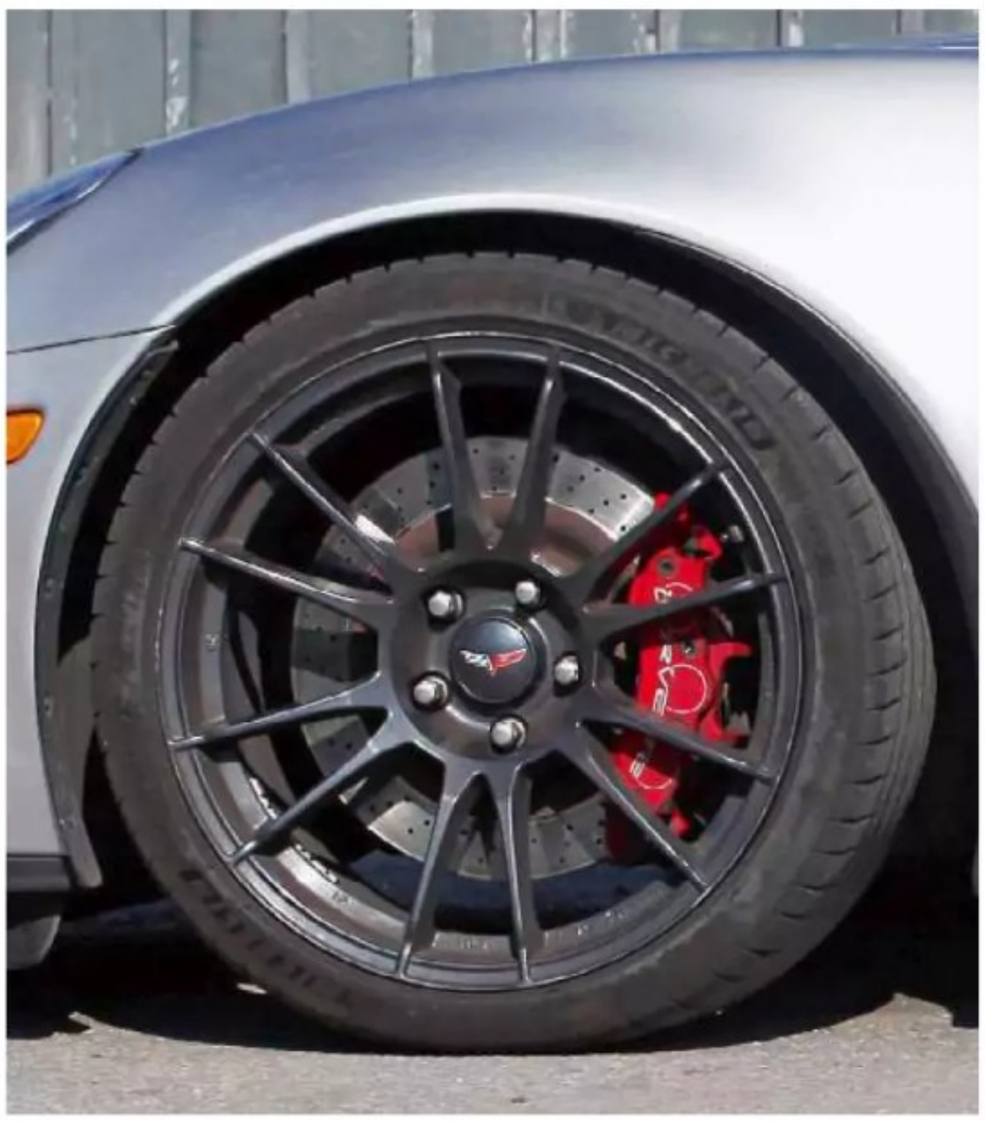
TRANSMISSION

■ Si cette authentique propulsion laisse le choix, sur la version classique, entre une boîte auto Hydra-Matic (optimisée à 6 rapports dès 2007) et une robuste boîte mécanique Tremec 6 vitesses, la Z06 se limite à cette dernière. Son maniement est ferme mais la commande de boîte est trop lente. Quant à l'embrayage, il est parfait pour se muscler la jambe gauche ! C'est bien sûr ce dernier qui fait office de fusible. Comptez 830 € de pièces (hors butée à 556 €), et 15 heures de main-d'œuvre, car il faut retirer le pont arrière, la boîte et le tunnel de transmission pour y accéder ! Cette pièce peut heureusement tenir 100 000 km sans problème…

TRAINS ROULANTS

■ Malgré son énorme V8, la Z06 ne pèse que 1 418 kg vérifiés par nos soins, ce qui force le respect pour une auto de ce segment. Cela permet de préserver les amortisseurs, classiques sur ce modèle (et non pas Magnetic Ride), mais aussi les disques en acier. Sachez que ces pièces s'affichent à des prix compétitifs : comptez 367 € pour une paire

d'amortisseurs et 597 pour des disques, à l'avant comme à l'arrière. Quant aux plaquettes, elles coûtent respectivement 418 € et 270 € par jeu. Ici, le plus gros poste de dépense est lié à l'usure des pneus, qui dépend de la conduite adoptée. Pour un train avant de 18 pouces en Goodyear, prévoyez 532 € environ, et 607 € pour l'arrière (19 pouces minimum), plus sollicité. Enfin, comme sur de nombreuses sportives, les jantes sont très exposées.



IDENTIFICATION

■ Le numéro de série, qui doit être identique à celui indiqué sur la carte grise, est apposé sur une plaque fixée sur le côté avant gauche du compartiment moteur, lorsqu'on est face à l'auto. Ce même numéro figure derrière le pare-brise, côté conducteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Depuis que le réseau a déserté l'Europe, il faut se tourner vers des indépendants. Certains font ça très bien, comme Chassay à Tours, spécialisé en Corvette depuis des années.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Corvette a ses entrées chez ces pros, et plus encore la Z06 ! Les prix étant dans la fourchette haute, exigez le meilleur. Ciblez une auto à l'historique limpide, toujours bien suivie et entièrement révisée, avec une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ La Z06 étant fiable, pourquoi pas pour obtenir un prix plancher… mais prenez vos précautions ! Visez le meilleur, une première main de 2008 minimum, pour éviter les soucis de culbuteurs. Sauf si le vendeur peut, sur facture, prouver que la modification a été faite. Enfin, l'état des pneus et freins doit entrer en compte dans la négociation.

LE CLUB

■ Le Corvette Club de France propose toute l'année des balades et des sorties sur circuit, fédérant toutes les générations et variantes de Corvette.
www.corvetteclubfrance.com

TECHNIQUE

C6 Z06 2005 à 2013	
Nbre de cylindres	**V8, 16 S**
Cylindrée	**7 011 cm³**
Puissance maxi	**512 ch à 6 300 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Mécanique à 6 rapports (+ AR)**
Poids	**1 418 kg**
Vitesse maxi	**320 km/h**

ENTRETIEN

Rares sont les GT de ce calibre à serrer les coûts à ce point. Comptez 2 654 € environ pour parcourir 15 000 km, le budget pneumatique étant le plus conséquent.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**532/607 € Goodyear 18 & 19 pouces**	**vers 20 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**367 € par train**	**vers 130 000 km**
Disques AV/AR	**531/607 €**	**vers 40 000 km**
Plaquettes AV/AR	**255/398 €**	**vers 20 000 km**
Embrayage	**2 870 €**	**vers 100 000 km**
Révision standard	**933 € Vidange avec filtres**	**environ 10 000 km/1 fois par an**
Grande révision	**2 070 €**	**tous les 3 ans**

PRIX

Un modèle de 2007 approchant 100 000 km s'échange à 50 000 €. L'idéal est de viser un exemplaire plus récent, débarrassé de ses défauts de jeunesse. Comme un modèle de 2010 et 30 000 km, par exemple, pour 60 000 €…

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Corvette Z06 de 30 000 km, année 2010, valeur 40 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Arras Cotisation annuelle : 1 110 € TTC (franchise vol-incendie de 1 418 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Arras Cotisation annuelle : 785 € TTC (franchise vol-incendie de 1 418 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ Ligne ■ Performances
■ Sensations de conduite
■ Rapport prix-plaisir ■ Exotisme

■ Fiabilité premiers millésimes
■ Délicate sur le mouillé
■ Finition perfectible

Chevrolet Camaro

Elle a fait son come-back en 2009 avec cette cinquième génération dotée d'une forte personnalité pour contrer une certaine… Mustang, éternelle rivale. La Camaro propose, en occasion, un rapport prix/prestation imbattable.

À PARTIR DE 20 000 € **DE 2009 À 2016**

On croyait les muscle-cars condamnés, tant par le choc pétrolier de 1973 que par des primes d'assurance dissuasives. Mais voilà que les plus célèbres d'entre eux font leur grand retour. Ainsi, après la Ford Mustang et la Dodge Challenger, Chevrolet a dégainé à son tour une Camaro au Salon de Detroit 2009. Non contente de s'afficher, aux Etats-Unis, au prix d'un banal Kangoo, la Camaro reste fidèle à l'esprit original : en offrir un maximum, pour un prix serré. Avec, en entrée de gamme, un V8 6,2 litres de 405 ch, couplé à une boîte automatique à six rapports !
A partir de septembre 2011, Chevrolet Europe a la bonne idée d'importer la Camaro, en coupé comme en cabriolet (25 % des ventes). Bien sûr, avec les coûts de transport et les frais de douane, le prix grimpe à 39 000 € pour le coupé (sans compter un malus maximal à l'époque de 2 600 €), mais aucune rivale n'en offre autant : affichage tête haute, sellerie cuir, feux xénon, jantes alliage de 20 pouces et même une puissante hi-fi Boston à 9 HP. Le cabriolet, vendu 5 000 € de plus, bénéficie d'une classique capote en toile souple (avec lunette en verre dégivrante), à ouverture totalement électrique. En coupé ou en cabriolet, elle dispose soit d'une boîte auto, soit d'une boîte mécanique à six rapports aux verrouillages fermes, bien guidée et étagée. La Camaro peut également s'apprécier avec le V8 6.2 porté à 432 ch (version SS), facturée en neuf 5 000 € de plus. Malgré quelques séries spéciales intéressantes (45th Anniversary, Hot Wheels Edition), la Camaro a vu ses ventes s'effondrer à partir de 2013, et ce, malgré un profond restylage début 2014. La faute à un malus passé entre temps à 8 000 €, et à la décision de Chevrolet de se retirer d'Europe. Dommage, car on aurait pu espérer les cabriolets ZL1 et coupé Z/28 de 512 ch !
La Camaro « normale » n'en est donc que plus intéressante en occasion, en s'affichant dès 20 000 € en coupé, 25 000 € en cabriolet. Une aubaine, l'auto étant de surcroît particulièrement fiable !

INTÉRIEUR

■ Fidèle à l'image que l'on a des américaines, cette GT 2 + 2 séduit plus par sa dotation de série, pléthorique, que par sa finition, très éloignée des standards européens. Ainsi, les plastiques rigides sont la norme, et les assemblages sont souvent approximatifs, ce qui peut générer des bruits parasites sur mauvais revêtement. Cette légèreté se retrouve dans la qualité du cuir employé, assez médiocre. Pour le cabriolet, pensez à actionner le maniement électrique de la capote et à vérifier son bon état, au niveau de zones de pliure. Côté

Les essais *Sport Auto*

- **N° 578 (03/2010) :** contact Camaro SS.
- **N° 594 (07/2011) :** Studio avec Camaro SS 1969 et Camaro SS 2011.
- **N° 599 12/2011 :** comparatif Camaro/Hyundai Genesis V6/Nissan 370Z.
- **N° 603 04/2012 :** contact Camaro ZL1.
- **N° 604 05/2012 :** supertest Camaro.
- **N° 608 09/2012 :** match Camaro/BMW Z4 28i.

Le choix de *Sport Auto*

■ Pour nous, faute de ZL1 ou de Z/28, ce sera un coupé SS, histoire de gagner un bon quintal par rapport au cabriolet.
Et pour bien faire, on osera même une version parée de ses peintures de guerre optionnelles !

électronique embarquée, rien ou presque ne pose problème, le seul souci rencontré se limitant à l'allumage intempestif du témoin d'alerte des airbags (phénomène épars d'un modèle à l'autre, sans gravité). Enfin, sachez que les modèles vendus officiellement par Chevrolet France sont mieux équipés que les premiers modèles importés des Etats-Unis, au compte-gouttes, par des indépendants (de 2009 à 2011). De série, l'auto offre ainsi l'affichage tête haute, les phares xénon, les feux à led et les rétroviseurs rabattables électriquement.

CARROSSERIE ET STRUCTURE

■ La Camaro adopte une traditionnelle coque autoporteuse en acier. Mis à part le capot, qui est en aluminium, tous les ouvrants sont également en acier, ce qui facilite leur remise en état en cas d'accrochage. Tant mieux, car la carrosserie est très exposée au moindre choc (portières et passages de roue notamment). Il en va de même des boucliers (en matériaux composite), peints couleur carrosserie. A noter : certains coloris spécifiques (comme l'orange Inferno) sont particulièrement recherchés, surtout lorsqu'ils sont combinés aux bandes American Racing sur le coffre et le capot (option à 500 €). Il suffit d'oser !

MOTEUR

■ Chevrolet n'a pas eu à aller bien loin pour trouver un V8 à la hauteur du prestige de la Camaro, puisqu'il s'agit de celui qui équipe la Corvette C6 (type LS3). Autant dire un bloc, un brin rustique, largement éprouvé (à distribution par chaîne), qui privilégie plus le couple que les hauts rendements (58 mkg à »»

Chevrolet Camaro

»» 4 600 tr/mn). L'entretien courant se limite à une simple vidange. A l'approche des 50-60 000 km, il faudra prévoir une maintenance plus lourde, avec le changement des bougies (type « platinium », à 37 € pièce). Comptez 630 € environ chez un spécialiste, avec la vidange et les filtres. Aucun rappel n'a eu lieu, et ce moteur brille par sa fiabilité, à condition de respecter quelques précautions d'usage, comme le laisser monter en température avant de le solliciter pleinement. Seule faiblesse récurrente (qui n'a pas d'incidence sur le bon fonctionnement de la voiture) : le réchauffeur du filtre à huile peut suinter (sur modèles 2009 à 2011). Enfin, les versions restylées, équipées du V8 de 405 ch, intègrent le système de désactivation partielle des cylindres en faible charge. Les méchantes variantes ZL1 (588 ch) et Z/28 (7.0 512 ch) n'ont pas été importées (sauf rares exceptions isolées).

TRANSMISSION

■ Cette grosse propulsion laisse le choix des armes, avec une classique boîte automatique à convertisseur (à six rapports tout de même), ou une boîte mécanique à six rapports, un peu ferme à l'usage, mais très agréable à manipuler. Dans tous les cas, la fiabilité est, là encore, avérée. Par précaution, il faudra néanmoins penser à vidanger la boîte automatique à l'approche des 50 000 km (comptez 1 440 € environ, crépines, divers filtres et main-d'œuvre comprise), mais aussi le pont, vers les 90 000 km. La boîte mécanique ne réclame aucun entretien particulier, mais elle sollicite en revanche naturellement l'embrayage. Son remplacement varie selon la conduite adoptée, mais il est à envisager vers les 130 000 km si l'auto est bien conduite (comptez 1 070 € environ chez un spécialiste).

TRAINS ROULANTS

■ En coupé ou en cabriolet, la Camaro est une lourde GT (1 800 kg minimum en coupé), ce qui fait souffrir les trains roulants, notamment en conduite sportive. Les premiers « fusibles » sont les pneus, notamment arrière, qui peuvent partir en fumée en une journée de circuit. A plus de 940 € le train (Pirelli d'origine, en 20 pouces), cela n'a rien d'anodin. Cela étant, une conduite apaisée permet de parcourir 25 000 km avec le même train. Il en va de même du freinage, qui a fort à faire

pour ralentir l'équipage. De série, la Camaro reçoit des disques ventilés Brembo, qui supportent bien l'échauffement (jeu avant à 835 €). Ce n'est pas le cas des plaquettes d'origine, trop tendres. La parade consiste à les remplacer par des plaquettes haut de gamme, plus résistantes (jeu à 335 €). Côté amortisseurs, c'est du solide, et du classique surtout, contrairement à une Corvette, plus sophistiquée sur ce point (suspension pilotée Magnetic Ride). Il ne doit pas y avoir de soucis liés à un éventuel dérèglement de la géométrie (l'usure des pneus doit donc être régulière, sinon, méfiance).

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis est gravé sur une plaque en métal située derrière le pare-brise, côté conducteur. Il est visible sur un autocollant fixé dans l'embrasure de la porte conducteur, et sur une plaque métallique rivetée en avant du compartiment moteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Suite à la décision de GM d'arrêter au 31 décembre 2015 l'importation des Chevrolet en Europe, le réseau a progressivement disparu. Pour autant, il existe un certain nombre distributeurs qui proposent officiellement d'acquérir des Camaro, neuves ou d'occasions (**www.chevrolet.fr**).

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Gueule, moteur, fiabilité et prix attractifs : autant d'excellentes raisons de la voir en vente chez ces pros. Préférez un modèle d'origine française, en parfait état d'origine, avec le carnet à jour.

LES PARTICULIERS

■ Pourquoi pas, d'autant que l'auto est fiable. Et ce d'autant plus que les prix sont généralement compétitifs. Assurez-vous que le modèle convoité soit doté de papiers français en règle (sinon, fuyez !), avec ses factures d'entretien, de manière à retracer l'historique.

LES CLUBS

■ La Camaro a ses entrées dans de nombreux clubs (et forums), comme le **Chevrolet Camaro Club de France**. Sur Facebook, rendez vous sur la page **Camaro Passion**.

TECHNIQUE

Camaro/Camaro SS - 2009 à 2016	
Nbre de cylindres	**V8, 16V**
Cylindrée	**6162 cm³**
Puissance maxi	**405 ou 432 ch à 5900 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Mécanique à 6 rapports ou automatique**
Poids	**1795 kg (cab. 1920 kg)/ 1769 kg (cab. 1890 kg)**
Vitesse maxi	**250 km/h**
Camaro ZL1 - 2012 à 2014	
Nbre de cylindres	**V8, 16V**
Cylindrée	**6162 cm³**
Puissance maxi	**588 ch à 6000 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Mécanique à 6 rapports ou automatique**
Poids	**1987 kg (cab.)**
Vitesse maxi	**296 km/h**
Camaro Z/28 - 2014 à 2016	
Nbre de cylindres	**V8, 16V**
Cylindrée	**7008 cm³**
Puissance maxi	**512 ch à 6100 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Mécanique à 6 rapports**
Poids	**1732 kg**
Vitesse maxi	**280 km/h**

ENTRETIEN

Pas chère à l'achat, la Camaro reste également relativement bon marché en entretien, excepté le budget « pneumatiques » (et carburant), qui explose en cas de conduite sportive. Ainsi, pour parcourir 15 000 km, comptez 1 520 € environ...

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**685/920 € (Pirelli 20")**	**vers 25000 km**
Amortisseurs AV/AR	**677/620 € le train**	**vers 150000 km**
Disques AV	**815 €**	**vers 50000 km**
Plaquettes AV	**325 € le jeu**	**vers 40000 km**
Embrayage	**1050 €**	**vers 130000 km**
Echappement complet	**3450 €**	**vers 200000 km**
Révision simple	**620 € environ (vidange + filtres)**	**10000 km ou 1 an**
Grande révision	**1 320 € (bougies + vidange boîte)**	**vers 50000 km**

PRIX

Avec un prix de départ neuf fixé à 45 820 € pour le dernier coupé vendu jusqu'en 2019, voire 51 720 € pour le cabriolet, la Camaro offre encore le meilleur rapport prix/prestations du marché ! L'auto étant rare, et relativement récente, la décote reste mesurée mais intéressante. Les premiers prix débutent à 20 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Chevrolet Camaro SS coupé de 125 000 km, année 2011, valeur 24 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Annecy. Cotisation annuelle : 1316 € TTC (franchise vol/ incendie de 990 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Annecy. Cotisation annuelle : 867 € TTC (franchise vol/ incendie de 990 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ **Exotisme assuré !** ■ **Rapport prix/ performances** ■ **Coûts d'achat et d'entretien raisonnables**

■ **Encombrement** ■ **Poids**
■ **Finition médiocre**
■ **Réseau...**

Dodge Challenger

Quand on pense sportive américaine, on pense souvent Corvette ou Mustang. Il existe pourtant des alternatives de poids, comme la Chevrolet Camaro ou la Dodge Challenger, cette dernière étant plus confidentielle mais pas moins intéressante, surtout en occasion…

À PARTIR DE 18 500 € **DE 2008 À 2023**

C'est la Ford Mustang qui va lancer les hostilités en 1964. Grâce à une gamme pléthorique, allant du gentil 6 cylindres au gros V8, la Mustang va gagner un large public. Une suprématie qui va stimuler la concurrence au point de donner naissance à de nombreux modèles, devenus cultes depuis. Citons simplement la Pontiac GTO, la Chevrolet Camaro ou la Dodge Challenger, apparue plus tard en 1970. Car 1973 mettra un terme aux muscle cars, avec l'explosion conjointe des primes d'assurance et des cours du pétrole. Un arrêt prolongé toutefois relancé par le revival de la Mustang en 2005, si convaincant qu'il réactive la guerre des muscle cars ! Chevrolet va répliquer en 2009 avec une nouvelle Camaro, qui reprendra elle aussi les codes de son ancêtre, tandis que Dodge, marque du groupe Chrysler, mettra sur orbite cette Challenger en 2008. En clair, on prend les mêmes et on recommence ! Côté style, la nouvelle Challenger réactualise les lignes de l'originale à une échelle supérieure, celle-ci reposant sur un châssis de Chrysler 300 C, dérivé lui-même de la Mercedes Classe E. Même si l'empattement est raccourci, ce coupé affiche des mensurations impressionnantes. Sous le capot, cette Dodge renoue avec la légende en héritant d'un V8 Hemi 6 l de 425 ch couplé à une boîte automatique à 5 rapports. C'est sous cette forme que les premiers exemplaires baptisés SRT-8 seront importés en Europe, par des spécialistes indépendants. Une version d'entrée de gamme mue par un V6 3.5 de 253 ch sera aussi proposée, ainsi

Les essais *Sport Auto*

- **No 561 (10/08) :** Contact Challenger R/T
- **No 564 (01/09) :** Match Challenger SRT-8 vs Jaguar XKR
- **No 589 (02/11) :** Contact Challenger SRT-8

Le choix de *Sport Auto*

■ Mettons de côté les incroyables Hellcat et Demon, ultra-rares chez nous et vraiment à part. De même que la V6 peu diffusée également. Vous l'aurez compris, outre la « petite » R/T, qui n'est pas à négliger, le choix concerne l'homogène SRT-8. L'idéal est une phase 2, mieux finie, mieux équipée et plus puissante, dotée si possible de la boîte manuelle.

qu'une variante R/T intermédiaire dotée d'un V8 5.7 Hemi de 372 ch. En 2011, la gamme est remaniée, le V6 3.6 Pentastar de 309 ch devient l'entrée de gamme, la SRT-8 reçoit un nouveau 6.4 de 470 ch. Au restylage de 2015, le style évolue avec l'apparition de phares cerclés de LED à l'avant et de feux séparés. Une nouvelle boîte auto ZF à C rapports est introduite, tandis que la monstrueuse SRT Hellcat de 717 ch vient coiffer la gamme. Jusqu'en 2018, où Dodge sort la délirante Hellcat Redeye de 797 ch gavée par un compresseur, puis la Demon, équipée d'un nouveau V8 6.2 délivrant 819 ch ! Ce sont des licornes en Europe, mais les Challenger plus civilisées ne sont pas si rares chez nous en occasion. Il ne reste plus qu'à trouver la bonne.

INTÉRIEUR

■ Ce n'est pas l'élément le plus remarquable de la Challenger. Sur les phase 1 commercialisées jusqu'en 2015, la Challenger se distingue par une position de conduite perfectible et une finition très en deçà des standards européens. Les ajustages sont parfois médiocres. Heureusement, la dotation est très riche, et cette Dodge peut se targuer d'offrir une belle habitabilité pour 4 adultes. Quant à l'électronique embarquée, bien que considérable, elle ne pose guère de problèmes. Après le restylage de 2015, les phase 2 gagnent une nouvelle planche de bord, avec un écran tactile multimédia revu et corrigé. De même, la finition est plus rigoureuse, grâce à l'emploi de matériaux de meilleure qualité, mieux assemblés. Bien sûr, les Hellcat et Demon ont droit à une exécution particulière.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Si cette Challenger est aussi imposante, c'est parce qu'elle repose sur un châssis de Mercedes Classe E. Sur la SRT-8, l'ensemble est entièrement en acier classique. Cela n'est pas un atout pour gagner des kilos, mais en cas d'accrochage vous pourrez confier l'auto à un bon carrossier indépendant. La Challenger offre des ajustages extérieurs plus rigoureux que dans l'habitacle. Il en va de même des peintures, de qualité, sauf en ce qui concerne les nombreux stickers. Quant aux boucliers peints, en composite, ils restent exposés aux chocs et aux projections.

MOTEUR

■ Les professionnels qui ont importé les Challenger en France se sont focalisés sur les versions dotées d'un V8 Hemi (culasse hémisphérique), si bien que les petites 6 cylindres sont rares. Ce dossier se concentrera donc sur les Challenger V8, la SRT-8 étant de loin la plus diffusée chez nous, en 6 l comme en 6,4 l. Tant mieux, car le V8 Hemi s'avère très fiable, et sa robuste distribution par chaîne ne pose aucun problème dans le temps. Pour les révisions, il faut les faire tous les 15 000 km. Mais certains attendent que l'ordinateur de bord se manifeste, ce qui peut être mauvais, car nombreux sont »»

Dodge Challenger R/T

»» ceux qui roulent peu, si bien que les vidanges ne sont faites que tous les trois ou quatre ans. Idéalement, il faut faire une vidange par an dans la limite de 15 000 km, ce qui coûte 357 € environ chez un indépendant, avec les filtres. Tous les 60 000 km, il faudra procéder au remplacement des bougies, ce qui fait grimper la facture à 872 € environ.

TRANSMISSION

■ Excepté la version V6 qui a reçu une boîte automatique à 4 rapports, les autres Challenger seront toutes proposées dès 2009, au choix, avec une boîte automatique d'origine Mercedes à 5 rapports ou avec une transmission mécanique à 6 vitesses signée Tremec. Un différentiel à glissement limité, non présent au lancement, fait son apparition à partir de 2009, chose utile sur une propulsion aussi puissante. Au restylage de 2015, la boîte auto est remplacée par une ZF automatique à 8 rapports, dotée de palettes au volant. En automatique ou en manuelle, ces transmissions s'avèrent très fiables. Pour bien faire, il est recommandé de vidanger la boîte auto tous les 100 000 km et de changer la crépine, ce qui coûte environ 694 €. Pour la boîte mécanique, les seuls frais se limitent à l'embrayage, à changer vers les 120 000 km, ce qui revient à 1 775 € avec la main-d'œuvre.

TRAINS ROULANTS

■ L'imposante Challenger (5,18 m) n'a rien d'un poids plume. Forcément, cela a des répercussions sur l'usure de certains consommables, qui représentent l'essentiel du budget entretien en conduite rapide. Au-delà du fait que les rotules prennent du jeu, les disques signés Brembo seront à changer vers 50 000 km (918 € par paire). Quant aux plaquettes,

n'espérez pas parcourir plus de 30 000 km avec un jeu. Mais leur coût fixé à 352 € reste raisonnable. Les pneumatiques de 20 pouces (245/45 R 20 à l'avant et 255/45 R 20 à l'arrière) sont aussi soumis à de fortes contraintes : comptez 324 € pièce, sans la pose, à renouveler tous les 30 000 km. Enfin, comme sur toutes les sportives de ce calibre, les jantes sont très exposées.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série, qui doit être identique à celui indiqué sur la carte grise, est généralement visible sur une plaquefixée sur le côté avant gauche du compartiment moteur, lorsque l'on est face à l'auto.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Le réseau Chrysler ayant disparu en France, oubliez cette piste. En revanche, il existe des spécialistes réputés dans l'importation d'américaines, comme American Car City ou US Cars pour ne citer que ceux-là. A noter que lorsqu'un rappel est opéré, Fiat gère ces aspects via FCA.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Challenger a ses entrées chez les pros, surtout la version Hellcat. Les prix étant dans la fourchette haute pour cette dernière, exigez le meilleur. Ciblez une auto à l'historique limpide, toujours bien suivie et révisée, avec une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ Nombreuses sont les Challenger présentes chez les particuliers et, l'auto étant fiable, acheter auprès de l'un d'entre eux est tentant. Limitez les risques en privilégiant un exemplaire au suivi irréprochable, que vous pourrez retracer au moyen des factures d'entretien. L'état des pneus et freins doit entrer en compte dans la négociation.

LE CLUB

■ Outre de très nombreux clubs dédiés aux autos américaines de caractère, comme le French Mopar Owner's Club, il existe en France un forum très actif spécialisé sur le sujet comme le Dodge Forum ou le Dodge Challenger Fan Club sur Facebook.

TECHNIQUE

Challenger SRT-8 (Phase 1) 2008-2015	
Nbre de cylindres	V8, 16 S
Cylindrée	6 059 cm³
Puissance maxi	425 ch à 6 000 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou 5 auto
Poids	1 900 kg
Vitesse maxi	280 km/h

Challenger SRT (Hellcat Redeye) 2018-aujourd'hui	
Nbre de cylindres	V8, compresseur
Cylindrée	6 166 cm³
Puissance maxi	717 ch (Hellcat) ou 797 ch (Redeye) 6 300 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 8 auto
Poids	2 019 kg
Vitesse maxi	320 km/h

Challenger SRT (Demon) 2018-aujourd'hui	
Nbre de cylindres	V8, compresseur
Cylindrée	6 166 cm³
Puissance maxi	840 ch à 6 300 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 8 auto
Poids	1 940 kg
Vitesse maxi	320 km/h

Challenger SRT-8 (Phase 2) 2015-aujourd'hui	
Nbre de cylindres	V8, 16 S
Cylindrée	6 413 cm³
Puissance maxi	470 ch à 6 000 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou 8 auto
Poids	1 885 kg
Vitesse maxi	293 km/h

Challenger R/T 2008-2015	
Nbre de cylindres	V8, 16 S
Cylindrée	5 654 cm³
Puissance maxi	372 ch à 5 200 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou 5 auto
Poids	1 833 kg
Vitesse maxi	254 km/h

ENTRETIEN

Excepté le budget pneus et freins qui peut flamber en conduite rapide, la Challenger est assez économique. Comptez 1 735 € environ pour parcourir 15 000 km en conduite raisonnable.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	chaîne	-
Embrayage	1 775 €	vers 120 000 km
Pneus AV/AR	877 € par train (Goodyear 20 pouces)	vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR	525 € par train	vers 140 000 km)
Disques AV/AR	877 € par train	Brembo, vers 50 000 km
Plaquettes AV	352 €	vers 30 000 km
Révision petit service	357 € vidange et filtres	tous les 15 000 km/1 an
Révision grand service	933 € vidange, bougies, etc.	tous les 50 000 km/3 ans

PRIX

De la version V6 phase 1 à la délirante Hellcat phase 2, la Challenger fait le grand écart et cela se ressent sur les prix ! Si une vieille V6 se touche à moins de 20 000 €, comptez au moins 60 000 € pour acquérir une rare Hellcat de 2019. Le juste milieu concerne les SRT-8, très nombreuses, dont le prix moyen tourne autour de 35 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Dodge Challenger SRT-8 de 86 000 km, année 2012, valeur 30 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Arras Cotisation annuelle : 887 € TTC. (franchise vol-incendie de 1 163 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Arras Cotisation annuelle : 689 € TTC. (franchise vol-incendie de 1 163 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

+
- Ligne
- Performances
- Versions Hellcat et Demon démoniaques
- Rapport prix-plaisir

−
- Finition (phase 1)
- Délicate sur route humide
- Réseau inexistant
- Poids et encombrement

Ferrari 348

Difficile de succéder à la charismatique 308… Un défi relevé par la 348, qui devait faire face à une concurrence devenue plus pointue. Imparfaite, mais attachante, cette Ferrari exigeante séduit par ses prix désormais plus attractifs.

À PARTIR DE 60 000 € **DE 1990 À 1995**

La mythique 308, devenue au gré des évolutions la 328, a posé de nouveaux jalons pour Ferrari, qui doit faire au moins aussi bien, tant en image que sur le plan commercial. Pourtant, le contexte est difficile en cette fin des années 80 avec l'émergence des rivales que sont la Lotus Esprit Turbo SE, la nouvelle Porsche 911 Type 964 et la très technologique Honda NSX. Pour ne rien arranger, le Commendatore n'est plus aux commandes, et c'est dans ces moments troubles qu'est présentée la 348 tb. Un nom qui fait référence à la cylindrée de 3,4 litres pour 8 cylindres (le moteur de la 328 réalésé), le « tb » voulant dire « transversale Berlinetta », en référence à l'implantation de la boîte de vitesses. Sur le plan du style, la 348 est bien dans l'air du temps, tout en restant fidèle aux grandes lignes des Ferrari du moment. Si le gabarit et l'architecture de cette berlinette sont proches de ceux de sa devancière, ce design plus acéré s'inspire de la grande Testarossa, avec ses lamelles latérales destinées à canaliser l'air frais vers la salle des machines, tandis que l'arrière s'orne d'une grille horizontale masquant les feux. L'intérieur de cette 2 places s'inscrit dans la pure tradition Ferrari avec des sièges enveloppants habillés d'un très beau cuir, tandis que trône pour la dernière fois, sur le tunnel de transmission, une bonne boîte à poigne avec première en bas à gauche. Une atmosphère à savourer en coupé, ou en targa qui prend le nom de « ts », un Spider venant même compléter la gamme. A partir de 1993, la 348 s'encanaille à travers la variante Challenge réservée au circuit, dont la puissance passe à 320 ch. Un niveau de puissance identique sur les derniers exemplaires produits, baptisés GTB et GTS selon les variantes, qui reçoivent en outre des bas de caisse assortis à la teinte de la carrosserie et non plus noirs. En 1995, après une production de 8 844 exemplaires, la 348

Les essais *Sport Auto*

- **N° 333 (10/89) :** contact 348 tb
- **N° 334 (01/89) :** comparatif 348 tb/Lotus Esprit SE Turbo/MVS Venturi 2.80 SPC/Porsche 911
- **N° 339 (04/90) :** essai endurance 348 tb
- **N° 343 (08/90) :** match 348 tb/Honda NSX
- **N° 349 (02/91) :** match 348 tb/Porsche 911 Turbo et 928 GT
- **N° 378 (07/93) :** essai course 348 Challenge + 348 Spider
- **N° 382 (11/93) :** comparatif 348 GTB/Porsche 911 Carrera/Honda NSX

Le choix de *Sport Auto*

■ Peu importe la version, l'essentiel est de privilégier le rapport prix-prestations. Choisissez un exemplaire impeccable, une première ou seconde main d'origine française, à l'historique limpide, un carnet à jour rangé dans sa pochette en cuir, sans oublier la trousse à outils et le double des clés.

s'efface au profit de la F355, plus moderne et autrement plus conduisible. Son comportement, pointu et imparfait à la limite, est devenu moins problématique avec le rythme de conduite qu'on adopte en général au volant d'un youngtimer. Comptez 65 000 € environ pour un bel exemplaire.

INTÉRIEUR

■ La 348 séduit par son ambiance chic et sportive, avec de beaux sièges en cuir très enveloppants, sans oublier le sublime levier de vitesses en alu, trônant dans la fameuse grille en H. L'usure des sièges, inévitable – surtout sur le bourrelet latéral côté conducteur –, doit être cohérente avec le kilométrage affiché. Les soucis récurrents concernent le mauvais vieillissement de la plupart des plastiques présents sur la console, qui ont tendance à coller, et à part les remplacer régulièrement par des neufs, il n'existe aucune solution. Les problèmes électriques sont aussi légion, avec de multiples faiblesses de connectique, notamment au niveau des commandes intégrées dans les portières. La gestion électronique de climatisation est souvent décriée pour son inefficacité, et il est fréquent que la lunette arrière blanchisse. Une pièce qui s'affiche (à condition de la trouver !) à plus de 3 600 €.

CARROSSERIE ET STRUCTURE

■ La 348 adopte un faux châssis à l'avant et à l'arrière, qui doivent tous deux être scrupuleusement examinés, la moindre déformation témoignant d'un choc. Regardez bien les soubassements, notamment l'important porte-à-faux avant. La carrosserie, en acier, est sujette à la corrosion sur les exemplaires négligés. Regardez la baie de pare-brise, les évacuations de la partie avant ou les seuils de portes. D'origine, la 348 fait bonne impression. L'alignement des éléments de carrosserie doit être parfait et l'ouverture/fermeture des portes et capots ne pas poser le moindre problème. De nombreuses pièces sont spécifiques, et certaines deviennent difficiles à trouver, ce qui se ressent sur les tarifs. Ainsi, comptez près de 1 200 € pour un simple rétroviseur, 1 445 € pour une aile avant et 6 030 € pour un capot ! »»

Ferrari 348

» MOTEUR

■ La 348 reçoit en position longitudinale arrière le V8 apparu sur la Mondial T, repris sur la 328. Réalésé à 3,4 litres sur la 348, ce bloc à 32 soupapes et carter sec développe 300 ch dans sa configuration d'origine, voire 320 ch sur les variantes Challenge ou les ultimes GTB et GTS de série. Ce V8 est réputé très fiable, au point de dépasser les 100 000 km sans encombre. Mais cela impose de l'utiliser régulièrement, ainsi que de faire un warm up avant de le solliciter, et de bien l'entretenir. Faites au minimum une révision annuelle comprenant la vidange avec une huile de qualité (11 litres) et le changement des filtres, ce qui revient à 1 430 € environ. Le gros point de l'entretien reste le remplacement de la courroie de distribution, une opération à faire dans la limite de 40 000 km ou tous les 4 ans. Si le coût des pièces, de l'ordre de 605 €, reste abordable, c'est ici la main-d'œuvre qui pique, au point de faire exploser la facture à 8 350 € chez un indépendant, et bien plus dans le réseau officiel. A cette occasion, profitez-en pour changer la pompe à eau. Enfin, l'auto n'étant plus toute jeune, certains périphériques souffrent de leur grand âge, comme l'alternateur par exemple, souvent à refaire.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion adopte exclusivement une boîte mécanique à 5 rapports à l'ancienne, avec la première en bas à gauche. Très ferme à manipuler à froid, ce qui implique de bien décomposer, elle devient plus agréable au fur et à mesure que l'huile de boîte chauffe. Si la boîte est réputée fiable, l'embrayage d'origine Valeo est en revanche plus fragile, en particulier sa butée dont l'hydraulique a tendance à fuir. Cela peut polluer les disques et le plateau, ce qui engendre de gros frais de réfection pour les remplacer, avec plus de 4 275 € en monodisque, les versions bidisque réclamant 4 765 €. La longévité de l'embrayage dépend de la conduite adoptée, mais quoi qu'il en soit, il excède rarement les 40 000 km.

TRAINS ROULANTS

■ Comme les autos de son époque, la 348 est relativement légère, en restant sous la barre des 1 500 kg. Cela lui permet de ne pas trop faire souffrir les

consommables, excepté les pneus arrière, à changer tous les 10 000 km environ. Comptez un budget de 1 183 €, voire plus, car il est conseillé de remplacer en même temps ceux à l'avant, même s'ils sont encore bons ! Les freins acier, communs à la F355, sont heureusement plus résistants, et restent relativement abordables. Pour les disques avant ventilés comptez 570 € la paire, ceux situés à l'arrière 470 €. Au-delà de ces aspects, gardez à l'esprit l'âge de la 348, ce qui implique que les silent-blocs, essentiels au bon comportement, peuvent être à changer s'ils sont encore d'origine. Un constat qui ne vaut pas pour les amortisseurs, réputés increvables. Enfin, lorsque la voiture est à niveau, il est important de vérifier la géométrie des trains à chaque révision. Dernier point : les jantes étant exposées aux coups de trottoir, pensez à bien les contrôler.

IDENTIFICATION

■ La 348 bénéficie de plusieurs marquages, indiquant le numéro de série, qui doit bien sûr être présent sur la carte grise. On retrouve ce numéro dans l'embrasure de la porte sur une plaque métallique, mais aussi dans le compartiment moteur, sur un bol d'amortisseur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Si le réseau est tout à fait valable pour effectuer l'entretien – du moins si l'on a le budget qui va bien –, mieux vaut écarter cette piste pour acheter, la 348 étant trop ancienne.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Vu les enjeux en cas de problèmes, nous vous recommandons cette filière pour acheter une auto révisée et irréprochable, vendue avec une garantie. Certes, vous la paierez au prix fort, mais un professionnel n'a d'autre choix que d'assumer en cas de vice caché, avec une obligation de résultat.

LES PARTICULIERS

■ C'est ici que vous trouverez les meilleurs prix, mais pas forcément les meilleures voitures. A réserver à ceux qui connaissent bien leur sujet, ou faites-vous aider d'un expert. N'achetez qu'une belle auto 100 % d'origine à l'historique limpide, avec un entretien suivi et à jour.

LE CLUB

■ La 348 a bien sûr sa place auprès du club Ferrari France, qui compte près de 900 autos. C'est là que vous pouvez poser vos questions avant d'acheter votre exemplaire.
clubferrarifrance.fr
(06.74.48.40.81)

TECHNIQUE

348 1990 à 1995	
Nbre de cylindres	**V8**
Cylindrée	**3 405 cm³**
Puissance maxi	**300 ch à 7 200 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Manuelle 5 rapports**
Poids	**1 465 kg**
Vitesse maxi	**275 km/h**

ENTRETIEN

Comme toutes les Ferrari, rouler en 348 reste un luxe, même s'il est possible d'effectuer l'entretien chez un bon professionnel, plus abordable que le réseau. Mais prudence car cette auto commence à souffrir de son grand âge. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 3 650 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**719 € par train 17 pouces**	**vers 10 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 183 € par train**	**vers 150 000 km**
Disques AV/AR	**571/469 €**	**vers 50 000 km**
Plaquettes AV/AR	**363 €**	**vers 30 000 km**
Embrayage	**4 274 € environ, en monodisque**	**vers 40 000 km**
Echappement	**4 763 €**	**vers 180 000 km**
Révision standard	**1 428 €**	**environ 10 000 km/1 an**

PRIX

S'il est possible de dénicher une 348 tb dès 60 000 €, la moyenne du marché se situe plutôt entre 70 000 - 80 000 € selon l'état, sachant que le marché est très « évolutif ». Les 348 ts sont à peine plus chères. Mais pour le Spider, les prix sont plus autour des 100 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une 348 ts de 60 000 km, année 1991, valeur 70 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Bordeaux. Cotisation annuelle : 1 408 € TTC (franchise vol-incendie de 1 675 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Bordeaux. Cotisation annuelle : 980 € TTC (franchise vol-incendie de 1 675 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ V8 fiable et communicatif ■ Ligne ■ Prix d'achat ■ Prestige

■ Comportement délicat à la limite ■ Entretien onéreux ■ Finition décevante ■ Performances

Ferrari
550/575 Maranello

Les années qui passent semblent sublimer la 550 Maranello, rebaptisée 575 M lors du restylage de 2002. Archétype de la berlinette à V12 avant, elle offre d'irrésistibles saveurs à l'ancienne.

À PARTIR DE 90 000 € **DE 1996 À 2006**

Aujourd'hui, plus personne ne s'étonne de voir des Ferrari de route afficher des puissances délirantes, dignes d'anciennes Formule 1. Le plus surprenant est leur relative facilité de conduite, les aides électroniques offrant une efficacité redoutable, parfois d'un grand secours. Cependant, certains puristes souhaiteraient retrouver des sensations plus authentiques. Et accessoirement des autos au style plus sobre, dénuées d'appendices aérodynamiques. Ce plaisir est proposé à partir de 1996 par la Ferrari 550 Maranello. Difficile de rester de marbre face à ce pur-sang. Derrière cette ligne bien proportionnée, la 550 Maranello reçoit sous son long capot un V12 5,5 litres atmosphérique développant 485 ch à 7 000 tr/mn. Le tout est couplé à une boîte manuelle à 6 rapports dotée de la traditionnelle grille en aluminium. Si vous êtes sensible au progrès technologique, sans doute serez-vous encore plus attiré par les charmes de la 575 M apparue en 2002. Sous un léger restylage, elle a bénéficié d'une sérieuse refonte. La cylindrée et la puissance du V12 sont respectivement portées à 5,7 litres et 515 ch, ce qui profite bien sûr aux performances, surtout que la boîte robotisée appelée « F1 » est présente dans plus de 90 % des cas. Celle-ci n'affiche pas la fulgurance des transmissions plus récentes, mais elle séduit déjà par sa rapidité d'exécution.

Entre 550 et 575, deux écoles s'opposent donc, entre le classicisme absolu d'un côté, et quelques compromis avec le progrès de l'autre. Côté prix, la 550 a vu sa cote flamber ces dernières années puisqu'elle s'affiche désormais de 135 à 180 000 € avec plus ou moins 50 000 km au compteur. La 575 semble pour l'heure moins recherchée, et peut se dénicher de 99 à 120 000 € dans des états comparables.

Les essais *Sport Auto*

- **No 417 (10/96) :** Essai 550 Maranello
- **No 419 (12/96) :** Match 550 Maranello vs Viper GTS
- **No 462 (07/00) :** Comparatif 550 vs Lamborghini Diablo 6.0 vs Aston Martin DB7 Vantage
- **No 478 (11/01) :** Match 550 vs Aston Martin Vanquish
- **No 480 (01/02) :** Comparatif 550 vs Mercedes 500 SL vs BMW Z8 vs Aston Martin DB7 Volante
- **No 485 (06/02) :** Contact 575 Maranello
- **No 522 (07/05) :** Contact 575 Superamerica

Le choix de *Sport Auto*

■ Sans trop sacrifier aux performances, la 550 s'impose pour bénéficier de la boîte manuelle, qui a une saveur incomparable chez Ferrari. Et puis, par rapport à une 575, elle offre un amortissement plus ferme et une conduite plus authentique. Une valeur sûre, dont la cote ne cesse de monter…

INTÉRIEUR

■ Ambiance grand tourisme garantie à bord de cette berlinette encore actuelle par bien des aspects, tant sa dotation de série est riche… si l'on oublie l'absence d'écran avec GPS. Certaines options prisées apportent un vrai plus en termes d'ambiance, notamment les sièges « sport » Daytona ou la bagagerie en cuir faite sur mesure qui se sangle à l'arrière. Avec les années qui passent, si l'électronique embarquée semble bien vieillir excepté la gestion de la boîte F1 – parfois capricieuse –, ce n'est pas le cas des cuirs qui, sous l'effet de la chaleur, se détendent. Cela vaut aussi pour la planche de bord, la plage arrière et même les contre-portes. Un gros budget sellerie sera donc peut-être à prévoir. Autre faiblesse récurrente : les boutons en plastique deviennent collants avec le temps, et les inscriptions s'effacent. Ces pièces fragiles sont, heureusement, refabriquées comme à l'origine, mais cette fois dans un plastique qui résiste à la chaleur.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Les 550 - 575 renferment un complexe châssis en acier de type « sandwich », utilisant des sections renforcées pour supporter les éléments clés comme la mécanique ou la carrosserie. Celle-ci est majoritairement composée d'aluminium. Autant dire qu'en cas de sinistre, il faudra consulter un spécialiste, et cela va se payer au prix fort. Sinon, sachez que d'origine la carrosserie présente très bien, avec des ajustages millimétrés et des peintures irréprochables. Si ce n'est pas le cas sur l'exemplaire convoité, vous êtes en présence d'une auto qui a été mal réparée. En auscultant les soubassements, regardez bien l'état des silencieux, ces éléments n'étant pour l'heure plus disponibles à l'usine.

MOTEUR

■ Issu de la 456 GT, ce V12 48 soupapes quatre arbres à lubrification par carter sec »»

Ferrari 550/575 Maranello

»» est un joyau mécanique. D'une cylindrée initiale de 5 474 cm³ pour 485 ch sur la 550, il passe à 5 748 cm³ et 515 ch en 2002 sur la 575 Maranello. Malgré des régimes de rotation élevés – de l'ordre de 7 000 tr/mn –, ce bloc à la distribution commandée par courroie affiche une belle fiabilité. Il faudra en revanche refaire la distribution tous les 4 ans dans la limite de 30 000 km, ce qui coûte dans les 3 060 €, sans compter la pompe à eau. Pour la révision annuelle, prévoyez une enveloppe de 1 224 € pour effectuer l'indispensable vidange et le remplacement des filtres, et 3 060 € pour la grosse révision comprenant les bougies. Cette Ferrari n'étant plus toute jeune, certains soucis apparaissent, concernant notamment le circuit de refroidissement qui est le maillon faible sur les exemplaires trop souvent exposés aux encombrements urbains. Pour éviter de faire un joint de culasse – ce qui coûte dans les 15 300 € de remise en état ! –, il est vivement recommandé de remplacer les durits et de bien vérifier l'état du radiateur. Aussi, les sondes thermo-couple et lambda peuvent se mettre en défaut, et leur remplacement coûte dans les 2 550 €. Enfin, certaines pièces comme les pompes à carburant ne sont plus disponibles, ce qui impose un reconditionnement. L'opération est facturée 2 650 €.

TRANSMISSION

■ Difficile de résister à l'appel de la mythique boîte en H à 6 rapports installée sur la 550. Cette commande est devenue minoritaire sur les 575 qui ont succombé à la fameuse boîte F1, également à 6 rapports. Contrairement à une classique boîte manuelle, l'usure de l'embrayage peut se mesurer grâce à une valise de diagnostic. Mais vous vous exposez à d'autres problèmes ! Sur la boîte F1, la pompe hydraulique peut lâcher, et le remplacement du groupe complet coûte dans les 16 320 € chez Ferrari avec la main-d'œuvre ! Quant au remplacement de l'embrayage (inévitable vers 100 000 km, voire avant selon la conduite), comptez

pour l'une et l'autre près de 11 220 €. Mais ce sera au moins moitié moins cher si vous faites appel à un bon spécialiste indépendant.

TRAINS ROULANTS

■ Cette grosse propulsion subit d'abord l'usure due à son poids (1 690 kg avec les pleins pour la 550). Ensuite, le souci majeur est l'âge de l'auto, qui dispose le plus souvent de ses rotules et silent-blocs d'origine. Pour les remplacer, comptez environ 2 040 € chez un indépendant, ce qui va transfigurer le comportement de l'auto. L'amortissement piloté, bien que robuste, sera probablement à changer aussi, ce qui revient à 6 120 € par train. Les disques en acier réclament 1 530 € par train pour leur remplacement, tandis que les plaquettes vous coûteront 867 € avec la main-d'œuvre. Quant aux pneus de 18 pouces d'origine, les changer revient à 1 530 € environ pour les quatre.

IDENTIFICATION

■ La 550 reçoit plusieurs marquages indiquant le numéro de série (figurant sur la carte grise). L'un d'entre eux est bien visible dans le compartiment moteur, sur la traverse avant, où est rivetée la plaque constructeur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Les 550 - 575 sont trop anciennes pour se trouver à la vente dans le réseau. A oublier… sauf dans le cas d'une reprise.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est la filière à privilégier pour acheter sereinement un exemplaire impeccable et entièrement révisé, à condition de passer par un spécialiste sérieux. Quitte à payer le prix fort, exigez en retour une garantie totale de 12 mois minimum.

LES PARTICULIERS

■ Pour limiter les risques, visez un exemplaire à l'historique limpide, comprenant notamment toutes les factures d'entretien depuis son immatriculation pour voir avec quel sérieux l'auto a été suivie.

LE CLUB

■ Le club principal est le très actif **Club Ferrari France.** Celui-ci compte près de 900 autos dans ses rangs, dont pas mal de Maranello. Contact sur **car-cff@wanadoo.fr** ou au **01.47.39.96.50.** Un bon moyen pour se renseigner auprès de « gens qui savent » avant d'acheter votre exemplaire.

TECHNIQUE

550 Maranello 1996 à 2002	
Moteur	V12, 48 S, 5 474 cm³, 485 ch à 7 000 tr/mn
Transmission	6 rapports manuels
Poids	1 690 kg
V.max.	312 km/h

575 Maranello 2002 à 2006	
Moteur	V12, 48 S, 5 748 cm³, 515 ch à 7 250 tr/mn
Transmission	6 rapports robotisés
Poids	1 730 kg
V.max.	325 km/h

ENTRETIEN

On s'en doutait, rouler en Ferrari V12 n'est pas donné, et cela se confirme ici. Prévoyez environ 6 120 € pour parcourir 10 000 km, et bien plus s'il faut remettre à niveau l'auto côté embrayage, circuit de refroidissement et silentblocs notamment, des opérations devenues courantes vu son âge.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	3 000 € avec galets et tendeurs	tous les 30 000 km/4 ans
Embrayage	env. 11 000 € (BVM6 ou F1)	vers 80 000 km
Echappement	2 050 €	vers 190 000 km (silencieux plus disponible chez Ferrari)
Pneus AV/AR	500/1000 € par train	vers 20 000 km
Amortisseurs AV/AR	3 000 € par train	vers 150 000 km
Disques AV	1 500 €	vers 40 000 km
Plaquettes AV	850 €	vers 30 000 km
Révision petit service	env. 1 200 €	tous les 10 000 km/1 an
Révision grand service	3 000 €	tous les 30 000 km/4 ans.

PRIX

Clairement, il y a eu une forte inflation sur les 550 ces dernières années, de nombreux amateurs voyant en elle l'ultime Ferrari V12 « à l'ancienne », avec sa boîte manuelle. Ils ont raison, et cela se traduit par un engouement qui se ressent sur les prix. La 550 s'affiche à 110 000 € minimum. La 575 reste pour l'heure plus abordable en se négociant à état comparable environ 30 000 € moins cher.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une 550 Maranello de 37 000 km, année 2000, valeur 149 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Dijon. Cotisation annuelle : 2 505 € T.T.C. (franchise de 2 280 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Dijon. Cotisation annuelle : 1188 € T.T.C. (franchise de 2 280 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ **Déjà un grand classique** ■ **Moteur fabuleux** ■ **Plaisir de la boîte manuelle (550)** ■ **Fiabilité d'ensemble**

■ **Cote en forte hausse (550 surtout)** ■ **Coûts d'entretien élevés** ■ **Grosses réparations à prévoir en raison de l'âge** ■ **Boîte F1 majoritaire sur 575**

Ferrari FF

Bien avant le Purosangue, Ferrari a commercialisé des modèles à 4 places au tempérament volcanique. Un break de chasse à transmission intégrale…

À PARTIR DE 105 000 € **DE 2011 À 2016**

Chez Ferrari, les coupés à 4 places existent depuis les années 60. Après la sublime 250 GT 2 + 2 (ou GTE), la firme au cheval cabré en a même fait un incontournable dans sa gamme. La série 400 a pris la relève, puis la 456 GT, suivie de la 612 Scaglietti. Cela nous amène à la FF – pour Ferrari Four – en référence à ses 4 places et à ses 4 roues motrices. Ce modèle en rupture avec les générations précédentes prend les traits d'un break de chasse. Présentée au Salon de Genève en mars 2011, la FF reste fidèle au moteur V12 avant placé longitudinalement. Et quel V12 ! Il est, issu de la berlinette F12, est placé en retrait des roues avant pour équilibrer les masses. C'est un fantastique 6,3 litres atmosphérique à injection directe qui délivre 660 ch. Une puissance permettant de transfigurer cette Ferrari très habitable (coffre de 450 litres) en une sportive, et ce, malgré un poids important de 1 880 kg. La FF efface l'exercice du 0 à 100 km/h en 3''7 et revendique 335 km/h ! Par ailleurs, elle inaugure une transmission intégrale pour le moins originale : celle-ci n'est pas permanente, puisqu'elle fait appel à une mini-boîte à 2 rapports (placée sur l'extrémité avant du vilebrequin), qui gère l'enclenchement automatique du train avant, synchronisée par l'électronique aux 7 rapports de l'arrière. La FF est produite jusqu'en 2016 à 2 291 exemplaires, puis remplacée par la GTC4Lusso. Elle s'échange aujourd'hui à un prix moyen situé aux alentours de 130 000 €.

Les essais *Sport Auto*

- **No 592 (05/11) :** Contact Ferrari FF
- **No 602 (03/12) :** Voyage Ferrari FF
- **No 659 (12/16) :** "C'est la mienne" Ferrari FF

Le choix de *Sport Auto*

■ La FF n'ayant pas changé pendant sa carrière, nous chercherons ici un bel exemplaire à l'historique clair présentant le meilleur rapport prix/kilométrage. Si votre budget le permet, traquez les FF comportant des options One to One de personnalisation, qui rehaussent encore leur rareté.

INTÉRIEUR

■ Oubliez la finition légère des Ferrari des années 80-90. La FF bénéficie d'une rigueur que l'on est en droit d'attendre d'une auto de cette catégorie. Les cuirs vieillissent bien, et les assemblages sont convaincants. Seule la tablette arrière, un peu légère, peut générer des vibrations sur mauvais revêtement. L'électronique embarquée peut aussi être à la source de dysfonctionnements, généralement résolus en atelier par une simple reprogrammation. Cela affecte le GPS ou encore les sièges chauffants

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La FF fait beaucoup pour réduire sa masse, puisque sa structure et sa carrosserie sont intégralement en aluminium, à l'exception des boucliers, en matériaux composites. Inutile de préciser qu'en cas de choc, il faudra consulter un vrai spécialiste. D'origine, tout est parfait, de la brillance et de la profondeur des peintures aux divers ajustages. Un rendu approximatif doit vous alerter sur le fait que vous êtes en présence d'une auto qui a été mal réparée. La FF étant basse et exposée au moindre choc, il vous faudra ausculter attentivement l'état des flancs mais aussi les soubassements, dotés d'un carénage à fond plat.

MOTEUR

■ Sous le long capot prend place un véritable joyau mécanique comme on n'en verra plus : un V12 6,3 litres atmosphérique à 48 soupapes. Etroitement dérivé de celui de la F12, il passe de 740 à 660 ch mais reste adepte des hauts régimes, en tutoyant sans peine les 8 000 tr/mn. Autant dire qu'il faut bien le laisser chauffer avant de le solliciter et lui prodiguer un entretien suivi. Cela implique une révision »»

Ferrari FF

» tous les 20 000 km ou une fois par an, l'ordinateur de bord pouvant vous demander de diviser cette fréquence par deux en cas d'usage intensif. Comptez 1 775 € chez un spécialiste indépendant… et près du double chez Ferrari. Tous les 50 000 km, une grosse maintenance est à prévoir avec le remplacement des 12 bougies et des courroies d'accessoires, ce qui coûte dans les 2 600 €. Bonne nouvelle, ce V12 à distribution par chaîne brille par sa fiabilité. Le seul rappel, qui se limite à une vérification en atelier, concerne le bouchon de carter d'huile, qui peut se dégrader avec le temps.

TRANSMISSION

■ La FF reçoit une boîte F1 à 7 rapports – une Getrag à double embrayage – qui se montre réactive et efficace au quotidien. Elle bénéficie d'un bain d'huile à vie, mais effectuer une vidange tous les 100 000 km n'est pas superflu si l'on fait beaucoup de ville ou du circuit. Le maillon faible concerne plutôt – de façon très aléatoire – la transmission intégrale, au niveau de la boîte de transfert. Lorsque les capteurs sont endommagés, la FF reste en propulsion, perd les modes de conduite et n'offre plus une sécurité optimale. C'est un vrai problème car l'intervention coûte une fortune : il faut déposer la boîte et changer les composants, et cela revient à près de… 31 620 € ! Mieux vaut donc s'assurer avant d'acheter que cet élément fonctionne parfaitement bien.

TRAINS ROULANTS

■ Longue, spacieuse, relativement bien finie et bien équipée, la FF est une GT qui approche les 1 900 kg à vide. Cet embonpoint a des

conséquences sur l'usure des périssables, en fonction de la conduite adoptée. Ces éléments sont très coûteux, alors évidemment, avoir le pied lesté ou s'aventurer sur circuit alourdira la facture. Un train de pneus coûte environ 1 040 €, et les 4 disques en carbone-céramique sont facturés 15 700 € avec les plaquettes ! Les amortisseurs pilotés sont réputés fiables et c'est tant mieux, chacun valant 2 065 € pièce, soit 4 130 € par train. Autant d'éléments à contrôler avant d'acheter une Ferrari FF ! Enfin, sans surprise, les jantes sont particulièrement exposées au moindre coup de trottoir.

IDENTIFICATION

Le numéro de châssis est visible sur une petite plaque métallique fixée derrière le pare-brise, mais aussi sur la coque de la colonne de direction et sur un autocollant visible dans l'embrasure de la porte passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ La FF commence à être âgée, si bien qu'elle se raréfie dans le réseau occasion, sauf dans le cas d'une reprise. Vous aurez au moins l'assurance d'avoir un exemplaire suivi, irréprochable (190 points de contrôle) et bénéficiant d'une garantie, mais cela se fera au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est la piste à privilégier pour faire un achat serein où, à l'instar du réseau, vous êtes en droit d'exiger une auto parfaite et garantie. Mais là encore, cette tranquillité d'esprit vous coûtera cher.

LES PARTICULIERS

■ C'est auprès des particuliers que l'on trouve les tarifs les plus séduisants, mais pas forcément les meilleures occasions. Pour limiter les risques, visez un exemplaire ayant toujours bénéficié d'un entretien suivi, chose vérifiable au moyen des factures. Et n'oubliez pas de prendre en compte l'état des consommables pour éventuellement négocier le prix en conséquence !

LE CLUB

■ La FF a bien sûr déjà sa place au **Club Ferrari France,** qui compte près de 900 autos. Contactez-les à **car-cff@wanadoo.fr** ou au **01.47.39.96.50.** N'hésitez pas à partager avec des propriétaires avant de vous lancer.

TECHNIQUE

FF 2011 à 2016	
Nbre de cylindres	V12, 48 S, position centrale avant
Cylindrée	6 262 cm^3
Puissance maxi	660 ch à 8 000 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports (F1) à double embrayage
Poids	1 880 kg
Vitesse maxi	330 km/h

ENTRETIEN

Mieux vaut acheter un exemplaire bien suivi et sortant de révision avec des périssables en bon état, car tout est coûteux sur cette GT hors norme. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget d'entretien d'environ 3 365 €, sans l'essence ni l'assurance.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneumatiques	1 040 € par train (20 pouces)	vers 25 000 km
Amortisseurs	4 130 € par train	vers 150 000 km
Disques (céramique)	7 850 €	vers 80 000 km
Plaquettes AV	1 040 € le jeu	vers 40 000 km
Embrayage (boîte F1)	garanti à vie	
Echappement	3 131 €	vers 200 000 km
Révision petit service	1 775 €	tous les 20 000 km/1 an

PRIX

La fourchette est large, et la FF continue de naviguer au-delà des 100 000 €. Pour les exemplaires les plus kilométrés – approchant les 130 000 km –, comptez au minimum 105 000 €. Les modèles totalisant moins de 40 000 km s'affichent encore à 140 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Ferrari FF de 61 000 km, année 2011, valeur 145 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Rambouillet. Cotisation annuelle : 2 960 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 2 856 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Levallois. Cotisation annuelle : 1 524 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 2 856 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ **Style** ■ **4 vraies places et un coffre**
■ **Moteur-boîte** ■ **Polyvalence**
■ **Performances**

■ **Encombrement**
■ **Poids**
■ **Entretien coûteux**

Fiat Coupé 2.0T

Spécialisé dans la petite auto populaire, Fiat a toujours proposé un modèle sportif, destiné aux passionnés. Au début des années 90, le géant turinois sort le roadster Barchetta, et le Coupé, irrésistible en version turbo…

À PARTIR DE 5 000 € **DE 1994 À 2001**

En marge de modèles abordables destinés à motoriser le bon peuple, Fiat a toujours cultivé un penchant pour les voitures passion . On se souvient des mythiques 8 V, mais aussi des Dino coupés et cabriolets (équipées de 6 cylindres Ferrari), ou encore des roadsters X 1/9 et 124 des années 70, sans oublier le bourgeois coupé 130. Des Fiat charismatiques, différentes mais accessibles. Aux côtés d'un roadster nommé Barchetta, Fiat lance en juin 1994 un coupé baptisé… Coupé. On aime, ou on déteste, mais son style clivant signé Chris Bangle est l'un de ses points forts. Difficile de reconnaître une Tipo, qui lui prête ses soubassements !

Idem pour l'intérieur, imaginé par Pininfarina avec son bandeau couleur carrosserie dans lequel est implantée l'instrumentation. Ce coupé 2 + 2 en offre beaucoup pour pas cher, et il ratisse large en débutant avec un 4 cylindres 1.8 16 V de 130 ch emprunté à la… Barchetta ! Un bloc joyeux qui n'a rien d'indigne (0 à 100 km/h en 9''2, 205 km/h). Mais pour avoir de vraies sensations sportives, il faudra viser du côté des 2 litres, même si tous ne se valent pas. Cela commence avec le bloc 16 V Lampredi issu de la Lancia Delta (et adapté à la Croma), retravaillé pour l'occasion. Apparu en octobre 1994, ce 2.0 atmo de 142 ch est remplacé en octobre 1996 par un 5 cylindres 2.0 20 V de 147 ch provenant de la Bravo HGT. On gagne en souplesse mais seules les versions turbo méritent le label « sportives ». A ses débuts, le Coupé Turbo bénéficie du 2.0 16 V Lampredi, gavé par un Garrett T3, lui permettant de délivrer 195 ch (225 km/h, 0 à 100 km/h en 7''5). En octobre 1996, cette version est basée, cette fois, sur le 5 cylindres 2.0 20 V, et elle revendique pas moins de 220 ch. Rauque et rageur, ce 5 cylindres turbo (qui gagne une boîte à 6 rapports en mars 1999) offre des performances de premier plan (0 à 100 km/h en 6''5, 250 km/h). Cette version de pointe suréquipée a notre préférence. Un vrai plaisir, accessible au prix

Les essais *Sport Auto*

- **N° 419 (12/96) :** Match Coupé 2.0 Turbo 20 V vs Alfa Romeo GTV6
- **N° 425 (06/97) :** Dossier Coupés (Match Coupé 2.0 Turbo 20 V vs Renault Mégane Coupé 16 V)
- **N° 433 (02/98) :** Comparatif Coupé 2.0 20 V vs Alfa Romeo GTV T.S. vs Citroën Xsara Coupé 2.0i vs Renault Mégane Coupé 16 V
- **N° 446 (03/99) :** Contact Coupé 2.0 Turbo 20 V Edition Limitée
- **N° 454 (11/99) :** Dossier Coupés (2.0 20 V Turbo Plus)
- **N° 464 (09/00) :** Fiche occasion Fiat Coupé

Le choix de *Sport Auto*

■ Nous conseillons bien sûr une Turbo, en 20 V si possible, cette dernière étant vraiment performante et fiable. L'idéal serait de dénicher une version postérieure à 1999, afin de bénéficier de la boîte à 6 rapports et d'une finition plus rigoureuse. Pour être tatillon, nous viserons une série spéciale Turbo Plus ou Edition Limitée, suréquipée.

d'une citadine, un bel exemplaire valant près de 7 000 € environ. Il y a certes moins cher, à partir de 2 500 €, voir 1 500 € en Allemagne, mais c'est moins bien !

INTÉRIEUR

■ Ce coupé joue à fond la carte « rétro » avec son bandeau peint couleur carrosserie. L'ambiance fait très grand tourisme, et l'auto est taillée pour les longs trajets en offrant 4 vraies places et un coffre digne de ce nom. L'équipement de série, riche sur toutes les versions, est pléthorique sur les élitistes Turbo. Ces dernières proposent en plus deux séries spéciales à retenir, la Turbo Plus, dotée d'une esthétique améliorée avec des bas de caisse profilés, un pare-chocs avant modifié, un démarreur par bouton-poussoir, la boîte à 6 rapports et des sièges Recaro en cuir. L'autre, baptisée Edition Limitée, est identique sauf qu'elle dispose de jantes et de fond des phares couleur gris titane. Dans tous les cas, même si ces coupés ont été assemblés chez Pininfarina, la finition demeure assez légère (bruits de mobilier), et il est fréquent que le revêtement en plastique de la console centrale se désagrège (595 € de remise en état chez un spécialiste).
Il y a aussi un souci électrique chronique, néanmoins sans gravité : le ventilateur se déclenche souvent sans raison, y compris à froid dès que l'on met le contact.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Ce coupé adopte une coque et des ouvrants tout en acier. La carrosserie est vulnérable en ville (les flancs et l'avant) et nécessite de fréquentes séances de « lifting ». Le long capot avec ses phares, très exposé et cher (1 470 €), est souvent piqué par les projections de gravillons. Lourd, il fatigue les vérins (comptez 127 € de remise en état). Certaines pièces, comme les phares (596 €), deviennent introuvables, comme les collecteurs d'échappement ou le silencieux ! La canule chromée fixée à son extrémité peut tomber, ce qui fait fondre le bouclier arrière, en composite. Vérifiez son état (671 €), et le bouclier situé à l'avant »»

Fiat Coupé 2.0T

(1 094 €). Enfin, le traitement anticorrosion semble efficace, la rouille épargnant ce coupé.

MOTEUR

■ Le Fiat Coupé Turbo a débuté sa carrière avec un 4 cylindres 2.0 16 V de 195 ch, agréable, performant, mais fragile. Si l'huile moteur est de mauvaise qualité, l'embiellage en pâtit (coussinets détériorés et chute de pression d'huile). Ce bloc 16 V est remplacé fin 1996 par un 5 cylindres 2.0 20 V de 220 ch. Cette version proposée jusqu'en 2001 est la plus diffusée. Ce bloc est fiable (certains affichent 300 000 km), sous réserve d'être entretenu. Cela passe par une révision tous les 10 000 km, avec une vidange avec une huile de qualité (15W50) et le changement des filtres (382 € chez un spécialiste, le double dans le réseau). Une grosse intervention est prévue vers les 120 000 km. Le bloc est doté d'une distribution par courroie, remplacée tous les 80 000 km. Cela nécessite quelques heures de main-d'œuvre (1 132 € chez un spécialiste, 1 983 € dans le réseau). Les seules faiblesses chroniques concernent les collecteurs, qui se fissurent (surtout sur modèles de 1996). Cette opération reste onéreuse (1 484 € chez un spécialiste). Les radiateurs d'eau pourrissent (426 € de pièces plus 2 heures de main-d'œuvre). Enfin, il est vital de respecter les temps de chauffe du turbo avant de le solliciter, et de couper le contact.

TRANSMISSION

■ Cette traction, dotée d'une classique (et solide) boîte mécanique à 5 rapports, ne souffre pas de faiblesse particulière sur ce point. Idem pour l'excellente boîte à 6 rapports, introduite à partir de mars 1999. Si l'auto est bien conduite, l'embrayage digère sans peine le couple. Non seulement la puissance est délivrée progressivement malgré l'apport du turbo, mais en plus un viscocoupleur se charge de répartir efficacement le couple entre les roues motrices. Cela étant, un remplacement de l'embrayage est à prévoir à l'approche des 100 - 120 000 km (comptez 974 € pièces et main-d'œuvre chez un spécialiste), une échéance à prendre en compte avant d'acheter, si cela n'a pas été fait. Et sur une auto maltraitée, l'embrayage peut « cirer » en à peine 30 000 km.

TRAINS ROULANTS

■ Ce coupé procure un vrai plaisir de conduite, en virant à plat et en proposant un train avant accrocheur. Bien sûr, un démarrage canon génère des

remontées de couple dans la direction, et cette Fiat n'est pas une pistarde. A partir de 1997, Fiat a installé une barre anti-rapprochement sur les versions Turbo afin d'améliorer le comportement. Autre bon point, l'endurance du freinage (signé Brembo), du moins en conduite normale sur route, car des efforts intensifs répétés peuvent voiler les disques avant. Heureusement, ces périssables demeurent facturés à des prix Fiat ! Comptez chez un spécialiste 448 € de forfait pour les disques avant avec les plaquettes (main-d'œuvre comprise !), et seulement 347 € pour l'arrière (mais prévoyez le double dans le réseau). Il existe néanmoins une faiblesse au niveau des bras arrière, qui peuvent à la longue prendre du jeu (comptez 616 € de remise en état).

IDENTIFICATION

■ Les numéros d'identification (qui doivent figurer sur la carte de grise) sont gravés sur une « plaque constructeur », rivetée sur la traverse avant du compartiment moteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Ce coupé est trop ancien pour se trouver dans le réseau. Une piste à oublier, sauf pour réaliser l'entretien… mais vous le paierez au prix fort !

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Excepté les modèles Dino, les Fiat n'intéressent pas du tout ces pros du haut de gamme, y compris ce coupé, pourtant racé et assez exclusif (70 000 exemplaires toutes versions confondues)…

LES PARTICULIERS

■ C'est ici que vous trouverez votre coupé, mais attention ! Les modèles modifiés et maltraités sont légion, et sous les 4 000 €, vous avez une majorité de « poubelles ». Privilégiez un modèle irréprochable (origine, historique, entretien suivi et à jour…), car seuls ces exemplaires donnent satisfaction… et auront un jour de la valeur !

LE CLUB

■ Cette Fiat est si charismatique qu'il existe une structure dédiée : le Club Coupé Fiat France. Une adresse à retenir pour glaner de précieux conseils auprès de vrais passionnés ! **Voir page facebook -Club coupé Fiat France.**

TECHNIQUE

Coupé 2.0T 16 V 1995 à 1996	
Nbre de cylindres	4 en ligne, 16 V
Cylindrée	1 995 cm³
Puissance maxi	195 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	Mécanique à 5 rapports
Poids	1 320 kg
Vitesse maxi	225 km/h
Coupé 2.0T 20 V 1996 à 2001	
Nbre de cylindres	5 en ligne, turbo, 20 V
Cylindrée	1 998 cm³
Puissance maxi	220 ch à 5 750 tr/mn
Boîte de vitesses	Mécanique à 5 rapports (6 rapports dès mars 1999)
Poids	1 310 kg
Vitesse maxi	250 km/h

ENTRETIEN

Rouler en sportive de caractère n'est pas toujours hors de prix, du moins si vous faites l'entretien hors réseau. Pour parcourir 10 000 km par an, prévoyez 1 040 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	563 € les 4	vers 35 000 km
Amortisseurs AV/AR	438/297 €	vers 120 000 km
Disques AV/AR	449/355 €	vers 50 000 km
Embrayage	974 €	vers 100 000 km
Echappement	719 € (hors collecteur mais avec silencieux intermédiaire)	vers 150 000 km
Révision standard	382 € environ	tous les 10 000 km/1 an

PRIX

N'achetez pas un prix, mais une belle auto ! Ce coupé s'affiche dès 3 500 € en 1.8 ! Mais 7 000 € est un minimum pour repartir avec une Turbo 16 V saine. Pour avoir une 20 V irréprochable en série spéciale, et n'excédant pas trop 100 000 km, 10 000 € semblent être un minimum… Les plus beaux exemplaires commencent même à grimper à 20 000 € !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Fiat Coupé 2.0 T 20 V de 139 000 km, année 1998, valeur 11 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Besançon. Cotisation annuelle : 803 € TTC (franchise de 576 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Besançon. Cotisation annuelle : 576 € TTC (franchise de 576 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ **Styles extérieur et intérieur** ■ **Vraie 4 places !** ■ **Performances, agrément** ■ **Rapport prix-plaisir-exclusivité** ■ **Futur collector !**

■ **Style trop personnel ?** ■ **Devient rare en bel état** ■ **Raréfaction de certaines pièces** ■ **Image Fiat ingrate** ■ **Finition perfectible**

Fiat/Abarth 124 Spider

Depuis la regrettée Barchetta, il n'y avait plus de roadster dans la gamme Fiat, jusqu'à la résurrection de la 124 Spider. Aujourd'hui, cette auto offre des sensations pour pas trop cher…

À PARTIR DE 16 000 € **DE 2016 À 2019**

La base technique est celle de la dernière Mazda MX-5 ND. La 124 est présentée en novembre 2015, mais commercialisée en mai 2016 à l'occasion du lancement d'une première série limitée nommée « Anniversary » et produite à 124 exemplaires. Cette auto adresse de multiples clins d'œil à son ancêtre des années 70-80, grâce à un style qui fait oublier ses dessous nippons. D'ailleurs, par rapport à la MX-5 (3,91 m de long), l'italienne connaît une certaine inflation en portant sa longueur totale à 4,06 m, signe qu'elle a bien été entièrement redessinée. Ce design néo-rétro très séduisant est sublimé dès septembre 2016 dans la version sous écusson Abarth. Ce n'est pas qu'esthétique, dans la mesure où le 1.4 turbo de 140 ch couplé à une boîte automatique ou mécanique à 6 rapports se voit optimisé à 170 ch, ce qui profite aux performances. Pour bien typer cette déclinaison, Fiat ne s'est pas contenté de jouer avec la cartographie du moteur et de greffer un échappement sport Monza à 4 sorties. Le contructeur italien est allé plus loin en dotant son Spider d'un différentiel autobloquant, mais aussi de suspensions affermies avec des amortisseurs Bilstein, de gros freins Brembo, des barres antiroulis de diamètre plus important et des voies élargies. L'habitacle, plutôt sobre, reste en revanche assez proche de celui de la Mazda MX-5 en dépit de compteurs spécifiques. L'intérieur de la version Abarth s'en démarque quelque peu en étant traité en rouge et noir, et en gagnant quelques éléments, comme un pédalier sport ou une plaque « Officine Abarth » derrière les sièges. Cette déclinaison, qui est la plus désirable, est la plus rare et la plus chère : comptez à partir de 22 000 € environ, et de 16 000 € pour un Spider classique…Ça a un peu baissé !

Les essais *Sport Auto*

- **No 655 (08/16) :** Contact Abarth 124 Spider
- **No 666 (07/17) :** Match Abarth 124 Spider/Mazda MX-5 2.0
- **No 671 (12/17) :** Supertest Abarth 124 Spider
- **No 679 (08/18) :** Contact Abarth 124 GT

INTÉRIEUR

- L'intérieur tente de se démarquer de l'habitacle de la MX-5 en adoptant une planche

Le choix de *Sport Auto*

■ Nous déconseillons la boîte automatique, trop paresseuse à l'usage. Les Abarth sont tentantes mais n'offrent pas le surplus de performances espéré. Donc, une belle Fiat 124 Spider bien équipée fera parfaitement l'affaire !

de bord un peu modifiée, avec des compteurs et un volant spécifiques. La qualité des plastiques est correcte, sans plus, mais les assemblages donnent satisfaction. Une bonne dotation aide à valoriser cet intérieur, qui a été décliné en 3 niveaux de finition : la base, assez peu séduisante, puis Lusso et Lusso Plus. L'Abarth se distingue par sa sellerie cuir biton. A noter qu'il y a eu quelques séries limitées intéressantes, toutes peu diffusées et recherchées. Outre l'Anniversary du lancement, il y a eu la Scorpione, puis la S-Design et enfin la Rally Tribute, toutes produites à 124 exemplaires. La plus rare est l'America, fabriquée à 50 unités.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Ce roadster est classique de conception, en adoptant une coque et des ouvrants tout en acier. Tant mieux, car la carrosserie, vulnérable notamment en ville, nécessite de fréquentes séances de carrosserie pour conserver sa superbe. La version Abarth opte pour un capot et une malle de coffre en noir mat, des coques de rétroviseur et une lame frontale de couleur écarlate. Tout cela est d'apparence soignée, avec des peintures bien appliquées et des ajustages précis entre les divers éléments. Un aspect moyen doit vous alerter : vous êtes sûrement en présence d'un exemplaire qui a subi des travaux de carrosserie mal réalisés.

MOTEUR

■ Pour motoriser sa 124 Spider, Fiat opte pour le 1.4 MultiAir, largement éprouvé. Ce 4 cylindres turbo compressé, placé longitudinalement à l'avant, offre 140 ch sur la Spider d'entrée de gamme. Trop creux à bas régime, ce moteur a besoin de passer les 2 500 tr/mn pour commencer à s'élancer, jusqu'à 6 000 tr/mn.
Il est fiable mais peut connaître des problèmes d'encrassement de la vanne EGR, surtout pour les exemplaires roulant en ville. Quant à la distribution, elle est assurée par une courroie, et son remplacement, à faire tous les 60 000 km dans la limite de 4 ans, coûte dans les 990 € avec la pompe à eau, les galets et les tendeurs. Enfin, prévoyez une révision standard tous les ans ou dans la limite de 10 000 km, ce qui coûte environ 386 €.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion offre le choix entre une transmission automatique un peu lente et une bonne vieille boîte manuelle, comportant chacune 6 rapports. A moins de rouler souvent en ville, la boîte mécanique, très bien guidée et étagée, s'impose tant elle se montre agréable. »»

Fiat/Abarth 124 Spider

» Si les deux transmissions sont réputées fiables, l'automatique a connu un souci de logiciel jouant sur la gestion du passage des rapports, au point de pouvoir rétrograder brutalement jusqu'à bloquer les roues arrière et provoquer un surrégime. Cela concerne les exemplaires fabriqués entre janvier 2017 et mars 2018, et Fiat a procédé à un rappel en 2019. Comme toutes les boîtes automatiques, enfin, il est conseillé de la vidanger vers les 100 000 km et de changer la crépine, ce qui coûte 552 € environ dans le réseau.

TRAINS ROULANTS

■ La 124 Spider est plus lourde d'un quintal que la Mazda MX-5 dont elle dérive, mais son poids total reste mesuré : entre 1 050 et 1 080 kg selon les versions. Autant dire pas grand-chose, ce qui est tout bénéfice pour les pneus, qui peuvent durer facilement 50 000 km. Idem pour les freins, bien préservés, avec une mention spéciale pour les gros disques Brembo montés sur l'Abarth, pas donnés mais résistants à l'échauffement. Il faudra tout de même songer à les remplacer à l'approche des 60 000 km, ce qui coûte dans les 877 € pièces et main-d'œuvre. Les amortisseurs sont peu sollicités, au point d'afficher une belle longévité, en dépassant aisément les 100 000 km. A noter que l'Abarth, réglée plus ferme sans pour autant être

inconfortable, bénéficie de trains roulants spécifiques, avec des voies élargies. Enfin, comme sur de nombreuses sportives, les jantes de 17 pouces livrées d'origine sont assez vulnérables au moindre choc : prenez le temps de les examiner une par une !

IDENTIFICATION

■ Les numéros d'identification (figurant impérativement sur la carte grise) sont gravés sur un « autocollant constructeur », visible dans l'embrasure de la porte passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Pour faire un achat sécurisé, c'est la filière à retenir, mais ce modèle, bien qu'encore présent en occasion, commence à se faire rare. Les Mini proposées, entièrement contrôlées et révisées, bénéficient d'une garantie de 2 ans, kilométrage illimité. Un service qui, bien sûr, se paye.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La 124 Spider n'est pas impossible à trouver chez les pros. Quitte à payer le prix fort, exigez une auto parfaite, avec une garantie totale d'au moins 12 mois.

LES PARTICULIERS

■ L'offre est riche chez les particuliers, et les prix sont plus attractifs. L'auto étant très fiable, c'est envisageable. Mais sélectionnez impérativement un exemplaire avec son carnet à jour et les factures d'entretien.

LE CLUB

■ Cette 124 a ses adeptes, à tel point que de nombreux forums lui sont consacrés. Il y a le Fiat 124 Spider Forum **(www.124spider.org)**, mais aussi le Fiat Fan Club **(www.fiat-fan.club)** et enfin l'Italian Cars Club **(www.italian-cars-club.com)**.

TECHNIQUE

Fiat 124 Spider 1.4 MultiAir 2016 à 2019	
Nbre de cylindres	4 cyl. turbo
Cylindrée	1368 cm³
Puissance maxi	140 ch à 5 000 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports manuels ou automatiques
Poids	1050 kg
Vitesse maxi	215 km/h

Abarth 124 Spider 2016 à 2019	
Nbre de cylindres	4 cyl. turbo
Cylindrée	1368 cm³
Puissance maxi	170 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports manuels ou automatiques
Poids	1080 kg
Vitesse maxi	232 km/h

ENTRETIEN

Rouler en sportive de caractère n'est pas toujours prohibitif, surtout si vous faites une grosse partie de l'entretien hors réseau. Pour parcourir 10 000 km par an, prévoyez 887 € environ, à peine plus en déclinaison Abarth.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	552 € les 4	vers 50 000 km
Amortisseurs AV/AR	657/532 € (Abarth : 990 €/821 €)	vers 120 000 km
Disques AV/AR	387/306 € (Abarth : 856 €)	vers 80 000 km
Distribution	990 €	vers 80 000 km ou tous les 5 ans
Embrayage	877 €	vers 110 000 km
Echappement	677 € (silencieux) (Abarth : 1304 €)	vers 150 000 km
Révision standard	environ 386 €	tous les 10 000 km ou 1 fois par an

PRIX

La moyenne des prix s'articule entre 20 000 € pour une belle Fiat 124 Spider et minimum 25 000 € pour sa variante plus sportive Abarth.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Abarth 124 Spider de 40 000 km, année 2017, valeur 27 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Brest. Cotisation annuelle : 958 € TTC (franchise de 581 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Brest. Cotisation annuelle : 637 € TTC (franchise de 581 €).

BILAN

★★★★☆

La Fiat 124 Spider présente de belles qualités, à commencer par sa fiabilité ! Dommage que la déclinaison Abarth ne soit pas plus performante afin de creuser l'écart avec la version de base.

Les atouts et les faiblesses

+
- Plus exclusive que la MX-5
- Agrément
- Rapport prix/plaisir
- Fiabilité générale
- Futur collector ?

−
- Boîte automatique plus douce que sportive
- Image
- Détails de finition
- Performances un peu justes

Ford

Focus RS « Mk3 »

Cette 3e génération de Focus est la dernière à bénéficier du label RS. Ford a-t-il gardé le meilleur pour la fin ?

À PARTIR DE 25 000 € **DE 2016 À 2018**

Depuis la fin des années 90, c'est la Focus qui porte un survêt avec la déclinaison RS. Au programme, un look suggestif, un châssis rigoureux et des performances garanties par une suralimentation, le tout servi sur les roues avant. Après deux moutures très réussies, cette troisième génération remet les couverts avec un design moins typé, censé plaire au plus grand nombre. Pour cette ultime Focus RS, lancée en France en janvier 2016, les économies semblent avoir pris le dessus, puisque seule la variante 5 portes est retenue. Comparé à celui des versions antérieures, le look se fait ici plus sage, malgré la greffe de boucliers spécifiques, d'un aileron coiffant le toit et de deux grosses sorties d'échappement. Ce déficit d'image est légèrement compensé à partir d'août 2017 avec le pack Performance, qui comprend des jantes alu de 19 pouces et des étriers de frein peints en bleu. Dommage que cela ne concerne pas l'intérieur, trop sobre en dépit de l'adoption de beaux sièges Recaro. Plus gênante est la disparition du mélodieux 5 cylindres 2.5 d'origine Volvo (de 305 à 350 ch selon la version). Il est remplacé par un 4 cylindres turbo 2.3 EcoBoost emprunté à la Mustang, passant pour l'occasion de 317 à 350 ch, comme sur les anciennes RS 500. Avec un couple déboulant sans prévenir – chose nouvelle – sur les quatre roues, les accélérations sont franches et la vitesse maxi est flatteuse. Le tout est servi par une boîte manuelle à 6 rapports très bien guidée et étagée. Par ailleurs, cette Focus RS étrenne un mode Drift. Terminée en 2018, cette Focus est la dernière de la lignée RS. Un futur collector disponible à partir de 25 000 €.

Le choix de *Sport Auto*

■ L'auto étant restée inchangée durant sa courte carrière, il faudra sélectionner le plus beau modèle possible, resté d'origine et bien suivi. Le facteur prix peut inciter à viser les premiers exemplaires, mais il sera nécessaire de s'assurer que la voiture a bénéficié du rappel diligenté par Ford. L'idéal est de trouver un modèle de 2017 ou 2018.

INTÉRIEUR

■ Cet intérieur est trop proche de celui d'une Focus d'entrée de gamme, dommage. Et les bruits de frottement à bord sont légion. La seule note sportive concerne les sièges Recaro gainés de cuir. Sur les bourrelets latéraux, soumis à des frottements répétés, il peut y avoir des traces d'usure. L'électronique embarquée est souvent à la source de bugs, notamment le stop/start ou la climatisation. Quant au moteur actionnant les vitres avant électriques, il est réputé fragile. Enfin, pour bénéficier d'un GPS à jour (système Sync II), il faudra procéder à d'inévitables branchements dans le réseau.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Toute la carrosserie, en acier, est commune aux autres Focus, la RS se distinguant surtout par l'adoption de boucliers et de jupes spécifiques. Ces éléments, en composite, sont peints couleur carrosserie et se montrent vulnérables. Il en va de même du gros aileron de coffre, assez proéminent, si bien que certains se sont détachés lors de lavages au rouleau. Avec le temps, la glace des phares en polycarbonate peut se ternir, et de la buée apparaît au niveau des antibrouillards, révélant une étanchéité imparfaite. »»

Les essais *Sport Auto*

- **No 648 (01/16) :** Sportive du mois Focus RS « A la loupe » La transmission intégrale de la Focus RS
- **No 650 (03/16) :** Contact Focus RS
- **No 658 (11/16) :** Match Focus RS vs Ford Mustang EcoBoost
- **No 662 (03/17) :** Essai Focus RS
- **No 665 (06/17) :** Supertest Focus RS
- **No 678 (07/18) :** Comparatif Focus RS Pack Performance vs Peugeot 308 GTi vs Honda Civic Type R vs Seat Leon Cupra vs Hyundai i30N

Ford Focus RS « Mk3 »

MOTEUR

■ Ford emprunte le 4 cylindres 2.3 EcoBoost de la Mustang (317 ch), majoré à 350 ch pour l'occasion. Ce bloc s'avère relativement fiable à l'usage. Son point faible concerne son circuit de refroidissement, qui peut présenter des fuites au niveau du flexible de purge entre le turbo et le vase d'expansion, sur les modèles produits jusqu'en 2017. Pire, la culasse peut se fissurer à cause de têtes de vis défectueuses. Cela occasionne une surchauffe, avec une casse moteur possible dès 10 000 km. En cas de fumée blanche à l'échappement, y compris lorsque le moteur est chaud, fuyez ! Voilà donc un élément à surveiller avant d'acheter… d'autant que Ford ne prend plus rien en charge aujourd'hui ! Hormis cela, l'entretien courant demeure abordable, avec une révision à effectuer dans un centre Ford ayant l'agrément RS une fois par an, dans la limite de 20 000 km, ce qui revient à 470 € environ. Tous les 60 000 km, une grosse maintenance est à prévoir, avec le remplacement de tous les fluides et bougies, ce qui coûte 833 €. Quant à la distribution, pas d'inquiétude puisqu'elle est assurée par chaîne.

TRANSMISSION

■ Ford a fait le choix de ne proposer qu'une boîte manuelle à 6 rapports. Cela contribue au plaisir de conduite, d'autant que son maniement est un régal, avec des débattements courts ainsi que des verrouillages fermes et précis. Evidemment, l'embrayage se fatigue rapidement en répétant la procédure de launch control. Comptez 1 570 €

avec la main-d'œuvre pour le remplacer. A noter que les soucis d'émetteur-récepteur sont fréquents, ce qui rend les passages de vitesses impossibles. Pour la première fois, la Focus RS fait le choix d'imposer une transmission intégrale, celle-ci étant largement gérée par l'électronique. En temps normal, la RS se comporte comme une 4 roues motrices, mais en mode Track, elle privilégie le train avant, tandis qu'elle fait l'inverse pour drifter. A l'usage, il ne doit y avoir aucun à-coup ni bruit suspect.

TRAINS ROULANTS

■ Même avec sa transmission intégrale, cette Focus fait souffrir les pneus avant en cas de conduite sportive. Le train arrière n'est pas non plus épargné pour ceux qui ont recours au mode Drift. Cela implique un coût non négligeable : comptez 990 € par train en Michelin 235/35 R 19. Les autres éléments, comme les amortisseurs, sont meilleur marché (730 € le jeu, pose comprise). Pour une paire de disques avant, misez sur 525 €, auxquels il faudra ajouter 259 € pour les plaquettes. Sachez que les roulements ont tendance à s'user rapidement, ce qui se manifeste par un grondement sourd, surtout dans les virages. Enfin, les jantes sont exposées au moindre choc contre un trottoir.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit apparaître sur la carte grise) est visible sur une petite plaque métallique fixée derrière le pare-brise côté conducteur et sur une étiquette collée dans l'embrasure de la porte côté passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Sur les 290 concessions Ford de France, seule une quarantaine de Ford Stores bénéficient de l'agrément pour entretenir les modèles RS. Cette Focus étant encore assez récente, vous pouvez y trouver l'exemplaire que vous recherchez, mais à un prix d'achat souvent élevé.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Ce véhicule est susceptible d'être proposé à la vente par ces spécialistes de modèles exclusifs. Quitte à payer là aussi le prix fort, exigez le meilleur, à savoir une auto impeccable, révisée et, surtout, à l'historique clair.

LES PARTICULIERS

■ Ici, les prix sont plus doux, mais on voit de tout. Evitez les modèles optimisés, à l'historique flou ou de provenance incertaine. Limitez-vous à une auto d'origine française, avec un carnet à jour et toutes les factures correspondantes.

LES CLUBS

■ La Focus RS a ses fans, plus de 40 000 membres étant présents au très actif Ford RS Team. Vous pouvez communiquer avec eux sur **www.focusrstteam.com,** le site étant **www.fordrstteam.com.**

TECHNIQUE

Focus RS 2016 à 2018	
Nbre de cylindres	4 cylindres, 16 S
Cylindrée	2 264 cm³
Puissance maxi	350 ch à 6 000 tr/mn
Boîte de vitesses	intégrale, 6 rapports manuels
Poids	1655 kg
Vitesse maxi	266 km/h

ENTRETIEN

Fidèle à la politique de Ford visant à serrer les coûts, cette RS ne se montre pas trop onéreuse en entretien, excepté pour les pneumatiques. Prévoyez 1 356 € environ pour parcourir 15 000 km par an en conduite normale.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	990 € par train (19 pouces)	vers 40 000 km
Amortisseurs AV/AR	729 € par train	vers 160 000 km
Disques AV/AR	525/419 € par train	vers 60 000 km
Plaquettes AV	259 € le jeu	vers 40 000 km
Embrayage (BV6)	1570 €	vers 100 000 km
Echappement (silencieux)	3 540 €	vers 190 000 km
Révision petit service	470 €	tous les 20 000 km/1 an
Révision grand service	833 €	tous les 60 000 km/ 3 ans

PRIX

Les modèles de 2016-2017 dépassant les 100 000 km s'affichent dès 25 000 €. Pour avoir un exemplaire de 2016 en très bon état, avec plus ou moins 40 000 km au compteur, tablez plutôt sur 35 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Ford Focus RS de 74 000 km, année 2016, valeur 30 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Montpellier. Cotisation annuelle : 1057 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 1042 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Toulouse. Cotisation annuelle : 525 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 1042 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

+
- Performances
- Facilité de conduite
- Polyvalence
- Rapport prix/plaisir

−
- Style trop sage
- Finition
- Fiabilité premiers millésimes
- Amortissement ferme

Ford Mustang

L'inoxydable Mustang est une des icônes sportives américaines. Mais même si elle cultive un certain exotisme, cette ultime génération est enfin importée par Ford en Europe, le tout à des prix défiant toute concurrence. De quoi la rendre encore plus intéressante en occasion !

À PARTIR DE 16 000 € | **DE 2015 À 2022**

Lancée en 1964, la Mustang s'est imposée comme un grand succès commercial, même si ses débuts n'avaient rien de sportif sur le plan mécanique. Mais l'essentiel était déjà là, avec une gueule d'enfer et des prix serrés. Ce coupé populaire décliné aussi en fast-back et en cabriolet a eu par la suite la chance de croiser, au bon moment sur sa route, de grands hommes qui feront beaucoup pour sa légende. C'est le cas du texan Carroll Shelby qui la métamorphosera en sportive avec de puissants V8 (GT 350 et 500), ou encore de l'acteur Steve McQueen, qui portera sa monture au rang de star dans Bullitt. Voiture des yéyés et de l'idole des jeunes, la Mustang va ainsi susciter un immense capital sympathie dans le monde entier. Mais l'après choc pétrolier sera cruel avec ce muscle car qui, en plus de perdre de nombreux chevaux dans la bataille, subira les affres de profonds restylages aux effets dévastateurs. Dans les années 80-90, la Mustang est devenue un simple nom marketing, Ford semblant avoir perdu foi en elle. Mais au début des années 2000, le succès du néorétro va réveiller quelques icônes… dont la Mustang ! Ford fait feu de tout bois en ressuscitant la Thunderbird, la GT 40 et, dès 2004, une nouvelle génération de Mustang, plus réussie que les précédentes. L'engouement est au rendez-vous, mais le géant américain en prive l'Europe. Afin de répondre à une forte demande, des spécialistes indépendants s'en chargeront. Avec cette 5e génération lancée en 2015 et restylée en 2018, Ford n'a pas refait la même erreur, en important la voiture à des prix bien plus raisonnables. Diffusée dans des concessions spécifiques (40 enseignes en France), cette Mustang est déclinée en coupé Fastback et en cabriolet, tandis que le choix mécanique se bornait, en GT, à un classique V8 5.0 atmosphérique (426 ch) et à un 4 cylindres EcoBoost ! Dopé par un turbo, ce 2,3 litres hérité de l'actuelle Focus RS peut faire tousser les puristes, mais avec 317 ch, les performances ne sont pas indignes. Il est tout de même rassurant de voir qu'en dépit d'un malus démoralisant en neuf, les puristes demeurent majoritaires, puisque 60 % des ventes se font jusqu'à présent en V8. Comptez environ 25 000 € pour chevaucher ce pur-sang alors que l'auto a pris sa retraite en 2022 après avoir proposée une dernière et originale version Mach One de 460 ch (V8) et facturée 64 200€ neuve (en coupé seulement).

INTÉRIEUR

■ Un gros effort a été fait sur la finition, même si on est encore loin des références. Malgré la

Les essais *Sport Auto*

- **N° 645 (10/15) :** Essai Mustang GT
- **N° 648 (01/16) :** Dossier Les stars de l'année 2015
- **N° 649 (02/16) :** Rubrique C'est la mienne (Mustang cabriolet)

Le choix de *Sport Auto*

■ Notre préférence va sans hésiter à la GT 350, mais elle est très rare en France et difficilement proposée sous les 50 000 € ! Notre choix ira donc à la V8, en coupé si possible, afin de gagner en poids et en rigidité. Reste le choix de la transmission, et nous privilégierons la boîte mécanique, agréable et plus sportive à l'usage.

présence de plastiques rigides, la présentation intérieure n'a rien d'indigne, mais il paraît évident que certains revêtements vont à la longue se rayer et mal vieillir dans le temps. Idem pour la sellerie cuir, de qualité moyenne, si bien que les bourrelets latéraux, du siège conducteur ont tendance à s'user. Excepté ces quelques griefs, la Mustang donne satisfaction au niveau des assemblages (pas de rossignols à bord), et l'électronique embarquée ne pose guère de problème. Bien sûr, un passage annuel dans le réseau est souhaitable pour bénéficier des remises à jour, pour le GPS notamment. Enfin, la dotation de série étant assez riche, prenez le temps de tester les principales fonctions.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La Mustang donne dans le classique, en adoptant de traditionnelles structure et carrosserie en acier. Seul le long capot est en aluminium ce qui, contrairement à l'acier, requiert les compétences spécifiques (et donc coûteuses) d'un spécialiste. Les assemblages donnent satisfaction, de même que l'application des peintures. Sachez que les teintes vives sont plus recherchées, et peuvent justifier un léger surcoût. Sur le cabriolet, il vous faudra vérifier le fonctionnement de la capote, en l'actionnant. L'étanchéité doit être parfaite, et la trace d'infiltrations d'eau doit vous alerter. Enfin, les boucliers peints couleur carrosserie, en composite, restent exposés aux projections et aux chocs.

MOTEUR

■ Ford laisse le choix entre un raisonnable 4 cylindres 2.3 EcoBoost de Focus RS et un bon gros V8 5.0 qui équipe la GT. Le mérite de ce 2.3 de 317 ch est d'abord son aspect économique (en malus et carburant), car contrairement à la Focus RS, il manque ici singulièrement de rondeur et de sonorité pour séduire. Au risque de paraître sectaire, une Mustang doit »»

Ford Mustang

» se déguster en V8… ou rien, bien que ce dernier, linéaire et pas très sonore (sauf avec un échappement Ford Racing), ne soit pas très démonstratif. Qu'il s'agisse du 4 cylindres ou du V8, la fiabilité est exemplaire et les coûts d'entretien très raisonnables. Avec une mention spéciale pour le V8, puisqu'il est doté d'une distribution par chaîne. Il réclame une simple révision tous les 15 000 km ou une fois par an. Comptez 469 € dans un Ford Store avec la vidange et les filtres, et 719 € pour la grosse maintenance des 60 000 km qui prévoit notamment, en plus, le remplacement du liquide de refroidissement. Il faudra néanmoins songer à remplacer la courroie d'accessoire tous les 15 ans ou 225 000 km, ce qui reste, là encore, très abordable : comptez 94 € seulement avec la main-d'œuvre !

TRANSMISSION

■ Sur tous les moteurs, la Mustang est disponible avec une boîte mécanique, bien guidée et étagée, ou automatique, à 6 rapports. La boîte mécanique permet une conduite sportive, mais réclame un changement d'embrayage tous les 100 000 km environ, surtout pour la V8, qui doit digérer le couple sur les seules roues arrière (54 mkg à 4 250 tr/mn). Comptez près de 2 480 € pièces et main-d'œuvre. La boîte auto, agréable mais pas aussi réactive qu'une DSG ou PDK, est en revanche sans entretien, excepté une vidange recommandée tous les 50 000 km (avec le remplacement de la crépine), ce qui coûte 614 € chez un spécialiste. Dans les deux cas, la fiabilité est, là encore, exemplaire, même si quelques forums font état de cas, très isolés, de casses de boîtes mécaniques.

TRAINS ROULANTS

■ Cette 5e génération s'est débarrassée de son essieu rigide, au profit d'un ensemble multibras, ce qui a bonifié le comportement, même si les suspensions manquent encore de rigueur. Seule la très musclée Shelby GT 350 donne satisfaction… mais elle n'est pas importée ! Assez lourde (1 733 kg mesurés par nos soins sur le coupé V8), la Mustang fait souffrir ses consommables dès que l'on adopte une conduite virile. Au niveau des freins acier signés Brembo, c'est le train avant, chargé par le poids du

moteur qui trinque le plus, ce qui représente un beau budget : comptez chez Ford 1 417 € pour l'avant avec les disques et plaquettes et 867 € pour l'arrière, main-d'œuvre comprise. Et sans surprise, c'est le train arrière qui souffre davantage au niveau des pneus (255/40 R19 à l'avant et 275/40 R19 à l'arrière). En Michelin SP Sport, comptez 673 € pour le train avant et 719 € pour l'arrière. Dernier point : comme sur toutes les sportives de ce calibre, les jantes sont particulièrement exposées au moindre choc contre un trottoir. A surveiller, donc...

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série, qui doit figurer sur la carte grise, est visible dans l'embrasure de la porte côté conducteur, sur un autocollant et sur une petite plaque métallique que l'on retrouve, communément, derrière le pare-brise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Sur les 290 concessions françaises, seules 40 ont le label Ford Store, habilité à suivre les modèles sportifs comme la Mustang. Vous aurez la certitude d'acheter un exemplaire parfait à tout point de vue, avec une garantie totale...ce qui se paye au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Mustang étant exotique et icônique, vous avez toutes les chances de dénicher un bel exemplaire chez ces pros. Mais quitte à payer le prix fort, autant demander l'impossible : une rare 350 GT Shelby !

LES PARTICULIERS

■ Cette Mustang semblant être d'une fiabilité exemplaire, tentez le coup, car c'est ici que vous trouverez les prix les plus bas. Mais ne négligez rien ! Visez une belle auto restée d'origine à l'historique limpide, suivie avec rigueur depuis son immatriculation.

LE CLUB

■ La plupart des clubs dédiés aux Mustang sont spécialisés sur les anciennes, même si le Mustang Passion France compte 50 % de modèles récents. Citons aussi le Mustang Club Paris, fondé par le Ford Store Paris de St-Ouen l'Aumône et le Mustang Club de France (40 ans en 2024, plus de 1 000 membres).

www.mustangpassion.fr (06.63.74.93.32)
Mustang Club Paris (01.34.40.10.00)
Mustang Club de France www.mustangclubdefrance.com.

TECHNIQUE

Mustang 2.3 Ecoboost 2015 à 2018 (2018 à 2019)	
Nbre de cylindres	4 cyl. en ligne, turbo, injection directe
Cylindrée	2 261 cm³
Puissance maxi	317 ch à 5 500 tr/mn (290 à 5 600 tr/mn)
Boîte de vitesses	Mécanique ou auto à 6 rap. (6 méca. ou 10 auto)
Poids	1 675 kg (1 737 kg)
Vitesse maxi	239 km/h

Mustang GT V8 2015 à 2018 (2018 à 2022)	
Nbre de cylindres	V8, injection directe
Cylindrée	4 951 cm³
Puissance maxi	421 ch à 6 500 tr/mn (450 à 7 000 tr/mn)
Boîte de vitesses	Mécanique ou auto à 6 rap. (6 méca. ou 10 auto)
Poids	1 733 kg (1 818 kg)
Vitesse maxi	250 km/h

ENTRETIEN

Contre toute attente, rouler en Mustang n'a rien d'une ruine, surtout en V8 avec une boîte auto (pas de courroie de distribution). Ainsi, pour parcourir 15 000 km par an, prévoyez 1 570 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	673/719 € par train 19 pouces	vers 35 000 km
Amortisseurs AV/AR	1 055/678 € par train	vers 140 000 km
Disques AV/AR	1 417/867 €	vers 50 000 km
Plaquettes AV	311 €	vers 30 000 km
Echappement	907 € (silencieux) 3 376 € (complet)	vers 150 000 km vers 220 000 km
Révision standard	469 €	tous les 15 000 km/1 an
Grande révision	719 €	tous les 60 000 km/2 ans

PRIX

Même si les prix flambent en neuf depuis l'instauration des super malus sur les grosses cylindrées, la Mustang offre toujours un excellent rapport prix/prestations. Un atout encore plus évident en occasion où, sans surprise, la petite EcoBoost reste la plus abordable (dès 16 000 € en coupé). La V8 est logiquement plus chère (dès 25 000 € environ), la variante cabriolet réclamant autour de 2 000 € de plus...

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Ford Mustang GT coupé de 40 000 km, année 2016, valeur 26 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Nice Cotisation annuelle : 1285 € TTC (franchise vol-incendie de 780 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Nice Cotisation annuelle : 930 € TTC (franchise vol-incendie de 780 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Mythe préservé ■ Rapport prix-prestations ■ Fiabilité exceptionnelle ! ■ Entretien abordable (surtout V8 en BVA)

■ Moteurs sans grand caractère ■ Amortissement peu rigoureux ■ Plus GT que sportive ■ Finition un peu légère

Jaguar XKR « Mk1 »

En 1997, sous la houlette de Ford, Jaguar lance l'inédite et séduisante XK8. Son dessin tout en galbe se découvre des mœurs sportives en devenant « R » l'année suivante. Un modèle incontournable aujourd'hui puisque attractif, abordable et fiable.

À PARTIR DE 10 000 € **DE 1998 À 2006**

Lorsque Ford reprend Jaguar au milieu des années 90, toute l'image de marque est à reconstruire. Cela passe par une politique « zéro défaut », censée profiter à la berline XJ 40, et aussi à la controversée XJS (profondément modifiée en 1990), qui n'est jamais parvenue à succéder à la légendaire Type-E. La Type-E, il en est question avec la remplaçante de la XJS, baptisée XK8 ou Type X 100, pour les intimes. Lancée en 1997 avec un V8 4.0 atmosphérique, elle ne peut renier ses influences *british*, avec sa bouche ovale et ses galbes élégants. Dès 1998, déboule le dérivé sportif « R », le V8 gagne une suralimentation par compresseur et des chevaux supplémentaires au passage, la puissance faisant un bond significatif de 294 ch à 375 ch ! Proposée en coupé et en cabriolet (en 2 + 2 dans les deux cas, les places arrière étant symboliques), la méchante XKR se distingue esthétiquement des V8 atmo en adoptant un capot garni de prises d'air, une calandre grillagée, un petit becquet arrière ainsi que des jantes de 18 pouces. En octobre 2000, Jaguar remet à niveau son XK8 (feux xénon, contrôle de stabilité DSC…) et, fin 2003, la cylindrée passe à 4.2 litres avec calage variable en continu de l'admission, nouvelle boîte automatique ZF à six vitesses au lieu de cinq. La puissance de la XKR culminant à 406 ch. Autre innovation : l'introduction, en option, d'un amortissement adaptatif, tandis que l'auto reçoit, de série, quelques équipements supplémentaires comme le radar de recul et les feux à effet cristal. En avril 2004, la mécanique reste inchangée, mais la ligne bénéficie d'un restylage qui la rajeunit, grâce aux pare-chocs, prises d'air et suppression des baguettes latérales. La XKR terminera sa carrière en mai 2006, et contribuera à redorer le blason de Jaguar en offrant enfin une fiabilité en rapport. Un temps passée de mode, la XKR procure beaucoup de prestige à partir de 10 000 €. Mais les prix remontent...

INTÉRIEUR

■ Si aujourd'hui une Jaguar « sport » fait largement appel aux inserts *black piano*, voire aluminium ou carbone, ce n'est pas le cas de cette génération de « R », très *old school*, avec une profusion de cuir et de bois. Bien que de nombreux éléments proviennent de la banque d'organes Ford, comme la clé de contact ou les commodos, l'ensemble fait bonne impression. Evidemment, comme toujours, les intérieurs clairs restent davantage vulnérables que les foncés et, sur le cabriolet, un examen encore plus attentif s'impose. Y compris du bon état et fonctionnement de la capote électrique. Seule

Le choix de *Sport Auto*

■ On s'orientera plus volontiers vers le coupé que vers le cabriolet, moins lourd, mais plus rigide… et élégant ! Côté version, une XKR 4.2 apporte un vrai « plus » en agrément. Mais cette auto commence à avoir de la bouteille. L'idéal est donc de dénicher le plus bel exemplaire possible, à l'historique limpide.

faiblesse récurrente : les bourrelets latéraux des sièges avant s'usent suite aux contacts répétés. Quant à l'électronique embarquée, elle ne présente aucun dysfonctionnement particulier. Seul rappel effectué par Jaguar : un remplacement de la pédale d'accélérateur (sur les modèles 2005-2006).

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ A l'instar de l'Aston Martin DB7, les XK8 et XKR sont construites sur la plate-forme de l'ancienne XJS, elle-même dérivée des premières XJ6. La carrosserie, en acier, présente l'avantage d'être réparable chez n'importe quel bon carrossier en cas d'accrochage, contrairement à l'aluminium. La XKR est suffisamment moderne pour bénéficier d'un traitement anticorrosion digne de ce nom, vous mettant à l'abri de la rouille. Dans le cas contraire, méfiance : il y a sans doute eu un choc mal réparé. Sachez que les pare-chocs en composite sont équipés d'une poutre de renfort en fibre, qui ne supporte pas le « pousse-pousse » de stationnement en ville. Enfin, l'auto étant basse, auscultez bien les soubassements, notamment l'échappement. Ce dernier peut voir ses catalyseurs »»

Les essais *Sport Auto*

■ **N° 437 du 06/98 :** essai XKR
■ **N° 438 du 07/98 :** match XKR cab. – Chevrolet Corvette
■ **N° 447 du 04/99 :** dossier Maserati 3200 GT – concurrence
■ **N° 456 du 01/00 :** comparatif Jaguar XKR, Mercedes SL 500, Maserati 3200 GTA
■ **N° 489 du 10/02 :** contact XKR restylé
■ **N° 491 du 12/02 :** magazine V8 : XKR et Maserati Coupé GT
■ **N° 505 du 02/04 :** dossier nouveautés
■ **N° 509 du 06/04 :** magazine endurance

Jaguar XKR « Mk1 »

» s'encrasser en cas de conduite trop paisible (vers 100 000 km), notamment pendant de courts trajets urbains lorsque l'utilisateur met du SP95 (1 999 € pièce, hors main-d'œuvre). Ce phénomène est plus marqué sur les modèles provenant de l'étranger (mauvaise essence, ou indice d'octane différent).

MOTEUR

■ Conçu conjointement par Ford et Jaguar, ce V8 4.0 (puis 4.2), réputé solide, fera par ailleurs le bonheur de nombreux Range de la même période. Bonne nouvelle : la distribution est assurée par une chaîne ! Mauvaise nouvelle : jusqu'en 2000, les galets des tendeurs, en bakélite, montrent une propension à se craqueler, surtout en cas de longue immobilisation. Cela impose leur remplacement, par précaution, tous les 60 000 km environ (compter 812 € pièces et main-d'œuvre chez un bon spécialiste). A 200 000 km, il faut refaire toute la distribution. Bien sûr, il est impératif de laisser le moteur monter en température avant de le solliciter, et de lui prodiguer un entretien suivi (vidange tous les 10/12 000 km ou chaque année : comptez 617 € de petite révision). Une fois sur deux, il faut également changer les bougies et le filtre à air (prévoyez 1 230 € environ). Le bloc dégageant beaucoup de chaleur, le refroidissement est essentiel (vérifiez les durites ainsi que le thermostat). Les pompes à eau sont fragiles jusqu'en 2000, ce qui n'est pas le cas de celles de troisième génération, disposant d'ailettes en aluminium (à installer en deuxième monte si ce n'est pas le cas). Enfin, le compresseur Eaton M90 est réputé solide, mais ses joints d'étanchéité peuvent se montrer poreux (bruit de cornet à l'aspiration).

TRANSMISSION

■ Cette grosse propulsion est plus bourgeoise dans l'âme que sportive, puisqu'elle ne reçoit que des boîtes automatiques à convertisseur (à schéma en « J »). Du lancement à 2002, cette boîte est à cinq rapports et d'origine Mercedes. Bien que réputée solide, cela ne l'empêche pas d'avoir connu quelques déboires, puisque Jaguar a diligenté un rappel (suite à une mauvaise sélection des rapports). A partir de 2002, une ZF à six rapports, un peu plus réactive et solide, prend le relais. Mais contrairement aux préconisations de Jaguar, une vidange est recommandée, tous les 64 000 km (avec remplacement de la crépine) : comptez 427 € avec l'huile d'origine Jaguar.

TRAINS ROULANTS

■ En coupé et, pire encore, en cabriolet, la XKR est une lourde GT : 1 815 kg. Cela met à mal les trains roulants, notamment les pneus. Leur taille respectable

(245/40 R 18 à l'avant et à l'arrière 255/40 R 18) n'étant pas sans conséquences sur le budget en cas de conduite rapide (392 € pour un pneu avant et 612 € environ pour un pneu arrière !). Les roulements arrière sont réputés fragiles et à changer tous les 80 000 km environ. Idem pour les silentblocs de la barre stabilisatrice, à remplacer à partir de 150 000 km. Quant aux amortisseurs, à changer vers 100 000 km, la XKR a commencé sa carrière avec du classique, puis a adopté, en 2002, des modèles pilotés CATS (optionnels), plus efficaces mais plus chers à remplacer : 571 € pièce contre 323 € en classique. Le budget « freins » est plus raisonnable, puisqu'un jeu de disques avant est facturé 368 € (et 137 € pour les plaquettes). Bien sûr, l'usure de ces périssables dépend du type de conduite adopté.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis est visible depuis l'extérieur sur une plaque métallique, en bas du pare-brise, côté conducteur. Ce même numéro (qui doit figurer sur la carte grise) est également visible dans l'embrasure de la porte conducteur, sur un autocollant.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Bien qu'en plein développement (44 concessions), le réseau français est à oublier, tant pour l'achat que pour l'entretien, ce modèle y étant considéré comme de l'histoire ancienne. A quand une antenne Jaguar Heritage en France ?

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La XKR constitue un produit d'appel intéressant, dans la mesure où, bien suivie, elle s'avère fiable. Elle présente donc peu de risques. Vous la paierez au prix fort, mais vous êtes en droit d'exiger un modèle irréprochable, entièrement révisé et bénéficiant d'une garantie complète.

LES PARTICULIERS

■ C'est cette filière qui offre le plus grand choix. N'achetez surtout pas un « prix », mais privilégiez un exemplaire en parfait état d'origine, à l'historique limpide, avec un entretien suivi et à jour. Dans ces conditions, foncez !

LES CLUBS

■ De nombreux clubs sont dédiés à Jaguar, et tous acceptent la XKR, sans restriction. Les principaux sont le **French Jaguar Drivers Club** et l'**Amicale Jaguar de France**. Les contacter permet de glaner de précieuses informations… et peut-être de rencontrer un membre qui serait vendeur !

TECHNIQUE

XKR 4.0 1998 à 2003	
Nbre de cylindres	V8, longitudinal, compresseur, 32S
Cylindrée	3 996 cm³
Puissance maxi	375 ch à 6150 tr/mn
Boîte de vitesses	Automatique à 5 rapports
Poids	1750 kg
Vitesse maxi	250 km/h
XKR 4.2 2003 à 2006	
Nbre de cylindres	V8, longitudinal, compresseur, 32S
Cylindrée	4 196 cm³
Puissance maxi	406 ch à 6100 tr/mn
Boîte de vitesses	Automatique à 6 rapports
Poids	1815 kg
Vitesse maxi	250 km/h

ENTRETIEN

Attention à la tentation de ce type d'auto… Très abordable à l'achat, la XKR demeure une GT réclamant des moyens pour bien l'entretenir. Pour parcourir 15 000 km par an, il vous faut prévoir un budget d'environ 2 680 €.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	703/1193 € 18"	vers 20000 km
Amortisseurs AV/AR	1520 € par train piloté	vers 100 000 km
Disques AV/AR	362/316 €	vers 60000 km
Plaquettes AV	137 € le jeu	vers 30000 km
Echappement complet	3121 € hors catalyseurs	plus de 200000 km
Révision standard	617 €	
Grande révision	1230 €	tous les 10000 km/1 an

PRIX

La XKR est un « plaisir démodé » qui s'était effondré dans les cotes… ! Une aubaine à saisir, encore dès 10 000 € pour certains exemplaires très kilométrés. Evidemment, plus l'exemplaire est récent moins le prix est abordable. Mais aujourd'hui un cabriolet 4.0 de moins de 100 000 km peut s'afficher à 25 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Jaguar XKR 4.2 Coupé de 35 000 km, année 2004, valeur 21 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Morlaix. Cotisation annuelle : 960 € TTC (franchise vol/ incendie de 1005 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Morlaix. Cotisation annuelle : 836 € TTC (franchise vol/ incendie de 1005 €).

BILAN

★★★☆☆

Les atouts et les faiblesses

■ Ligne ■ Ambiance
■ Performances
■ Rapport prix/prestation

■ Poids ■ Comportement peu sportif
■ Entretien onéreux
■ Parfois négligée en seconde main…

Jaguar XJR

La Jaguar XJ série 300 est aujourd'hui dans le creux de la vague, mais elle en donne beaucoup pour un budget raisonnable. Profitez-en !

À PARTIR DE 40 000 € **DE 1991 À 1995**

En 1994, Jaguar est passé sous le contrôle de Ford depuis cinq ans déjà.
La XJ40 apparue en 1986 est ainsi remplacée en 1994 par la série 300. Nouvelle, vraiment ? Pas tout à fait, cette XJ reprenant de nombreux éléments techniques de sa devancière, à commencer par ses 6 et 12 cylindres. Mais elle renoue avec le charme des générations précédentes, en retrouvant ses 4 optiques rondes et ses feux arrière triangulaires.
Dès 1995, une variante R est introduite, faisant de la XJ une rivale de la BMW M5, grâce à son 6 cylindres 4 litres à compresseur Eaton de 326 ch, couplé à une boîte automatique à 4 rapports ou, plus rarement, à une Getrag mécanique à 5 vitesses optionnelle. Ce n'est qu'une première étape, puisque l'auto évolue en 1997 (X308) afin d'offrir plus de rigidité.
Les 6 cylindres sont abandonnés au profit du V8 4 litres étrenné par le coupé XK8. Dès 1999, la version R, toujours gavée par un compresseur, fait son come-back. Elle voit sa puissance culminer à 375 ch, une boîte auto à 5 rapports étant livrée d'office.
Avec son intérieur redessiné, sa dotation de série enrichie et ses performances encore d'actualité, la XJR série 308 reste la version la plus performante et intéressante.
Elle demeure bon marché, puisqu'elle se déniche dès 15 000 € en bon état, la mauvaise réputation des modèles précédents l'expliquant sans doute.

Les essais *Sport Auto*

- **No 397 (02/95) :** Essai Jaguar XJR (X300, 6 cyl.)
- **No 414 (07/96) :** Match Jaguar XJR vs Mercedes E 55 AMG
- **No 421 (02/97) :** Match Jaguar XJR vs BMW 540 iA
- **No 429 (10/97) :** Essai Jaguar XJR (X308, V8)
- **No 432 (01/98) :** Dossier Accélération/Freinage
- **No 434 (03/98) :** Comparatif Jaguar XJR vs Mercedes E 55 AMG vs Audi S8 Tiptronic
- **No 470 (03/01) :** Match Jaguar XJR vs BMW M5

Le choix de *Sport Auto*

■ Une X308 à moteur V8, plus moderne et puissante, peut avoir notre préférence, mais la X300, moins sophistiquée et déjà agréable et performante, n'est pas à écarter, d'autant qu'elle est un peu moins chère à l'achat et en entretien. Dans tous les cas, seul un exemplaire irréprochable doit retenir votre attention.

INTÉRIEUR

■ Comment ne pas succomber au charme cosy de cet habitacle paré de cuir et de bois ? L'ensemble paraît bien vieillir, mais sur un exemplaire peu soigné, le cuir va avoir tendance à s'user, tandis que le vernis peut se fendiller, surtout vers les aérateurs. Il est fréquent que le ciel de toit s'affaisse. Il faudra alors le faire reprendre par un sellier, ce qui coûte dans les 1 000 €. Autre faiblesse récurrente, la fragilité des boutons commandant les sièges électriques, des éléments qui heureusement se retrouvent facilement. A noter qu'au restylage de 1997, lorsque la X300 devient X308, l'auto reçoit une nouvelle planche de bord modernisée, et bénéficie d'une dotation enrichie.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette génération de XJ est la dernière à utiliser une classique coque en acier, sa remplaçante lancée en 2002 découvrant avec bonheur les bienfaits de l'aluminium. Un choix qui explique pour beaucoup la masse proche des 1 800 kg pour cette grande berline, mais qui a l'avantage de limiter les coûts en cas de remise en état, un bon carrossier indépendant pouvant s'en charger. Avec le temps, la rouille peut faire son œuvre sur les exemplaires négligés autour de la baie de pare-brise, les passages de roue, les fixations du berceau moteur et les bas de caisse. Autant de zones à bien inspecter à la lumière. Quant aux boucliers peints couleur carrosserie, très exposés, sachez qu'ils sont fixés sur une poutre en fibre qui ne supporte pas les chocs, même minimes. Enfin, d'une manière générale, toutes les pièces sont assez chères. Par exemple, comptez 700 € pour remplacer un seul phare.

MOTEUR

■ Signé Jaguar, le 6 cylindres en ligne des XJR X300 à distribution par chaîne est fiable malgré quelques faiblesses connues. Le compresseur Eaton peut siffler, signe d'un jeu (remplacement à 1 000 €). Avec le temps, le circuit de refroidissement devient moins performant. Le radiateur peut fuir, la pompe à eau peut être à changer (500 €), et le viscocoupleur du ventilateur fatigue, risquant d'endommager le joint de culasse. Capable de parcourir plus de 250 000 km, cette auto requiert une révision annuelle dans la limite de 12 000 km, soit 700 € environ chez un indépendant. En alternance, une révision plus importante s'impose avec la vérification des trains, du système de refroidissement et du compresseur, sans oublier une purge du liquide de frein, ce qui coûte à peu près 1 100 €. Sur les X308 à moteur V8 (également à distribution par chaîne), le revêtement en Nikasil présent sur l'aluminium est intolérant au soufre (surconsommation d'huile et pertes de compression). Dès juin 2000, le bloc revient à de classiques chemises en fonte. Vérifiez aussi les tendeurs de chaîne en Bakélite montés jusqu'en 2002 qui peuvent sécher et casser. Ce V8 réclame une vidange par an ou tous les 10 000 km avec le remplacement des filtres, pour 700 € environ.

TRANSMISSION

■ La XJR 6 cylindres (X300) est une propulsion qui reçoit une boîte automatique ZF à 4 rapports (ou, plus rarement, une manuelle Getrag à 5 vitesses), tandis que les modèles V8 (X308) commercialisés à partir de 1999 adoptent une boîte auto à 5 rapports d'origine Mercedes, plus agréable. Dans tous les cas, ces transmissions sont jugées fiables, et aucune vidange n'est préconisée… ce qui est une grave erreur, car à terme, les passages sont moins fluides. Changez l'huile et la crépine tous les 80 000 km. Le lubrifiant requis étant très cher, comptez 800 € environ chez un spécialiste. Profitez-en pour vérifier le bon état du pont, qui ne doit pas fuir ni gronder. Evidemment, sur les rares exemplaires dotés d'une boîte manuelle, rendant la conduite plus sportive, il faudra tôt ou tard remplacer l'embrayage, ce qui revient à 2 500 € environ.

TRAINS ROULANTS

■ La XJR X300 est lourde, pesant au bas mot près de 1 800 kg, ce qui fatigue les trains »»

Jaguar XJR

» roulants. A commencer par les pneus, facturés 880 € en 18 pouces pour du Michelin. S'agissant des freins, comptez 300 € pour une paire de disques avant (260 € pour l'arrière) et ajoutez 120 € pour un jeu de plaquettes. S'ils peuvent tenir 40 000 km en conduite apaisée, sachez qu'en cas d'usage intensif, ces disques en acier ont tendance à se voiler facilement. Les amortisseurs à gaz Bilstein coûtent respectivement 600 et 550 € pour les trains avant et arrière. Sur les dernières X308, il s'agit d'un amortissement piloté CATS bien plus sophistiqué et onéreux, l'ensemble valant 3 000 € avec la main-d'œuvre. Heureusement, ces éléments tiennent minimum 130 000 km, à condition de rouler souvent pour ne pas gripper les électrovannes. A noter que les disques sont aussi plus chers (700 €). Quant au capteur ABS, vieillissant, il peut générer une alerte au tableau de bord. Enfin, dans tous les cas, il faudra les silentblocs de barre stabilisatrice, les rotules de direction, les supports de suspension et les coupelles d'amortisseur. Cette opération est facturée dans les 2 000 € avec une géométrie des trains.

IDENTIFICATION

■ Les XJR reçoivent plusieurs marquages indiquant le numéro de série, qui doit bien sûr figurer sur la carte grise. On le retrouve sur une petite plaque métallique visible derrière le pare-brise côté conducteur, mais aussi sur un autocollant constructeur situé près de la charnière du capot, dans le compartiment moteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Le réseau n'a plus aucune compétence pour intervenir sur ces modèles. La piste demeure intéressante pour acheter certaines pièces, rien de plus.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La XJR est belle, prestigieuse et fiable si bien suivie. Elle est parfois présente chez ces professionnels. Vous paierez le prix fort, mais serez en droit d'exiger une auto restée d'origine, parfaitement suivie avec un entretien à jour.

LES PARTICULIERS

■ C'est le choix le plus vaste, dans certains cas à des prix attractifs, mais gare aux modèles négligés, car ils sont nombreux. Limitez votre achat à un exemplaire en parfait état, toujours suivi avec amour (voir les factures d'entretien). Attention, à l'approche des 100 000 km, des frais importants sont généralement à prévoir.

LE CLUB

■ Le dynamique **French Jaguar Drivers' Club** (« FJDC » pour les intimes) est incontournable. Tous les modèles sont acceptés, et cette XJR ne déroge pas à la règle. Vous pouvez contacter ces passionnés érudits au 01.43.80.70.77 et découvrir leur site : **www.fjdc.fr.**

TECHNIQUE

XJR (série X300) 1995 à 1997	
Nbre de cylindres	6 cyl. en ligne, compresseur
Cylindrée	3 980 cm³
Puissance maxi	326 ch à 5 000 tr/mn
Boîte de vitesses	4 rapports auto ou 5 manuels
Poids	1875 kg
Vitesse maxi	250 km/h

XJR (série X308) 1997 à 2002	
Nbre de cylindres	V8 à 90°, compresseur
Cylindrée	3 996 cm³
Puissance maxi	375 ch à 6 150 tr/mn
Boîte de vitesses	5 rapports auto
Poids	1775 kg
Vitesse maxi	250 km/h

ENTRETIEN

Une XJR mal entretenue peut revenir très cher, mais si elle a bien été suivie, le budget reste raisonnable. Comptez ici 1 400 € environ pour parcourir 10 000 km avec une X308, un peu plus coûteuse qu'une X300 en raison du prix élevé des amortisseurs et des disques.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	440 € par train (18 pouces)	vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR	1500 € par train (CATS)	vers 130 000 km
Disques AV/AR	300/260 €	vers 40 000 km
Plaquettes AV	120 € le jeu	vers 30 000 km
Echappement (silencieux x2)	800 € (x2)	vers 250 000 km
Révision petit service	700 €	tous les 10 000 km/1 an
Révision grand service	1100 €	tous les 30 000 km/3 ans

PRIX

Délaissée, la XJR s'affiche parfois au prix d'une citadine d'occasion, mais ne faites pas des économies mal placées à l'achat. Inutile de rêver : une XJR en parfait état, bien suivie, se paie. Pour une X300 à 6 cylindres, comptez 15 000 € environ pour repartir avec un bel exemplaire à jour, et bien plus avec un faible kilométrage. Une X308 comparable vous coûtera 3 000 € de plus.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Jaguar XJR de 109 000 km, année 1995, valeur 27 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Chartres. Cotisation annuelle : 934 € T.T.C. (franchise vol-incendie : 1041 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Chartres. Cotisation annuelle : 754 € T.T.C. (franchise vol-incendie : 1041 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

+
- Style ■ Charme ■ Intérieur
- Prix d'achat attractif
- Performances
- Fiabilité si bien suivie

−
- Souvent négligée ■ Poids
- Habitabilité arrière mesurée
- Entretien onéreux si mal achetée

Jaguar

F-Type « Mk1 »

Le Grand Tourisme est une tradition chez Jaguar depuis soixante-dix ans. La F-Type répond à cette définition, avec des premiers millésimes devenus abordables depuis le profond restylage effectué début 2020.

À PARTIR DE 30 000 € **DE 2013 À 2021**

La F-Type, stricte deux places, est commercialisée en coupé ou en cabriolet depuis 2013. Certains voient en elle l'héritière de la Type E, avec ses galbes félins, sa calandre gourmande et son long capot. Elle reçoit au lancement un V6 3.0 de 340 ch développant jusqu'à 380 ch en version S à compresseur. Ces versions V6 sont les seules à pouvoir être couplées à une boîte mécanique à 6 rapports bien guidée et étagée, chose rare dans la catégorie. Voilà qui ferait déjà rêver plus d'un constructeur, mais cela n'est qu'une entrée en la matière, puisque cette propulsion ose un V8 de 495 ch à la sonorité incomparable. Il s'agit de la volcanique F-Type V8 S, accouplée obligatoirement à une boîte automatique à 8 rapports. Elle est remplacée en novembre 2014 par une F-Type R voyant son V8 5.0 poussé à 550 ch, et même jusqu'à 575 ch à partir de juin 2016. Autant de puissance sur les seules roues arrière, est-ce bien raisonnable ? Oui ! Et pour ceux que cela effraie, Jaguar a pris soin de monter ce V8 dans une version baptisée SVR, bénéficiant d'une transmission intégrale AWD. Et qui peut le plus, peut le moins. Ainsi, en avril 2017, la F-Type tente de se faire plus abordable en introduisant un 4 cylindres 2.0 de 300 ch, couplé d'office à une boîte automatique à 8 rapports. Ce bloc avec turbo et injection directe n'a pas la noblesse des 6 et 8 cylindres. Mais il n'est pas à négliger pour autant, étant léger et volontaire. Il reste cher, car plus récent, et se trouve dès les 40 000 €. La version V6, quant à elle, s'affiche dès 30 000 €. La sulfureuse V8 R grimpe elle plutôt à 50 000 € en coupé, et davantage en cabriolet.

Le choix de *Sport Auto*

■ Nous choisirons un coupé, plus léger et plus polyvalent. Et pour le plaisir de conduire, rien de tel qu'une simple propulsion !

Les essais *Sport Auto*

- **No 616 (04/13) :** Contact F-Type V8 S
- **No 619 (08/13) :** Match F-Type V6 S vs BMW Z4 35iS
- **No 623 (12/13) :** Supertest F-Type V8 S cabriolet
- **No 624 (01/14) :** Match F-Type V8 S cabriolet vs Porsche 911 Carrera
- **No 628 (05/14) :** Contact F-Type R Coupé
- **No 630 (07/14) :** Comparatif F-Type R vs Bentley Continental GT V8 S vs Range Rover Sport SC
- **No 636 (01/15) :** Dossier Les stars de la rédaction (F-Type R)
- **No 638 (03/15) :** Contact F-Type R AWD cabriolet
- **No 639 (04/15) :** Comparatif F-Type R AWD vs AMG GTS vs Nissan GT-R vs Porsche 911 Carrera GTS
- **No 643 (08/15) :** Supertest F-Type R Coupé
- **No 652 (05/16) :** Comparatif F-Type R AWD vs Lexus RCF vs Aston Martin N430 vs BMW i8 vs Porsche 911 Carrera S vs AMG GT
- **No 655 (08/16) :** Contact F-Type SVR
- **No 661 (02/17) :** Grand Format F-Type SVR
- **No 673 (02/18) :** Match Audi RS6 Performance vs F-Type SVR

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La F-Type reçoit une structure et des ouvrants en aluminium, gage de légèreté et de rigidité. En cas de choc, il faudra consulter le réseau, le travail de l'aluminium restant une affaire de spécialiste. Auscultez bien la carrosserie, très exposée, et pas seulement au niveau des boucliers en composite. Sur les versions SVR, de nombreux éléments vulnérables sont en carbone. La F-Type séduit par ses peintures brillantes bien appliquées et les ajustages rigoureux entre éléments de carrosserie. Il peut néanmoins y avoir une infiltration d'eau dans les phares. Jaguar a effectué un rappel en 2018 pour un défaut affectant les clignotants. Enfin, il y a eu quelques rares cas de dommages des ailerons fixes sur les versions SVR lors de lavages au rouleau.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion adopte une boîte mécanique à 6 rapports, bien guidée et étagée, sur les versions V6, qui offre un plaisir de conduite authentique. Et s'il est logique que les V8 n'en bénéficient pas, à cause de leur couple important, on regrette que la 4 cylindres adopte uniquement une transmission automatique à 8 rapports. Signée ZF, elle séduit par sa douceur et sa réactivité. Dans tous les cas, la fiabilité est au rendez-vous. Les versions à boîte mécanique réclameront un remplacement de l'embrayage à l'approche des 130 000 km (1 388 € environ). Quant à la boîte automatique, pour optimiser sa longévité et son bon fonctionnement, qui doit être très fluide, un entretien s'impose. Il est recommandé de la vidanger et de changer la crépine à l'approche des 120 000 km ou dix ans (812 € dans le réseau).

IDENTIFICATION

■ Les F-Type présentent plusieurs marquages indiquant le numéro de série, qui doit bien sûr figurer sur la carte grise. On le retrouve notamment sur une plaque métallique visible derrière le pare-brise côté conducteur, mais surtout sur un autocollant placé dans l'embrasure de la portière conducteur.

INTÉRIEUR

■ Cette stricte deux places est agréable à vivre en offrant un bel espace pour de grands passagers et leurs bagages, notamment sur la version coupé, plus polyvalente avec son hayon. L'environnement à bord est plaisant, avec des matériaux de qualité correctement assemblés. Cela étant, certains plastiques rigides détonnent un peu. Le seul rappel effectué en 2017 concernait les prétensionneurs des ceintures de sécurité. Cette même année, l'auto bénéficie d'une légère remise à niveau, en gagnant de nouveaux sièges, avec des garnissages plus fermes et l'insertion de baguettes en aluminium sur le mobilier. Enfin, quelques séries limitées, mieux équipées et plus exclusives, sont à retenir. C'est le cas de »»

Jaguar F-Type « Mk1»

»» la British Design Edition lancée en décembre 2015, mais aussi de la dynamique 400 Sport commercialisée en avril 2017, sans oublier les Chequered Flag apparues en octobre 2018 ou les First Edition lancées en décembre 2019.

MOTEUR

■ Tous les moteurs montés sur la F-Type sont fiables et bénéficient d'une distribution par chaîne. Ils sont placés longitudinalement, légèrement en retrait du train avant, cela afin d'équilibrer au mieux les masses. Côté maintenance, le programme se cantonne à une révision annuelle dans la limite de 26 000 km. Cela coûte, en alternance, de 700 à 1 150 € dans le réseau sur la V8, celle-ci étant sans surprise la version la plus onéreuse à entretenir. A noter que les seuls rappels se limitent essentiellement à la récente version 4 cylindres Ingenium P300, avec un remplacement de la rampe d'injection en 2018, puis un contrôle du filtre à carburant et des émissions de CO_2 en 2019. Quant aux versions V6 et V8, un rappel a été diligenté en 2019 pour vérifier la fixation de la poulie du vilebrequin.

TRAINS ROULANTS

■ Malgré l'emploi d'aluminium pour constituer la structure et la carrosserie, la F-Type n'est pas vraiment un poids plume, surtout dans ses versions V8 AWD. Cette GT pouvant rouler vite, cela a une influence directe sur la longévité des pneus ou des freins, soumis à de fortes contraintes. Avec une V8, n'espérez pas parcourir plus de 30 000 km avec un train de pneus arrière. Quant au poste freins, les plaquettes seront à changer vers la même échéance, ce qui coûte 450 €. Prévoyez de remplacer les disques à l'approche des 50 000 km maximum. Cette opération est facturée 690 € par train dans le réseau, et beaucoup plus pour les disques carbone-céramique optionnels réservés à la V8. Sachez, par ailleurs, que Jaguar a effectué quelques rappels en 2016. L'un d'entre eux visait à remettre à jour le logiciel gérant la direction assistée, et un autre concernait le contrôle de la fixation de la barre stabilisatrice arrière des cabriolets V6 et V8. Enfin, en 2017, Jaguar a procédé sur les V8 SVR au contrôle et au remplacement du joint situé entre le bras de suspension inférieur arrière et le porte-fusée.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Bien qu'âgée de 8 ans, la F-Type reste très présente en occasion dans les 52 concessions du réseau. Pour bénéficier du label « Approved », qui donne droit à une garantie de deux ans kilométrage illimité et à une assistance 7/7, chaque auto reçoit 165 points de contrôle. Cette caractéristique se paie au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Bien sûr, l'affriolante F-Type a toute sa place dans les showrooms de ces professionnels et, comme chez Jaguar, vous paierez souvent votre exemplaire au prix fort. Alors, soyez exigeant en réclamant une auto parfaite, entièrement révisée avec garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ La F-Type étant fiable, c'est une piste à privilégier. Sans toutefois prendre le risque d'un prix d'appel trop alléchant. Limitez-vous aux exemplaires d'origine française avec un historique limpide. Cela implique un entretien suivi chez Jaguar, un carnet à jour qui l'atteste, avec les factures correspondantes.

LE CLUB

■ Nombreux sont les clubs consacrés à Jaguar. Un se distingue par sa taille et son dynamisme : le French Jaguar Drivers'Club. Tous les modèles sont acceptés, y compris la F-Type.
https://fjdc.fr
01.43.80.70.77

TECHNIQUE

F-Type Ingenium P300 «Mk2» (2017-2020)	
Nbre de cylindres	4 cyl., turbo, injection directe
Cylindrée	1997 cm³
Puissance maxi	300 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 8 auto
Poids	1525 kg
Vitesse maxi	249 km/h

F-Type V6 «Mk1» 2013-2020	
Nbre de cylindres	V6, compresseur
Cylindrée	2995 cm³
Puissance maxi	340 ch à 6 500 tr/mn (380 ch sur la S)
Boîte de vitesses	Boîte 6 méca ou 8 auto
Poids	1584 kg
Vitesse maxi	260 km/h (275 km/h pour la S)

F-Type V8 S «Mk1» 2013-2014	
Nbre de cylindres	V8, compresseur
Cylindrée	5 000 cm³
Puissance maxi	495 ch à 5 000 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 8 auto
Poids	1700 kg
Vitesse maxi	290 km/h

F-Type R «Mk1» 2014-2020	
Nbre de cylindres	V8, compresseur
Cylindrée	5 000 cm³
Puissance maxi	550 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 8 auto
Poids	1730 kg
Vitesse maxi	300 km/h

F-Type SVR «Mk1» 2016-2020	
Nbre de cylindres	V8, compresseur
Cylindrée	5 000 cm³
Puissance maxi	575 ch à 5 500 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte 8 auto
Poids	1705 kg
Vitesse maxi	322 km/h

ENTRETIEN

Rouler en F-Type n'est pas à la portée de chacun, même si vous achetez un modèle à jour en entretien et bien suivi. Pour parcourir 10 000 km en version V8, qui n'est pas la plus économique, prévoyez 1 695 € environ, bien moins avec la version 4 cylindres.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	chaîne	-
Embrayage	BVA	-
Pneus AV/AR	938 € par train 20 pouces	vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR	1100 € par train	vers 150 000 km
Disques AV/AR	688 € par train, acier	vers 50 000 km
Plaquettes AV	447 €	vers 30 000 km
Echappement silencieux	1460 €	vers 250 000 km
Révision petit service	700 €	tous les 26 000 km/1 an
Révision grand service	1153 €	tous les 50 000 km/2 ans

PRIX

La F-Type décote significativement. Il existe cependant un écart important entre le versions V6 et V8. Ainsi, la fourchette va de 30 000 € à près de 90 000 € selon les cas.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Jaguar F-Type V8 R de 45 000 km, année 2016, valeur 45 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Chevreuse Cotisation annuelle : 1877 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1450 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Chevreuse Cotisation annuelle : 1147 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1450 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Ligne
■ Agrément de conduite
■ Fiabilité
■ Exclusivité ■ V8

■ Poids élevé en V8
■ Boîte automatique souvent imposée

Lamborghini Aventador

Voiture de tous les fantasmes, ce que l'Aventador suggère de l'extérieur se confirme à l'intérieur. Malgré sa débauche de technologies avant-gardistes, cette supercar fait preuve d'une étonnante fiabilité…

À PARTIR DE 240 000 € | **DE 2011 À 2022**

La Miura, sortie en 1966, a posé les bases des supersportives : une gueule d'enfer et un monstrueux V12 placé en position centrale arrière. La Countach qui lui succède apportera ce grain de folie qui sied aux Lamborghini, avec des portes en élytre. La Diablo, toujours fidèle au V12 (mais placé longitudinalement), perpétue cette tradition et connaît, pour le meilleur, un heureux mariage avec le groupe Volkswagen (1998), qui met la marque sous la tutelle d'Audi. La Murciélago qui la remplace sera la première bénéficière de cette rigueur allemande. Ultime héritière de cette noble lignée, l'Aventador présentée en mars 2011, au Salon de Genève. Son petit nom est LP 700-4, comme pour mieux défendre son pedigree : V12 6,5 litres en position longitudinale arrière, 700 ch et 4 roues motrices, un héritage de chez Audi, prosélyte du Quattro. Faut-il s'en plaindre ? Non, car à ce niveau de puissance, passer la cavalerie au sol est une gageure dès que la météo se dégrade. Et en dépit de sa ligne futuriste, croisement entre un avion de chasse furtif et une batmobile, l'Aventador se veut également civilisée, capable de rouler au pas en ville sans chauffer, mais aussi d'abattre les kilomètres sous la pluie. Un SUV moderne est plus convaincant dans ce périlleux grand écart. Mais question design, ambiance à bord, explosion de décibels et accélérations (0 à 100 km/h en 2,9", 350 km/h), l'Aventador demeure un must, qui délivre à très haut débit son lot de sensations fortes. Des sensations décuplées dès 2012 en roadster encore plus exclusive, et plus encore à partir de 2015, avec la commercialisation de la SV limitée à 600 exemplaires. Allégé de 50 kg, le V12 atmosphérique de cette SuperVeloce culmine à 750 ch, lui permettant de gagner un dixième sur le 0 à 100 km/h, et 5 km/h en vitesse de pointe. Un shoot d'adrénaline pure à consommer aussi à l'air libre, la SV roadster étant limitée à 500 exemplaires. À partir 2017, l'Aventador s'est savourée en version restylée S (4 roues directrices, suspensions et aéro modifiée, 740 ch et même SVJ de 770 ch). Mais ça y est, c'est la retraite, l'Aventador a terminé sa carrière en 2022 avec l'ultime Ultimae (coupé et roadster) de 780 ch (à partir de 403 495 € en neuf) ! Si vous décidez de prendre le taureau par les cornes, il vous faudra assumer le regard des badauds, et assurer financièrement : comptez aujourd'hui pas moins de 240-250 000 € pour une LP 700-4.

INTÉRIEUR

■ L'ambiance très futuriste vous téléporte dès l'ouverture des portes en élytres dans l'univers Lamborghini. Chaque détail évoque plus un avion de chasse qu'une voiture, à l'image du loquet qui verrouille le bouton-poussoir de la mise à feu du V12. La finition de l'Aventador mêle carbone, aluminium, cuir surpiqué et Alcantara. On est dans la haute couture automobile, et il faudra vous assurer du parfait état de chaque élément, et plus encore pour les rares

Les essais *Sport Auto*

- **N°646 (11/15) :** Aventador SV (dossier V12)
- **N°648 (01/16) :** Dossier « les stars de l'année 2015 »
- **N°649 (02/16) :** Grand format : Aventador SV LP 750-4
- **N°654 (08/16) :** Spécial vitesse : top 10 des vitesses maxi (Aventador SV)
- **N°659 (12/16) Spécial Lamborghini :** Aventador SV / Aventador S
- **N°662 (03/17) :** Spécial Essais : Aventador S

Le choix de *Sport Auto*

■ Nous avons un faible pour le coupé, plus léger que le roadster, et présentant une esthétique en droite ligne de ses devancières. Et une version SV, plus exclusive et radicale, a tout pour plaire… Sauf son prix, délirant ! Du coup, pour rester réaliste, une LP 700-4 en parfait état nous irait très bien !

versions roadsters, soumises aux intempéries. Vérifiez l'état du toit en carbone amovible très sensible aux chocs. Malgré son prix, l'Aventador se réserve des mesquineries, comme l'absence de radar avant et arrière (avec caméra, une option facturée 4 186 € !) vivement conseillée tant la visibilité est exécrable. D'autres options font la différence sur une occasion, comme le volant en faux daim (718 €), le compartiment moteur habillé de carbone (2 153 €) ou le capot moteur translucide (6 458 € sur le coupé). Enfin, il n'y a aucun souci dans l'habitacle (électrique ou autre).

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Le style de l'Aventador est aussi spectaculaire que sa technique. Sur sa structure monocoque en fibres de carbone sont greffées des extensions en aluminium. Ce sont des berceaux qui supportent les trains roulants et le moteur à l'arrière. Un choc entraînera le changement d'éléments vitaux. Et en cas de choc encore plus violent, il faudra… jeter la voiture ! Vérifiez les portières qui s'ouvrent vers le haut. L'auto dispose d'un fond plat et d'un extracteur d'air en carbone, très exposés. Même si un système de levage évite »»

Lamborghini **Aventador**

»» de frotter, l'idéal est de voir sur un pont son état réel. Vérifiez le fonctionnement des appendices mobiles. Enfin, certaines Aventador tournent sur circuit. Une sortie de piste, dans le bac à gravier, impacte le fond et le bouclier avant. Inspectez l'état des convoyeurs des radiateurs. Les réparer réclame 4 375 € de budget.

MOTEUR

■ Sur l'Aventador, le monstrueux V12 6.5 atmosphérique à 48 soupapes de 700 ch (750 ch sur SV) occupe près du tiers de la longueur totale de la voiture. Autant dire que cette cathédrale métallique, montée à la main, est la pièce maîtresse. La bonne nouvelle, c'est que ce V12 à distribution par chaîne est réputé fiable. Bien sûr, cela implique de l'utiliser correctement (bien le laisser chauffer avant de l'exploiter), et de lui offrir une révision tous les 15 000 km (ou une fois par an). En se limitant à ce minimum syndical (avec vidange, filtres et inspection), la facture atteint déjà des sommets : comptez 2 510 € environ chez un bon spécialiste, et près de 6 222 € dans le réseau. Sachez que quelques faiblesses (limitées surtout aux premiers modèles), peuvent concerner les catalyseurs, le tendeur de courroie des accessoires, la sonde de la climatisation et, plus récemment la fixation des canalisations d'essence. Des problèmes généralement pris en charge par le constructeur si l'auto a toujours été entretenue par le réseau, et si elle est restée d'origine. Sachez qu'un modèle modifié (ligne inox, reprogrammation du boîtier de gestion moteur…), perd d'office sa garantie constructeur, d'où l'importance de viser un exemplaire conforme à l'origine.

TRANSMISSION

■ Cette sportive à transmission intégrale s'en remet à une boîte robotisée à simple embrayage (à 7 rapports). Il en résulte une relative lenteur lors des passages de vitesses, et des à-coups amplifiés en conduite sportive. Il est conseillé de soulager l'accélérateur pour préserver l'embrayage, qui digère le couple (690 Nm à 5 500 tr/mn). En cas de mauvaise utilisation, il peut partir en fumée en 10 000 km, la limite de 30-40 000 km étant un maximum dans de bonnes conditions. Son remplacement donne à réfléchir. Comptez 5 452 € environ pour le changer (disque, mécanisme, volant moteur et butée).

TRAINS ROULANTS

■ Grâce à l'utilisation massive de carbone et d'aluminium, l'Aventador parvient à limiter son poids sous les 1 600 kg, ce qui a le mérite de préserver les trains roulants. Tant mieux, car là encore, tout est à la démesure de cette supercar. Pour une paire de disques (en carbone céramique de série), comptez 6 155 € par train (et éventuellement 1 005 € de plaquettes), près de 7 446 € pour les 4 amortisseurs pilotés, et la somme rondelette de 4 896 € pour changer les quatre pneus (en 255/35 R19 pour l'avant, et 335/30 R20 pour l'arrière en taille standard). Bien sûr, adopter régulièrement une conduite musclée a une incidence directe sur la longévité de ces consommables aux références hors norme. Au moment d'acheter, il vous faudra tenir compte de leur état pour éventuellement revoir à la baisse le prix de l'auto, si l'ensemble

est fatigué. Enfin, chaque jante forgée en magnésium étant très exposée au moindre coup de trottoir (et bien sûr hors de prix), il vous faudra les ausculter une à une attentivement au niveau des flancs, mais aussi vous assurer du bon état des boulons… qui sont en titane.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis doit correspondre avec celui de la carte grise. Il est gravé sur une plaque, bien visible dans le compartiment moteur (sur le côté droit). On le retrouve sur une petite plaque visible derrière le pare-brise, côté conducteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Bien que limité à quelques grandes villes (Paris, Lyon, Cannes, Monaco, Mulhouse), le réseau Lamborghini est à recommander pour qui cherche une auto irréprochable (totalement révisée avec plus de 250 points de contrôle et garantie)… et qui a les moyens de ses ambitions.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est une excellente piste, mais à l'instar du réseau, vous paierez au prix fort votre Lambo. Pourquoi pas, à condition que l'auto soit parfaite, avec un historique clair, et assortie d'une garantie totale. Vu les sommes en jeu, cela vaut la peine d'y songer…

LES PARTICULIERS

■ C'est auprès d'un particulier que vous trouverez une Aventador au meilleur prix, mais en cas de problème, les recours restent longs et difficiles. Limitez les risques à la base en choisissant un exemplaire à l'historique limpide, entretenu régulièrement par le réseau (avec factures). N'hésitez pas à vous faire accompagner d'un expert.

LE CLUB

■ Il existe bien sûr le très actif **Lamborghini club de France**, mais pour être honnête, ce n'est pas forcément la meilleure adresse pour une Aventador (même si elle est acceptée), ce club privilégiant d'abord les modèles plus anciens. Voyez plutôt du côté du **Supercars Club** et autres structures dédiées à ces monstres récents.

TECHNIQUE

Aventador LP 700-4 2011 à 2017	
Nbre de cylindres	**V12, 48S**
Cylindrée	**6 498 cm³**
Puissance maxi	**700 ch à 8 250 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Robotisée à 7 rapports**
Poids	**1 575 kg**
Vitesse maxi	**350 km/h**

Aventador LP 700-4 SV 2015 à 2017	
Nbre de cylindres	**V12, 48S**
Cylindrée	**6 498 cm³**
Puissance maxi	**750 ch à 8 400 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Robotisée à 7 rapports**
Poids	**1 525 kg**
Vitesse maxi	**355 km/h**

Aventador S (SVJ/Ultimae) 2017 à 2021 (2019 à 2022/2022)	
Nbre de cylindres	**V12, 48S**
Cylindrée	**6 498 cm³**
Puissance maxi	**740 ch à 8 400 tr/mn (770/780 ch à 8 500 tr/mn)**
Boîte de vitesses	**Robotisée à 7 rapports**
Poids	**1 575 kg (1 525/1 550 kg)**
Vitesse maxi	**350 km/h (350/355 km/h)**

ENTRETIEN

Inabordable pour beaucoup en neuf comme en occasion, cette supercar reste aussi super… chère en entretien. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 8 450 € environ !

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**4 896 € les 4**	**vers 25 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**3 672 € par train**	**vers 100 000 km**
Disques AV/AR	**6 155 € la paire**	**vers 80 000 km**
Plaquettes AV/AR	**995 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Embrayage	**5 540 €**	**vers 40 000 km**
Echappement	**6 080 € (complet)**	**vers 180 000 km**
Révision standard	**de 2 468 à 6 324 €**	**tous les 15 000 km/1 an**

PRIX

Ce qui est rare est cher, et l'Aventador est rare ! Rares sont les exemplaires qui s'affichent sous les 300 000 €. Pour ce prix, ce sera un coupé de « base » (700 ch) de 2012. Dès que l'on regarde du côté d'un roadster bien optionné, on flirte vite avec les 340 000 €, et une plus radicale version SV (750 ch), forcément plus récente et exclusive, s'affiche à plus de 400 000 €. C'est toujours 200 000 € de moins qu'une SVJ !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Lamborghini Aventador Coupé de 32 000 km, année 2014, valeur 265 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Nice.Cotisation annuelle : 4 915 € TTC (franchise vol/incendie de 6 210 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Nice.Cotisation annuelle : 2 680 € TTC (franchise vol/incendie de 6 210 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ Look incroyable ■ Ambiance intérieure unique ■ V12 surpuissant et inépuisable ■ Vraie supercar (performances, exclusivité, prestige)

■ Prix d'achat et d'entretien prohibitifs ■ Gestion boîte ■ Visibilité 3/4 AR

Lexus IS-F

La division luxe de Toyota est connue pour ses voitures hybrides ou ses SUV. Mais le contructeur japonais sait aussi se lâcher. Preuve en est avec cette berline IS-F motorisée par un V8…

À PARTIR DE 30 000 € **DE 2006 À 2013**

En 2006, Lexus jette un pavé dans la mare des BMW M3, Mercedes C 63 AMG et Audi RS4 avec l'IS-F dont le V8 5.0 développe 423 ch. Au-delà des 270 km/h en pointe et des 5''2 pour passer de 0 à 100 km/h, cette berline uniquement disponible en propulsion séduit grâce à son dynamisme remarquable et à sa qualité de fabrication irréprochable. En mars 2009, Lexus change le tableau de bord et le tarage des suspensions. A partir d'octobre 2010, le constructeur effectue un restylage pour la remettre dans le vent. Outre l'apparition de feux de jour, notons l'adoption de compteurs inédits, d'un disque dur dernière génération avec port USB, et surtout, la greffe d'un autobloquant Torsen mécanique qui améliore l'efficacité. C'est ainsi que notre Lexus IS-F finira sa carrière chez nous en 2013, après avoir été diffusée seulement à une centaine d'exemplaires. Bonne nouvelle, outre son exclusivité et sa fiabilité au-dessus du lot, cette berline sportive, facturée 73 500 € à l'époque, s'affiche aujourd'hui autour de 30 000 € en bon état.

INTÉRIEUR

■ Construite avec rigueur, cette IS-F traverse les années sans dommage. Seule fausse note, des bruits dans l'habitacle peuvent se faire entendre sur les millésimes antérieurs au restylage de 2009. Il s'agit d'un souci réglé grâce à la pose de patins absorbants par Lexus. Le cuir est réputé

Les essais *Sport Auto*

- **No 554 (03/08) :** Contact
- **No 559 (08/08) :** Match IS-F - BMW M3
- **No 564 (01/09) :** Coups de cœur 2009 (contact)
- **No 603 (04/12) :** Supertest

Le choix de *Sport Auto*

■ L'idéal serait de privilégier un modèle restylé, pour bénéficier d'une finition plus valorisante et surtout du différentiel Torsen à glissement limité.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Dérivée de l'IS, cette variante F en utilise toute la structure et la carrosserie. Seuls diffèrent quelques éléments, comme les ailes avant, ou les boucliers avant et arrière. Si ces derniers éléments peints couleur carrosserie sont en matériaux composites, ce n'est pas le cas de la carrosserie, qui est en acier classique, ce qui explique en partie le poids élevé. En cas d'accrochage bénin, il vous sera possible de la faire réparer chez n'importe quel professionnel. D'origine, la Lexus IS-F présente des peintures bien appliquées et des ajustages précis. Le contraire doit vous alerter : vous êtes en présence d'un exemplaire mal rénové. Les seuls soucis se limitent à de la buée dans les phares, signe d'une mauvaise étanchéité. Lexus a également procédé à un rappel pour un défaut de fixation des écrous d'essuie-glace, sur les modèles produits de 2007 à 2011.

un peu fragile, mais seuls les bourrelets latéraux ont tendance à s'user prématurément. Bien sûr, l'interface multimédia est aujourd'hui dépassée, mais sa dotation de série en fait une voiture tout à fait d'actualité. Les seules options à l'époque se limitaient au toit ouvrant et au régulateur de vitesse adaptatif, des équipements prisés en seconde main. A propos d'appareils électroniques, sachez qu'il n'y a pas de soucis à redouter de ce côté-là. Seules des mises à jour en atelier sont nécessaires, notamment pour faire fonctionner le GPS. Par ailleurs, Lexus a procédé à un rappel concernant les airbags passagers.

MOTEUR

■ L'IS-F reçoit un noble V8 5.0 32 soupapes placé longitudinalement. Ce bloc atmosphérique renferme une solide distribution par chaîne et tourne assez lentement, avec un rupteur situé à seulement 6 850 tr/mn. Ce caractère paisible le préserve et sa conception lui confère une fiabilité au-dessus du lot. L'entretien se limite à une maintenance tous les 15 000 km (583 € environ dans le réseau). En alternance, il faudra prévoir une révision plus importante, comprenant une purge des freins et un changement d'huile du pont, ce qui coûte 818 €. Tous les 90 000 km, intervient la grosse maintenance qui inclut le remplacement des 8 bougies (comptez 1 159 € environ). Les seuls problèmes connus se limitent à une défaillance possible du ventilateur sur les modèles produits de 2007 à 2011 et un joint de capteur de pression de carburant fragile sur ceux produits jusqu'en 2010.

TRANSMISSION

■ Faut-il le regretter ? Seule une boîte automatique est disponible sur cette propulsion. Heureusement, il s'agit d'une ZF qui comporte 8 rapports, très douce et agréable à l'usage. Elle ne doit pas présenter d'à-coups, chaque changement de vitesse devant se montrer fluide et n'émettre aucun bruit »»

Lexus IS-F

»» suspect. Par rapport à ce qui existe aujourd'hui, cette boîte automatique ne paraît pas très rapide, sauf si on prend la main via les palettes solidaires du volant pour passer soi-même chaque vitesse. Réputée très fiable, cette traditionnelle boîte à convertisseur réclame seulement une vidange tous les 60 000 km avec un remplacement de crépine, ce qui coûte dans les 937 € avec la révision classique.

TRAINS ROULANTS

■ Le luxe et la belle finition de cette IS-F se paient sur la balance : 1 730 kg mesurés par nos soins. Cela a une incidence sur la longévité des périssables, notamment les pneus, pas franchement donnés. C'est du 225/40 R19 à l'avant et du 255/35 R19 à l'arrière, et le remplacement des quatre, à faire tous les 30 000 km environ, revient à 1 500 € avec la pose. Les freins sont aussi fortement sollicités. Ils peuvent tenir près de 60 000 km. Tant mieux, car ils sont chers : comptez 636 € pour un jeu de plaquettes et 930 € pour une paire de disques ! A noter qu'une purge des freins est à faire tous les 30 000 km, soit une révision sur deux. Enfin, pensez à bien ausculter l'état des jantes alliage. En plus de la trace d'éventuels chocs, sachez que leur peinture cloque sous l'effet de la chaleur. Mieux vaut les faire refaire,

car elles sont hors de prix… 2 755 € l'unité !

IDENTIFICATION

■ La plaque constructeur est visible sur des autocollants fixés dans l'embrasure de la portière (côté conducteur), ainsi qu'à l'intérieur de la voiture, sur une petite plaque apparaissant derrière le pare-brise. Ce numéro doit bien entendu être identique à celui inscrit sur la carte grise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cette IS-F est désormais trop ancienne pour être proposée dans le réseau.

En revanche, pour effectuer l'entretien, c'est une bonne démarche à suivre.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Cette Lexus est assez rare, attractive et décalée pour figurer chez ces professionnels du haut de gamme. Visez ici le meilleur, c'est-à-dire une auto irréprochable, révisée et garantie.

LES PARTICULIERS

■ Cette Lexus est très fiable et vous pouvez vous diriger vers un particulier. Mais comme pour toute voiture, il faudra choisir un bel exemplaire resté d'origine, qui aura toujours été suivi. Exigez les factures pour vous aider à retracer son historique.

LE CLUB

■ Nombreux sont les mordus d'IS-F à se retrouver sur les forums consacrés aux japonaises sportives. L'un d'entre eux est spécialisé sur ce modèle : c'est le forum clublexus.com. Sa quarantaine de membres organise au moins une sortie annuelle.
www.clublexus.com

TECHNIQUE

IS-F 2006-2013	
Nbre de cylindres	**V8, longitudinal, 32 S**
Cylindrée	**4 969 cm³**
Puissance maxi	**423 ch à 6 600 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Boîte auto 8 rapports**
Poids	**1730 kg**
Vitesse maxi	**270 km/h**

ENTRETIEN

L'IS-F étant très fiable, comme toutes les Lexus, il n'y a pas a priori de mauvaises surprises entre deux révisions, et l'essentiel des dépenses concerne d'abord les périssables, notamment les pneumatiques. Pour parcourir 15 000 km, prévoyez 1 990 € environ…

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**1 500 € pour les 4 (Potenza 19 pouces)**	**vers 30 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 275 € par train**	**vers 170 000 km**
Disques AV/AR	**930 € acier**	**vers 60 000 km**
Plaquettes AV	**637 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Echappement complet	**3 010 €**	**vers 200 000 km**
Révision petit service	**585 €**	**tous les 15 000 km/une fois par an**
Grande révision	**1157 €**	**tous les 90 000 km**

PRIX

L'IS-F figure rarement sur la short-list des amateurs de berlines. Pour autant, les annonces sont plutôt rares. Si un très beau modèle restylé de 2013, affichant moins de 80 000 km, peut encore prétendre à 45 000 €, une première version de 2008 approchant les 190 000 km se montre plutôt autour de 30 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Lexus IS-F de 115 000 km, année 2008, valeur 36 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Menton. Cotisation annuelle : 2187 € TTC (franchise vol-incendie de 1160 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Menton. Cotisation annuelle : 1132 € TTC (franchise vol-incendie de 1160 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Fiabilité ■ Agrément de conduite
■ Qualité de fabrication
■ Equipement ■ Exclusivité
■ Prix et entretien

■ Difficile à trouver
■ Bons spécialistes rares

Lotus Esprit V8

Toutes les Lotus ne sont pas des petites sportives ultralégères, radicales et spartiates. La preuve avec ce coupé grand tourisme qui a su finir sa carrière en beauté avec l'ultime version V8…

À PARTIR DE 50 000 € **DE 1996 À 2003**

En marge des Seven ou des Elan, Lotus a également cherché à séduire la clientèle du grand tourisme. Si les éphémères Excel, Eclat et Elite sont tombées dans l'oubli, ce n'est pas le cas de l'Esprit, lancée en 1976. Cette GT stricte 2 places dispose d'une mécanique en position centrale arrière. Il s'agit d'abord d'un modeste 4 cylindres 2.0 de 160 ch. C'est peu, mais avec son châssis-poutre très rigide et sa carrosserie en composite, gage de légèreté, l'Esprit S1 offre un équilibre et un comportement routier exceptionnels. Le moteur étant le maillon faible, Lotus n'aura de cesse d'améliorer ce point, même si cela se soldera souvent par la greffe, sur des blocs issus de la grande série, d'un turbo et d'une culasse retravaillée. Ainsi, en 1995, Lotus tire 286 ch du 4 cylindres 2,2 litres, permettant à l'Esprit S4S de franchir la barre des 300 km/h ! Voilà qui est remarquable, mais aussi brillant soit-il, ce bloc reste un 4 cylindres et n'affiche pas la noblesse des moteurs proposés par la concurrence.

Il aurait été logique que Lotus noue un partenariat auprès d'un grand constructeur, comme BMW ou Jaguar par exemple, pour exploiter un 6 ou 8 cylindres. Mais contre toute attente, la petite officine va développer son propre V8, le premier moteur signé Lotus depuis 1972 ! Ce V8 à carter sec, ouvert à 90°, se voit coiffé par deux turbos. D'une cylindrée réduite à 3,5 litres, ce bloc alu n'excédant pas 220 kg offre 354 ch, permettant à l'Esprit V8 de revendiquer un rendement digne d'une Ferrari. Produite à seulement 1 486 exemplaires de 1996 à 2003, cette ultime Esprit commence à intéresser les amateurs éclairés, comme l'atteste la hausse croissante de sa cote. Comptez désormais au minimum 50 000 € !

Les essais *Sport Auto*

- **No 412 (05/96) :** Contact Esprit V8
- **No 418 (11/96) :** Match Esprit V8 vs Porsche 911 Carrera S
- **No 579 (04/10) :** Dossier occasion (S4/V8)

CARROSSERIE & STRUCTURE

A l'instar de nombreuses autres Lotus de cette époque, l'Esprit repose sur un châssis-poutre léger et rigide, une pièce maîtresse sur laquelle est fixée la carrosserie en polyester, composée de deux éléments. Cela met à l'abri de problèmes de corrosion, mais avec le temps, et sous l'effet de la chaleur, ce matériau peut travailler et onduler, notamment au niveau du compartiment arrière. Le capot moteur, imposant et donc très lourd, fatigue prématurément les vérins. Si la peinture polylustrée à la main offre un bel effet de profondeur, les

Le choix de *Sport Auto*

■ Un faible kilométrage n'est pas forcément un gage de qualité, puisque cette GT n'aime pas les arrêts prolongés. Outre l'état général, l'entretien suivi et régulier auprès de bons spécialistes est primordial. Vérifiez-le impérativement avec les factures.

ajustages entre les panneaux de carrosserie font parfois trop artisanaux, avec des jours importants. Sachez que l'Esprit utilise quelques éléments issus de la grande série. C'est le cas des rétroviseurs d'origine Citroën CX, mais aussi des feux, provenant de la Toyota Celica, excepté sur l'exclusive version Final Edition, qui reçoit des jantes spécifiques et des feux ronds. Enfin, vérifiez bien l'état de la jupe avant, très vulnérable.

TRANSMISSION

■ L'Esprit V8 adopte une boîte à 5 rapports. Celle-ci, bien guidée et étagée, est d'origine Renault, puisqu'il s'agit de celle de l'Alpine A610 Turbo. Elle est donc facile à trouver et abordable, mais les synchros des premier et second rapports sont réputés fragiles. Une vidange est recommandée tous les trois ans ou 60 000 km. A propos d'huile, il n'est pas rare que des suintements apparaissent vers l'entrée du sélecteur. Quant à l'embrayage bidisque, il peut tenir jusqu'à 100 000 km. Son remplacement coûte près de 2 910 € chez un spécialiste. Cela donne la parfaite occasion pour remplacer les joints de la boîte.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (que vous devez bien évidemment retrouver sur la carte grise) est frappé sur une petite plaque métallique située à l'avant, côté conducteur, juste derrière le pare-brise.

INTÉRIEUR

■ L'Esprit V8 est sportif dans l'âme : position de conduite très basse et détails sympathiques, tel le volant Momo à trois branches ou le pommeau du levier de vitesses en aluminium. Mais malgré la présence de commodos issus de chez Peugeot et Opel, c'est aussi une GT haut de gamme, avec une dotation de série sans lacune. Il y a eu quelques séries limitées, la V8 GT (204 ex.), plus sport que luxe avec ses gros freins et des jantes en magnésium, et la version anniversaire Final Edition. Jusqu'en 2000, l'instrumentation est archicomplète. Elle s'est simplifiée après. Si l'Esprit propose des matériaux de bonne facture, elle peine à cacher sa conception artisanale. Les assemblages manquent de rigueur, ce qui génère des bruits de frottement sur mauvais revêtement. Le toit ouvrant vitré, présent sur quelques exemplaires, laisse passer les UV et génère trop de chaleur dans l'habitacle, ce qui peut dans les régions chaudes ternir le cuir et craqueler le revêtement de la planche de bord. Côté électricité, excepté »»

Lotus Esprit V8

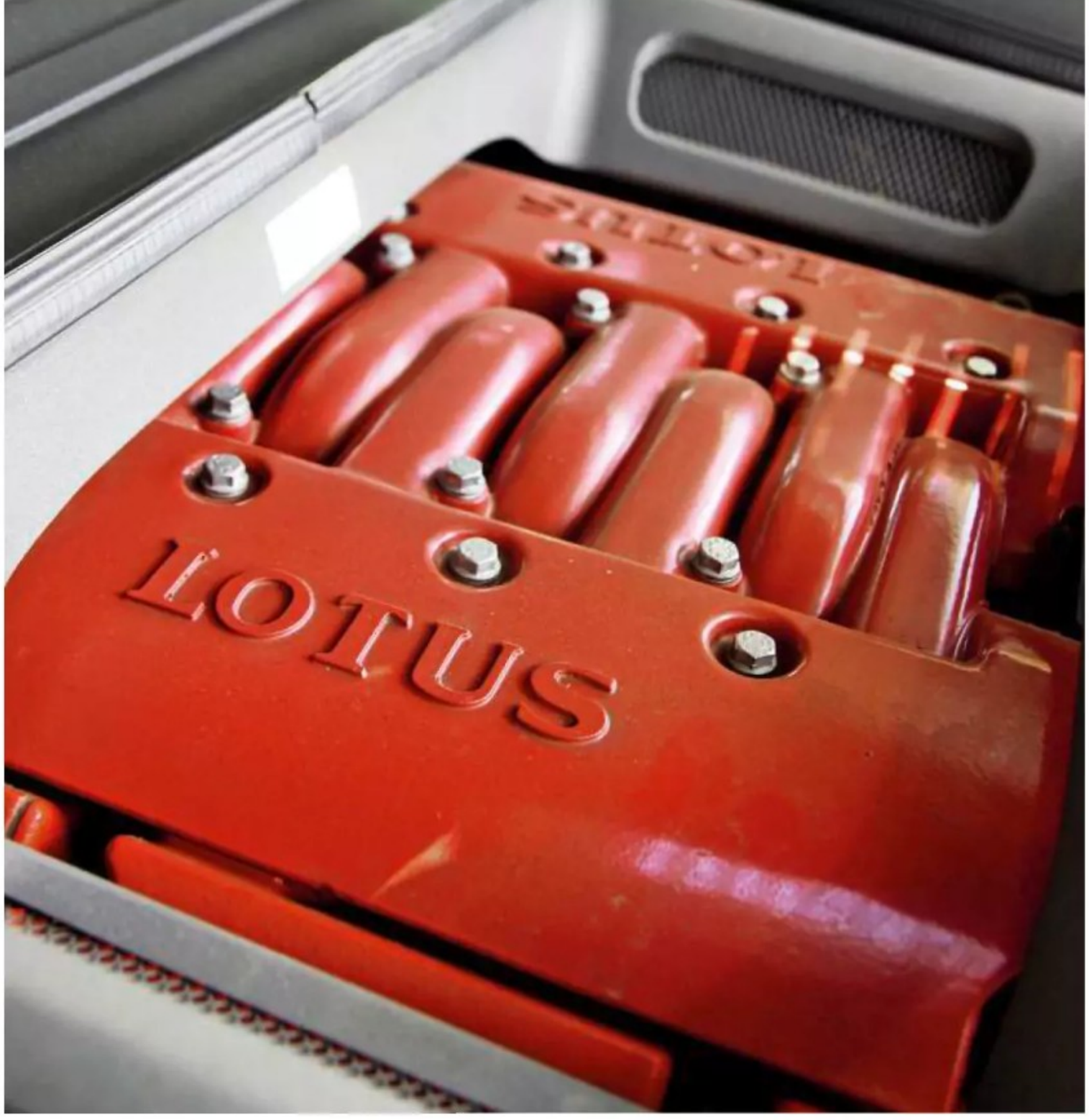
»» le coupe-circuit qui peut faire des siennes, tout fonctionne parfaitement.

MOTEUR

■ Ce V8 doté de pièces spécifiques Lotus est une vraie folie pour un aussi petit constructeur ! Ce concentré de technologie réclame un entretien suivi pour bien fonctionner, notamment un respect des temps de chauffe et de refroidissement des deux turbos. Outre une huile de synthèse de qualité, de type 10W50, à changer tous les ans dans la limite d'un an ou 10 000 km – ce qui vous coûtera environ 711 € chez un indépendant –, il faudra vous assurer du parfait fonctionnement du circuit de refroidissement. Le moteur étant encapsulé à l'arrière, il est mal aéré. D'ailleurs, il est recommandé de remplacer le liquide de refroidissement tous les trois ans au maximum, dans la limite de 60 000 km, en même temps qu'une grosse révision nécessitant de changer tous les filtres. La distribution est assurée par deux courroies, à remplacer avec les pompes à eau tous les cinq ans, dans la limite de 90 000 km. Un bon professionnel peut faire cela sans sortir le moteur, mais il y a beaucoup de main-d'œuvre. Comptez 2 090 € chez un indépendant et nettement plus chez Lotus. Sachez que le constructeur a diligenté un rappel sur les modèles produits jusqu'en 2000, qui pouvaient rencontrer un souci de suintement d'eau. De nombreux moteurs ont alors été changés sous garantie.

TRAINS ROULANTS

■ L'Esprit V8 a deux gros atouts pour elle : un équilibre des masses remarquable et un poids assez contenu, de l'ordre de 1 380 kg. Des vertus



qui lui permettent d'user de façon homogène ses périssables, du moins en usage routier. Les pneus, en 235/40 ZR17 à l'avant et 285/35 ZR18 à l'arrière, réclament près de 522 € par train, à changer tous les 20 000 km environ. Pour les freins, la longévité est bien meilleure, mais les pièces sont chères : comptez 621 € pour un simple jeu de plaquettes et 709 € pour une paire de disques. Au-delà de ces aspects et des grands classiques à inspecter, comme les jantes, vérifiez tous les serrages, le bon état des bagues et des joints, et assurez-vous que la géométrie des trains soit optimale. Une usure anormale des pneus doit vous alerter. Idéalement, il faut mettre la voiture sur un pont pour voir les soubassements, très exposés. Pour information, un demi-train avant comporte plus de 2 305 € de pièces diverses, tandis qu'une ligne d'échappement coûte plus de 5 462 €.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ En France, le réseau officiel se limite à une dizaine d'agents qui, bien souvent, distribuent d'autres marques. L'Esprit V8 étant ancienne, il y a peu de chances que vous trouviez un exemplaire à acheter, mais rien ne vous empêche de demander des conseils.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Nombreux sont les professionnels du haut de gamme ravis d'accueillir cette GT. Chez eux, vous êtes en droit d'exiger le meilleur, à savoir une auto impeccable à l'historique clair et l'entretien à jour.

LES PARTICULIERS

■ C'est auprès d'un particulier que vous ferez probablement la meilleure affaire, à condition d'éliminer les exemplaires négligés, aux origines floues. Retracez l'historique du modèle convoité au moyen des factures. Cela vous donnera de précieux renseignements sur la fréquence et le sérieux de l'entretien.

LE CLUB

■ Le Club Lotus de France accueille volontiers les Esprit V8. Avant de vous lancer, n'hésitez pas à les contacter pour leur demander leur avis éclairé et, pourquoi pas, être mis en contact avec un membre qui serait vendeur.
contact@club-lotus.fr

TECHNIQUE

Esprit V8 1996 à 2003	
Nbre de cylindres	**V8 biturbo, 32 S**
Cylindrée	**3 506 cm³**
Puissance maxi	**354 ch à 6 500 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Boîte 5 mécanique**
Poids	**1 380 kg**
Vitesse maxi	**282 km/h**

ENTRETIEN

Entretenir une Viper réclame un certain budget, mais rapporté à son pedigree, cela reste mesuré grâce à une belle longévité des pièces, excepté les pneus. Pour parcourir 10 000 km, comptez 2 137 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	**2 091 €**	**tous les 90 000 km/ 5 ans**
Embrayage (BVM6)	**2 907 €**	**vers 40 000 km**
Pneus AV/AR	**467/603 € par train 17-18 pouces**	**vers 15 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 043 € la paire**	**vers 130 000 km**
Disques AV	**711 € la paire (Brembo)**	**vers 50 000 km**
Plaquettes AV	**621 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Echappement complet	**5 462 €**	**vers 200 000 km**
Révision petit service	**709 €**	**tous les 10 000 km/1 an**
Révision grand service	**1 397 €**	**tous les 60 000 km/3 ans**

PRIX

Bien que peu répandue, l'Esprit V8 se trouve assez facilement quand on cherche, notamment sur des sites spécialisés. Les prix font vite le grand écart, en débutant désormais à 50 000 € pour les premiers millésimes, qui affichent près de 100 000 km, les exemplaires les plus frais remontent et peuvent demander plus de 100 000 €. Le vrai prix est entre ces extrêmes : comptez 75 000 € environ...

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Lotus Esprit V8 de 75 000 km, année 1999, valeur 70 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Toulouse. Cotisation annuelle : 1 460 € TTC (franchise de 1 740 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Toulouse. Cotisation annuelle : 923 € TTC (franchise de 1 740 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- **Ligne**
- **Exclusivité**
- **Moteur**
- **Comportement**
- **Performances**
- **Plaisir de conduite**
- **Prix d'achat**

- **Entretien pointu**
- **Détails de finition**
- **Peu de bons spécialistes**

Lotus Elise « Mk3 »

Nul besoin d'être fortuné pour prendre du plaisir sur une vraie sportive au blason prestigieux. La preuve avec la dernière Elise. La recette remonte à la Super Seven : simple… et léger !

À PARTIR DE 40 000 € **DE 2010 À 2022**

Si certains constructeurs s'entêtent dans une escalade à la puissance et à la technologie, Lotus prend le contre-pied, en concoctant des autos simples et efficaces. Et la recette est inchangée : faire le plus léger possible, et monter des mécaniques issues de la grande série pour réduire les coûts. Ainsi, après les inoubliables Seven et Elan, l'Elise est en passe de devenir, elle aussi, une auto culte. Né en 1996 avec un bloc Rover, ce frêle roadster à la taille de guêpe a su évoluer avec son temps, sans trahir ses fondamentaux. Pourtant, elle a bien changé, à commencer par sa ligne, un peu moins rondouillarde que par le passé. Les puristes lui reprocheront non pas d'adopter depuis avril 2010 un bloc d'origine Toyota, mais un relatif embourgeoisement. Rendez-vous compte : en plus de l'ESP, d'un antipatinage et d'un démarrage sans clé, l'Elise propose désormais un « pack Touring » comprenant intérieur cuir, panneaux d'isolation phonique et même… des porte-gobelets. Pourtant, sous ses allures modernisées, l'Elise reste identique. Sa structure est un modèle de légèreté et de rigidité, semblable à une baignoire en aluminium collé. L'architecture à moteur central arrière, quant à elle, garantit un équilibre et une agilité de premier ordre. Difficile pourtant de saliver à la vue de la fiche technique : cette troisième mouture renferme un modeste 4 cylindres 1.6 Toyota de… 136 ch. Mais il faut lire le poids, contenu à seulement 906 kg, ce qui est une prouesse de nos jours. Ceci permet à l'Elise de tenir tête aux GTI, en couvrant le 0 à 100 km/h en 8''2 et d'accrocher 195 km/h. Mais ce que les chiffres ne disent pas est l'immense plaisir ressenti à son volant. Semblable à un gros kart, elle vous met en communion avec la route. Et si les sensations fortes restent votre leitmotiv, il y a la 1.8 « S » à compresseur pour vous rassasier (70 % du parc), avec ses 220 ch. Les performances grimpent en flèche, tout comme le prix : comptez souvent autour de 45 000 € en occasion, et même une « 136 ch » s'affiche désormais rarement sous les 40 000 €, à moins d'aller faire un petit tour ailleurs en Europe (et encore… les prix sont là aussi à en train de remonter).

Les essais *Sport Auto*

- **N° 580 (05/10) :** essai Elise
- **N° 583 (08/10) :** comparatif Elise/Mazda MX-5/Porsche Boxster
- **N° 592 (05/11) :** Supertest Elise
- **N°608 (09/12) :** essai Elise S
- **N° 613 (02/13) :** Supertest Elise S
- **N° 631 (08/14) :** comparatif Elise Cup Racer/Alfa Romeo 4C

Le choix de *Sport Auto*

■ Une Elise, c'est bien, mais une « S », c'est mieux ! C'est vraiment cette version, transfigurée par son compresseur, que nous conseillons. Visez le plus bel exemplaire possible, l'idéal étant de traquer une série limitée : elle sera plus chère à l'achat, mais elle ne décotera pas.

INTÉRIEUR

■ Hier, comme aujourd'hui, une Elise brille par son dépouillement, même si la dotation s'est gentiment enrichie. L'aluminium brut qui compose le châssis est visible, et la plupart des commandes sont souvent manuelles, ce qui évite bien d'éventuelles pannes. L'électricité, réputée autrefois fantaisiste (compteurs et allumage des feux arrière notamment), semble désormais enfin tenir le coup. Les faiblesses récurrentes concernent des traces de pied au niveau des pontons latéraux en plastique, difficiles à enjamber, et l'usure prématurée des selleries, en Alcantara ou cuir, du moins si l'on n'en prend pas soin et que l'on roule souvent décapoté, y compris sous la pluie. Le système de fixation de la petite capote manuelle est en revanche fragile. A noter : de nombreuses séries spéciales ou limitées apportent un vrai « plus » en présentation, ce qui peut justifier un surcoût. C'est le cas de la rare « Victory », lancée en 2013 pour célébrer les 50 ans du premier titre de champion du monde de F1 de Jim Clark (10 exemplaires en France), mais aussi des Cup Racer (allègement de 25 kg avec sièges en carbone et suspensions sport), de la Cup 220 (1.8 avec kit aéro et sellerie spécifique) et enfin de la *« 20 th anniversary »* (livrée spéciale et pack Sport et Touring de série).

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Comme toutes les Elise, cette troisième mouture reste fidèle à son châssis en aluminium extrudé-collé, très léger et rigide, sur lequel se greffent les trains roulants et la carrosserie en polyester. En cas de choc violent, sachez que le châssis n'est pas réparable (marbre impossible) et qu'il faudra tout bonnement le remplacer (18 400 € de pièces plus 70 heures de main-d'œuvre, hors peinture !). Mettre l'auto sur un pont afin de vous assurer qu'il n'y a pas eu à ce sujet de bricolage est important. Quant à la carrosserie, elle ne « travaille » pas avec le temps (belles peintures), mais les ajustages entre les éléments sont parfois approximatifs. Il en va de même des joints d'étanchéité des phares (formation de buée possible), et certains éléments apparaissent comme fragiles, à l'instar de la grille en plastique de la calandre, désormais en acier. »»»

Lotus Elise « Mk3 »

MOTEUR

■ Qu'il s'agisse du 4 cylindres 1.6 de 136 ch, ou du 1.8 à compresseur de 220 ch (Elise SC et S), nous avons affaire à des blocs d'origine Toyota, qui brillent pour leur fiabilité. La distribution est de surcroît assurée par une chaîne, ne nécessitant qu'une vérification de la tension à l'approche des 100 000 km. La révision est à faire tous les 10 000 km maxi (ou un an), une fréquence à diviser par deux si vous tournez régulièrement sur circuit (petit service à 432 €, grand service à 709 €, main-d'œuvre comprise). Les seuls soucis connus sont bénins, puisqu'ils se limitent à une reprogrammation de la gestion électronique sur la 1.6, et sur tous les modèles, à un contrôle (voire remplacement) des durits des radiateurs d'huile (rappel). Enfin, assurez-vous que les écopes latérales ne soient pas obstruées par la présence de gravier qui peut entraîner une surchauffe moteur, signe que l'auto est allée jardiner dans les bacs à gravier des circuits.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion reçoit majoritairement une boîte mécanique à 6 rapports (une boîte robotisée est aussi disponible sur la 1.6, mais demeure marginale). L'étagement de la boîte manuelle est trop long (surtout en 4e), mais le guidage est précis. Il est recommandé de bien décomposer pour préserver la boîte. Avant d'acheter, un essai s'impose, car si elle accroche, une réfection onéreuse est à prévoir. Comptez 1 875 € environ. Le remplacement de l'embrayage n'est pas non plus donné : comptez 1 670 € avec butée, disque et mécanisme, main-d'œuvre comprise.

TRAINS ROULANTS

■ Grâce à son poids plume, contenu sous la tonne, l'Elise parvient à préserver remarquablement tous les consommables, comme les pneus, les freins ou les amortisseurs. Les prix pratiqués restent eux aussi assez contenus, puisque un jeu de plaquettes est à 302 €, un jeu de disques à 500 € et un train de pneus de 16 pouces à 547 € environ avec la pose (195/50 R16 à l'avant, 225/45 R17 à l'arrière). Les amortisseurs sont un peu plus chers (730 € le jeu en « standard », et 834 € en « sport pack »), mais il est rare de devoir les remplacer. Vérifiez bien en revanche l'état des jantes en alliage, forgées sur certains exemplaires, car elles sont vulnérables aux coups de trottoir.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit apparaître sur la carte grise), est visible sur une petite plaque métallique fixée derrière le pare-brise côté conducteur, mais aussi sur un autocollant visible sur le ponton côté conducteur

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Assez limité en France (quinze concessionnaires), le réseau est néanmoins bien réparti sur le territoire, et il propose bien sûr des occasions à la provenance sûre, révisées dans les règles de l'art, avec une garantie à la clé (12 mois pièces et main-d'œuvre). Certaines Elise ayant été maltraitées sur circuit, cela permet de faire un achat sécurisé, mais au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Ces spécialistes sont friands de l'Elise, excellent produit d'appel. Comme dans le réseau, vous devez exiger un modèle irréprochable, révisé et garanti. Et en cas de litige, sachez qu'un pro a une « obligation de résultat ».

LES PARTICULIERS

■ L'offre est ici la plus vaste, mais on trouve tout et n'importe quoi, y compris des autos fortement modifiées pour la piste, en principe plus homologuées pour la route. Limitez votre achat à une première main bien suivie, totalement d'origine.

LE CLUB

■ L'Elise est incontournable dans tout club Lotus digne de ce nom. Parmi eux, le **Lotus Club de France** est le plus important. Ce club actif organise tout au long de l'année des balades et sorties circuit à l'attention des membres, passionnés et dynamiques. Une excellente piste pour faire connaissance... et peut-être trouver un bel exemplaire (**www.club-lotus.fr**).

TECHNIQUE

Elise « Mk3 » 2010 à 2022	
Nbre de cylindres	**4 cylindres en ligne, 16 S**
Cylindrée	**1 598 cm³**
Puissance maxi	**136 ch à 6 800 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Mécanique à 6 rapports**
Poids	**906 kg**
Vitesse maxi	**195 km/h**
Elise S « Mk3 » 2012 à 2022	
Nbre de cylindres	**4 cylindres en ligne, 16 S, compresseur**
Cylindrée	**1 798 cm³**
Puissance maxi	**220 ch à 6 800 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Mécanique à 6 rapports**
Poids	**929 kg**
Vitesse maxi	**232 km/h**

ENTRETIEN

L'Elise offre un excellent rapport prix/plaisir, l'entretien courant étant basique et le prix des pièces raisonnable. Comptez 1 255 € environ pour parcourir 10 000 km en version S.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**583/627 € par train**	**vers 50 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 876/2 117 € par train (pack sport)**	**vers 140 000 km**
Disques AV/AR	**501 € le jeu**	**vers 80 000 km**
Plaquettes AV	**302 € le jeu**	**vers 45 000 km**
Embrayage	**1 662 €**	**vers 100 000 km**
Echappement	**1 897 € (complet)**	**vers 180 000 km**
Révision standard	**432 € (vidange, filtres...)**	**tous les 10 000 km/1 an**
Grande révision	**708 € (vidange, filtres, bougies...)**	**tous les 2 ans environ**

PRIX

La cote d'amour de l'Elise, élevée, se ressent sur les prix : la décote était jusqu'ici limitée et les prix repartent à la hausse. Comptez 45 000 € environ pour une belle Elise de 2012 de 40 000 km, et plutôt 52 000 € pour une version S de 2013 affichant le même kilométrage...

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Lotus Elise S de 34 000 km, année 2013, valeur 50 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Béziers. Cotisation annuelle : 1 048 € TTC (franchise vol/incendie : 985 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Béziers. Cotisation annuelle : 786 € TTC (franchise vol/ incendie : 985 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ **Futur collector** ■ **Rapport prix/plaisir**
■ **Agilité, légèreté** ■ **Performances**

■ **De moins en moins « light »**
■ **Réseau limité** ■ **Polyvalence limitée**

Maserati Quattroporte

Il n'y a pas que Jaguar qui conçoit des berlines racées et différentes. La preuve : la Maserati Quattroporte est une alternative originale, surtout à travers cette 4e génération.

À PARTIR DE 14 000 € **DE 1994 À 2001**

Lors de son lancement en 1963, la Quattroporte n'a pas beaucoup de rivales directes, mais elle trouve tout de même sur sa route quelques concurrentes de choix, comme les Mercedes 600 et Jaguar Mk X. Du haut de gamme, donc, avec un gros V8 4.2 alimenté par 4 carburateurs Weber double corps, développant 260 ch. Un positionnement élitiste dont ne vont pas se départir les versions suivantes. La quatrième génération qui nous intéresse concentre probablement ces valeurs avec le plus de brio. Il s'agit de la Gandini, du nom de son créateur, qui se distingue par un style sobre et épuré mais teinté d'une certaine originalité, avec un pli dynamique marquant le passage de roue arrière, façon Diablo. A l'automne 1994, de nombreux espoirs reposent sur cette Quattroporte new-look. Il est vrai que Maserati n'est pas au mieux de sa forme sur le plan financier. Mais après un passage chez De Tomaso et Chrysler, la firme au trident a raison d'espérer des jours meilleurs, puisque le repreneur est le géant Fiat. Cependant, les moyens restent comptés ! Pour limiter les coûts de développement, le châssis des 4 portes Biturbo 4.24 et 430 est repris et se voit allongé de 5 cm au niveau de l'empattement. Toujours pour rationaliser la production, la Quattroporte Gandini hérite du V6 biturbo 24 V des 4.24 et 430, respectivement un 2 l de 286 ch non importé et un 2,8 l de puissance presque identique (284 ch), des cylindrées plutôt raisonnables pour minorer l'impact de la fiscalité italienne. Heureusement, en décembre 1995, la Quattroporte reçoit un moteur à

Les essais *Sport Auto*

- **No 398 (03/95) :** Match Quattroporte V6 2.8 vs Renault Safrane Biturbo
- **No 422 (03/97) :** Match Quattroporte V8 vs BMW M3 berline
- **No 438 (07/98) :** Contact Quattroporte V8 3200 Evoluzione

Le choix de *Sport Auto*

■ Ici, il faudra se focaliser sur un exemplaire impeccable présentant un historique limpide. L'idéal est de sélectionner une Evoluzione, bien mieux construite… et dotée du V8, tellement plus agréable que les V6 !

la hauteur de son rang, un noble V8 3.2 de 336 ch dérivé du coupé Shamal. En passant dans le giron de Ferrari, la Quattroporte va vraiment se bonifier à partir de 1998 avec les 2800 et 3200 Evoluzione. La qualité fait un bond en avant, mais l'habitacle, garni de cuir, d'Alcantara et de bois précieux, perd son originale montre à aiguilles au profit d'un banal afficheur numérique. Produite ainsi jusqu'en 2001, la Gandini séduira 2 883 amateurs d'exotisme à l'italienne. Autant dire bien peu comparé aux Jaguar XJ ou BMW Série 5 de l'époque.

INTÉRIEUR

■ Vous serez séduit par l'ambiance de cet intérieur. Mais les premières Quattroporte souffrent d'une finition perfectible, avec des ciels de toit qui se décollent, sans compter qu'elles connaissent des soucis électriques assez fréquents. Des défauts majoritairement réglés par Ferrari à partir de 1998 sur les dernières Evoluzione. En troquant la traditionnelle montre analogique contre une électronique, ces dernières perdent quelque peu en charme, mais la finition est ici bien plus convaincante. Assurez-vous du bon état des cuirs, assez fragiles, et vérifiez que tous les appareils de bord fonctionnent bien.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Avant ou après la reprise par Ferrari, il n'y a pas de changements notables, les seules différences étant la pose d'une inscription « Evoluzione » et la monte de nouvelles jantes. Dans tous les cas, Maserati a soigné sa copie, les éléments de carrosserie étant très bien ajustés et bénéficiant tous de peintures profondes, très bien appliquées. La structure et la carrosserie étant en acier, il se peut que des traces de rouille apparaissent sur les exemplaires ayant été éraflés ou ayant séjourné longtemps en montagne ou au bord de la mer. Enfin, auscultez bien les flancs et vérifiez le bon état des boucliers, tous ces éléments étant très exposés au moindre choc. »»

Maserati **Quattroporte**

» MOTEUR

■ La Quattroporte Mk4 bénéficie de V6 biturbo racés ou d'un fougueux V8, mais tous n'affichent pas la fiabilité d'un moteur allemand. Les versions mues par le V6 à 4 soupapes par cylindre ont connu de nombreux rappels à l'époque, notamment à cause d'une contre-culasse poreuse au niveau du joint torique. Les fuites d'huile peuvent survenir et se montrer plus ou moins importantes, en nécessitant un contrôle de l'étanchéité. Le V8 biturbo Maserati est bien plus fiable, mais comme les V6, il reçoit une courroie de distribution. Dans tous les cas, il faudra la changer dans la limite de 4 ans, une opération longue et chère coûtant dans les 3 290 €… auprès d'un indépendant ! Pour une classique révision annuelle – qui est à faire dans la limite de 10 000 km –, prévoyez une enveloppe de 1 655 €… s'il n'y a pas de mauvaise surprise. Enfin, ces blocs étant secondés par une paire de turbos, un bon usage s'impose pour ne pas les endommager. Cela implique de bien laisser chauffer le moteur avant de l'exploiter et, au contraire, de le laisser tourner au ralenti une bonne minute après sollicitation pour qu'il refroidisse.

TRANSMISSION

■ Cette grosse propulsion a le bon goût de s'en remettre principalement à une boîte mécanique à 6 rapports, bien guidée et étagée. En revanche, sur les versions V8, c'est une boîte automatique à convertisseur que l'on trouve majoritairement, même si 258 exemplaires ont bénéficié de la boîte manuelle. La transmission automatique d'origine ZF à 4 vitesses, plus portée sur le confort que sur la réactivité, est fiable. Elle permet au moins de s'affranchir d'un éventuel changement

d'embrayage, un poste financier très important qui réclame une enveloppe de 3 270 € pièces et main-d'œuvre !

TRAINS ROULANTS

■ Cette Quattroporte reste imposante, et son traitement luxueux se ressent sur la balance : 1 647 kg à vide en V8 avec la boîte mécanique, soit plus de 1 800 kg avec les pleins et une personne à bord. Cela n'est pas sans conséquences sur l'usure des consommables. Le freinage, signé Brembo sur les Evoluzione, bénéficie de 4 disques ventilés, dont le coût demeure raisonnable. Idem pour les pneus, qui sont relativement abordables (657 € pour un train). Plus gênante est la présence d'un amortissement piloté, dont la gestion électronique n'est pas exempte de problèmes. Et ces amortisseurs spécifiques restent chers (2 631 € la paire, avec la main-d'œuvre). Les versions V8 reviendront à un système classique, avec des amortisseurs moins onéreux (1 754 € la paire avec la main-d'œuvre chez un indépendant). L'auto n'étant plus très jeune, il se peut qu'il faille changer les silentblocs, surtout à l'approche des 100 000 km (1 100 € par train). Autour de ce kilométrage, la pompe de direction assistée peut également réclamer une intervention.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série de cette Quattroporte Mk4, qui doit bien sûr être identique sur la carte grise, est visible sur une plaque constructeur, fixée en évidence sur la traverse avant devant le moteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cette Quattroporte est désormais trop ancienne pour être vendue dans le réseau, constitué de 19 concessionnaires en France. Oubliez cette piste, sauf pour glaner des conseils…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est la piste à privilégier pour acheter en toute sécurité. Sélectionnez un professionnel réputé pour son sérieux, qui propose un exemplaire à l'historique clair. Vous paierez le prix fort, mais en échange vous aurez une auto irréprochable à tous les niveaux.

LES PARTICULIERS

■ C'est souvent auprès des particuliers que l'on trouve les meilleurs prix, mais pas forcément les meilleures voitures ! Cantonnez-vous aux exemplaires impeccables, bénéficiant d'un historique complet, avec un entretien suivi.

LE CLUB

■ Le Club Maserati France, situé à Levallois (92), accueille bien sûr cette Quattroporte Mk4. Contactez un membre pour recueillir de précieuses informations et peut-être même rencontrer un vendeur potentiel !
06.73.99.53.07
ou contact@
clubmaseratifrance.com

TECHNIQUE

Quattroporte V6 2.8 1994 à 2001	
Nbre de cylindres	V6, biturbo
Cylindrée	1996 cm³
Puissance maxi	284 ch à 6 800 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports manuels ou BVA4
Poids	1560 kg
Vitesse maxi	260 km/h

Quattroporte 3200 Evoluzione 1998 à 2001	
Nbre de cylindres	V8, biturbo
Cylindrée	3 217 cm³
Puissance maxi	335 ch à 6 400 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports manuels ou BVA4
Poids	1647 kg
Vitesse maxi	270 km/h

ENTRETIEN

En plus de se montrer hyperfiable, la Civic Type R a l'élégance de faire payer à des prix raisonnables son entretien. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 836 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	3 220 €	tous les 4 ans
Pneus AV/AR	645 € par train (18 pouces)	vers 40 000 km
Amortisseurs AV/AR	2 580 € par train	vers 110 000 km
Disques	645 €	vers 50 000 km
Plaquettes AV	322 €	vers 40 000 km
Echappement silencieux	542 € par côté	vers 190 000 km
Révision standard	1620 €	10 000 km ou 1 fois par an

PRIX

Encore peu prisée – et générant une certaine méfiance –, cette génération mal aimée reste du coup abordable à l'achat, surtout les modèles V6, avec des prix démarrant sous les 20 000 €. Pour les ultimes Evoluzione 3200, équipées du V8, les tarifs s'envolent et peuvent, sur les exemplaires nickel et peu kilométrés, atteindre les 30 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Maserati Quattroporte V6 2.8 de 80 000 km, année 1995, valeur 20 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Lille. Cotisation annuelle : 714 € TTC (franchise de 1269 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Lille. Cotisation annuelle : 554 € TTC (franchise de 1269 €).

BILAN

★★★☆☆

Un peu oubliée, cette Quattroporte offre pourtant des saveurs inconnues dans la catégorie, en mixant un vrai luxe à l'italienne avec un caractère mécanique bien trempé. Le charme opère vite à son bord, mais la fiabilité perfectible des premiers exemplaires peut refroidir…

Les atouts et les faiblesses

+
- Style
- Exclusivité
- Ambiance
- Caractère moteur
- Prix d'achat

–
- Finition et fiabilité (avant 1998)
- Comportement délicat sur le mouillé
- Suivi scrupuleux de rigueur
- Entretien onéreux

Maserati 4200 GT

Archétype du coupé Grand Tourisme, la 4200 GT cumule bien des atouts, à prix d'ami. Ligne, moteur Ferrari et performances composent un cocktail irrésistible, à condition de bien savoir l'acheter…

À PARTIR DE 20 000 € **DE 2002 À 2007**

Après une histoire chaotique, Maserati retrouve des couleurs en 1997 en sortant la 3200 GT. Ce coupé de Grand Tourisme au style signé Giugiaro, qui renoue avec la tradition des belles GT, est remarquable avec ses feux en forme de boomerang. Mais il annonce surtout la renaissance de la marque italienne, passée sous la tutelle de Ferrari ! Cette 3200 GT servira de base de développement à la 4200 GT qui nous intéresse ici, appelée aussi sobrement « Coupé ». Le premier acte fondateur est l'introduction, en 2001, du Spyder. Même si sa carrosserie et sa structure en sont étroitement dérivées, ce dernier signe pourtant l'arrêt de la 3200 GT et se distingue par l'adoption de gros feux en quart de lune, afin de répondre aux normes américaines. Il délaisse le dernier V8 biturbo de conception Maserati pour un V8 atmosphérique d'origine Ferrari. Une synergie de groupe logique dont profitera la 4200 GT apparue en 2002. Pour faire simple, celle-ci est la version « coupé » du Spyder, et se pose donc comme une 3200 à moteur Ferrari. On ne perd pas au change, car le V8 3.2 Maserati de 370 ch, plus pointu, est réputé exigeant en entretien. Il faut aussi avouer qu'un V8 4.2 à aspiration de conception Ferrari, c'est tout de même quelque chose ! Autant dire qu'avec 390 ch sous le long capot, ou même 400 ch sur la GranSport introduite en 2004, on ne s'ennuie pas au volant, avec une mention spéciale pour les versions dotées de la boîte mécanique à 6 rapports, plus agréables à l'usage que celles avec la boîte robotisée Cambiocorsa. Après une hausse, aujourd'hui, la Maserati 4200 GT s'affiche à partir de 20 000 €, les beaux exemplaires naviguant autour de 30-35 000 €…

Les essais *Sport Auto*

- **No 483 (04/02) :** Contact Coupé Cambiocorsa
- **No 513 (10/04) :** Contact GranSport
- **No 516 (01/05) :** Match GranSport vs Corvette C6
- **No 518 (03/05) :** Magazine Grand Tourisme (4200 GT)
- **No 529 (02/06) :** Comparatif Coupé GranSport vs Aston Martin V8 vs Porsche 911 Carrera 4S

Le choix de *Sport Auto*

■ Ici, l'idée est de ne surtout pas acheter un prix, mais plutôt un exemplaire à l'historique limpide, qui aura été suivi de façon sérieuse. La GranSport étant plus chère et dotée uniquement de la boîte Cambiocorsa, peu agréable, nous préférerons trouver un modèle standard, équipé de la boîte mécanique.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette GT est lourde, mais elle fait pourtant de gros efforts en adoptant une structure et une carrosserie en aluminium. Néanmoins, elle est aussi réputée délicate à remettre en état en cas d'accrochage, nécessitant de s'adresser à un spécialiste. Par ailleurs, la 4200 GT présente des ajustements extérieurs plus soignés qu'à l'intérieur. Idem pour l'application des peintures, brillantes et profondes, qui donne pleine satisfaction. Un effet « peau d'orange » doit vous alerter : vous êtes alors en présence d'un modèle qui a été accidenté et mal réparé. Enfin, les boucliers en composite peints couleur carrosserie sont très vulnérables.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion laisse le choix entre une boîte robotisée Cambiocorsa et une transmission classique manuelle, toutes deux à 6 rapports. Le temps a été cruel avec la première, une robotisée à simple embrayage, qui paraît aujourd'hui lente et rugueuse. La boîte manuelle, bien qu'accrocheuse à froid, s'avère précise et bien guidée, et conserve notre préférence. Quelle que soit la transmission, il conviendra de surveiller le degré d'usure de l'embrayage, une pièce qui fait office de fusible en cas de conduite sportive, ou de patinage excessif dans les embouteillages, au point de pouvoir lâcher dès 20 000 km. Cette vérification, essentielle, vous sera facturée 124 € chez un spécialiste. C'est bien peu comparé à un remplacement de l'embrayage, dont le tarif s'élève à 5 130 € chez un indépendant.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série de la 4200 GT, qui doit bien sûr être identique sur la carte grise, est visible sur une plaque constructeur, fixée en évidence sur la traverse située devant le moteur.

INTÉRIEUR

■ Vous serez séduit par l'ambiance intimiste de cet intérieur, jouant autant la carte du luxe que celle de la sportivité. Mais, dans le détail, vous pesterez contre le vieillissement de certaines pièces, à commencer par de nombreux boutons en plastique qui ont tendance à perdre leur revêtement noir, voire à fondre et à devenir collants. Le cuir qui habille la planche de bord peut se décoller, ou même gondoler, notamment sous l'action du soleil. Quant au ciel de toit, les cas d'affaissement sont fréquents. Des problèmes pénibles, auxquels un bon sellier saura néanmoins remédier. Le plus embêtant reste une fuite possible du bloc chauffage, avec un dépôt d'eau sur le plancher côté passager. Difficile à trouver, cette pièce se monnaie près de 2 937 €. Le pire, c'est que pour l'atteindre, il faut démonter le tableau de bord, soit une journée de main-d'œuvre. Terminons sur une bonne note : l'électronique embarquée ne cause pas de souci particulier.

MOTEUR

■ La 4200 GT hérite du moteur du Spyder, à savoir un V8 4.2 Ferrari tout en aluminium, aussi compact que relativement léger (184 kg). Il est très proche de celui qui équipait la Ferrari F430, bien qu'il soit placé à l'avant. Avec sa culasse en aluminium et en silicium, ainsi que son vilebrequin en acier forgé avec équilibrage des coudes, ce bloc capable de chanter à plus de 7 500 tr/mn a tout pour plaire. Sa distribution par chaîne est »»

Maserati 4200 GT

réputée fiable, sous réserve de bien respecter les temps de chauffe et de lui offrir une révision par an, dans la limite de 10 000 km. Comptez 1 499 € chez un spécialiste. Tous les 50 000 km, il faudra procéder à une grosse maintenance comprenant le remplacement des bougies et de la courroie d'accessoires, et la vidange de la boîte, pour un coût de 1 970 € environ. Les seules faiblesses connues sont un grippage, ainsi qu'une casse des pompes à huile et à eau, ce qui demande un remplacement à hauteur de 2 311 €. Enfin, les vibrations générées par le V8 abîment, à la longue, les silentblocs.

TRAINS ROULANTS

La 4200 GT est lourde, rapide, et cela a une incidence sur la longévité des trains roulants. Cela affecte logiquement les pneus ou les freins. Ces postes de consommables demeurent accessibles pour une telle GT : comptez 813 € pour une paire de disques, 293 € pour un jeu de plaquettes et 697 € pour un train de pneus en 18 pouces. Bien plus onéreux sont les amortisseurs de la suspension pilotée Skyhook. Ils sont réputés fiables et peuvent tenir plus de 150 000 km, mais il faudra prévoir un budget de 3 427 € pour remplacer un jeu. Au-delà de ces postes classiques, les faiblesses récurrentes touchent les rotules de direction et de suspension, qu'il faudra vérifier avant d'acheter. Ces pièces

restent chères. Si l'on ajoute une géométrie, la facture peut vite s'envoler à 2 901 € pour le train avant et 3 478 € pour l'arrière. Enfin, comme sur toutes les GT de ce calibre, les jantes sont très exposées et souvent marquées.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Ce coupé est désormais trop ancien pour figurer dans le réseau, constitué de 19 concessionnaires en France. Oubliez cette piste, sauf pour glaner des conseils…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est la piste à privilégier pour acheter en toute sécurité, à condition de sélectionner un professionnel réputé pour son sérieux. Bien sûr, vous paierez l'auto au prix fort mais, en échange, vous aurez un véhicule irréprochable à tous les niveaux.

LES PARTICULIERS

■ Les garanties étant inexistantes, limitez votre recherche à une première ou une seconde main ayant toujours été bien suivie. L'historique est aussi important que l'état général ! Et pour le retracer, lisez attentivement toutes les factures.

LE CLUB

■ Le très actif Club Maserati France, situé à Levallois-Perret (92), accueille bien sûr cette GT, qui est déjà un grand classique. Approchez un membre pour recueillir de précieuses informations et peut-être même rencontrer un vendeur potentiel !
contact@clubmaseratifrance (06.73.99.53.07)

TECHNIQUE

4200 GT 2002-2007	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	4 244 cm³
Puissance maxi	390 ch à 7 000 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte Cambiocorsa ou 6 rapports manuels
Poids	1680 kg
Vitesse maxi	285 km/h

4200 GranSport 2004-2007	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	4 244 cm³
Puissance maxi	400 ch à 7 000 tr/mn
Boîte de vitesses	Boîte Cambiocorsa à 6 rapports
Poids	1680 kg
Vitesse maxi	290 km/h

ENTRETIEN

Rouler dans une telle GT est onéreux, mais, toute proportion gardée, cela reste encore acceptable. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 2 140 € environ…

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	chaîne	-
Pneus AV/AR	698 € par train 18 pouces	vers 40 000 km
Amortisseurs AV/AR	3 508 € par train	vers 160 000 km
Disques AV/AR	813 €	vers 50 000 km
Plaquettes AV	293 €	vers 40 000 km
Echappement silencieux	2 764 €	selon état, plus de 190 000 km
Révision petit service (vidange, vérifications)	1499 €	tous les 10 000 km/1 an
Révision grand service (vidange, filtres, bougies)	1969 €	tous les 50 000 km/4 ans

PRIX

Les premiers prix, très attractifs, se situaient dès les 15 000 €, mais ils remontent. Avec peu de kilomètres, la moyenne est plutôt autour de 30 000 €. Quant à la GranSport, proposée à partir de 2004, elle s'affiche davatange dans les 40 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Maserati 4200 GT de 120 000 km, année 2003, valeur 23 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Auffargis. Cotisation annuelle : 1356 € TTC. (franchise vol-incendie de 731 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Auffargis. Cotisation annuelle : 862 € TTC. (franchise vol-incendie de 731 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- **Vraie GT**
- **Moteur fabuleux**
- **Fiabilité si bien suivie**
- **Prix d'achat attractif**

- **Détails de finition**
- **Poids élevé**
- **Coût d'entretien si ce dernier a été négligé**

Mazda RX-8

La RX-8 interpelle avec ses portes arrière antagonistes et sa ligne musclée. Elle surprend tout autant avec son moteur rotatif qui fait d'elle une sportive à part...

À PARTIR DE 4 500 € **DE 2003 À 2012**

Au mois de juin 1991, Mazda entre dans l'histoire en faisant gagner, pour la première et dernière fois, une voiture à moteur rotatif aux 24 Heures du Mans (sport-prototype 787B). Sur le papier, cette technologie a tout pour plaire, mais reste difficile à maîtriser. Les exemples de NSU et sa Ro 80, ainsi que Citroën avec les M35 et GS birotor l'illustrent. En clair, tout le monde abandonne le moteur Wankel, sauf Mazda et la Cosmo en 1964. Mais c'est surtout la RX-7 qui démocratise cette technologie en s'écoulant à près de 800 000 exemplaires en trois générations. Ce bon résultat, pour une auto de niche, pousse Mazda à récidiver avec la RX-8 en 2003. Sur le pur plan du style, ce coupé détonne avec un design musclé, agrémenté de portes arrière antagonistes. Celles-ci donnent un aspect de concept-car et font de la RX-8 une vraie 2 + 2, douée d'une certaine polyvalence. Outre sa dotation complète dès l'entrée de gamme, incluant le GPS de série – le cuir restant, lui, attribué au haut de gamme –, la RX-8 se concentre sur le plaisir de conduite. Différentiel autobloquant Torsen, boîte mécanique à 6 rapports, châssis rigide, direction directe et trains roulants affûtés lui confèrent une agilité hors du commun. D'autant qu'elle est légère, avec un poids mesuré à 1 382 kg. Au service de cet ensemble convaincant œuvre donc un incroyable moteur à pistons rotatifs, semblable à un Wankel mais en plus évolué. Il développe de 192 à 231 ch selon les versions, le rupteur étant décalé à 9 500 tr/mn sur le modèle baptisé Performance.

Les essais *Sport Auto*

- **No 493 (02/2003) :** Contact RX-8 Performance
- **No 503 (12/2003) :** Match Audi TT V6 3.2 vs Mazda RX-8 Performance
- **No 554 (03/2008) :** Actu

Le choix de *Sport Auto*

■ La version Performance a notre préférence pour sa puissance majorée, sa boîte manuelle à 6 rapports et sa sellerie cuir.

En 2006, Mazda lance une RX-8 restylée, comprenant de nouveaux boucliers et des jantes inédites, la version de base gagnant 13 ch. La RX-8 poursuivra sa carrière jusqu'en 2010, date à laquelle elle est retirée du marché européen à cause d'un durcissement des normes antipollution. Le reste du monde pourra toutefois en profiter jusqu'en 2012, après une production totale de 192 094 exemplaires.

INTÉRIEUR

■ A défaut d'offrir une finition irréprochable, la RX-8 se distingue par son habitacle original. Cela commence dès l'ouverture des portes arrière antagonistes, sans pied milieu. On est également frappé par la présence de quatre sièges baquets indépendants, séparés par un tunnel de transmission scindant en deux l'habitacle. Sur la version Performance, le cuir livré de série rehausse la qualité perçue. Sur les premiers millésimes, le plastique de certaines commandes peut mal vieillir et se montrer cassant. En 2005, Mazda a repéré une anomalie sur les airbags qui donne lieu à un rappel. L'année suivante, Mazda a introduit une série limitée Rotor Celebration, puis en 2008, la 40th Anniversary. Si l'électronique embarquée est fiable, elle n'est pas irréprochable. Mazda a, en effet, procédé en 2005 à une mise à jour du PCM, le calculateur principal de la voiture (appelé aussi ECU) qui gère tout ce qui est en lien avec le moteur.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La RX-8 adopte une coque autoporteuse, tout acier. Un matériau basique, pouvant être réparé chez tous les bons carrossiers en cas d'accrochage. En plus du capot, en aluminium, seuls les boucliers avant et arrière sont en composite. Ces derniers, tout comme les flancs (ailes, portières…), sont exposés au moindre choc. Il est quasi impossible de trouver une RX-8 habituée à rouler en ville dans un état impeccable. Ce critère devra vous inciter à négocier le prix à la baisse. Autre faiblesse : les peintures sombres, sensibles aux microrayures (lavages au rouleau à proscrire). En règle générale, une RX-8 offre une carrosserie avec des panneaux de tôlerie bien ajustés et une peinture de belle qualité. Un changement minime de teinte ou des écarts anormaux entre les éléments de carrosserie doivent vous inviter à la méfiance (choc mal réparé).

MOTEUR

■ Acheter une RX-8 ne doit pas être le fruit du hasard, tant cette mécanique est particulière. Même dans le réseau, les spécialistes du rotatif se font rares. Un suivi irréprochable est indispensable. Il est vivement conseillé de prendre les compressions. Si ce moteur consomme naturellement 1 l d'huile au maximum tous les 1 000 km, il peut aussi montrer parfois des signes »»

Mazda **RX-8**

» de faiblesse de segmentation vers les 80 000 km… sans pour autant surconsommer de l'huile. Un moteur neuf coûte 8 154 € sans la main-d'œuvre. Autour de 60 000 km, il faut changer les bobines, les fils et les bougies. L'entretien courant réclame au minimum une vidange avec une huile spécifique (5W30 Dexelia) et un remplacement des filtres tous les ans dans la limite des 10 000 km. Comptez 178 € chez un indépendant. Tous les quatre ans, il faut changer les bougies d'allumage, mais aussi tous les fluides et les filtres, ce qui reste raisonnable : prévoyez 693 € environ. Sachez que les démarreurs sont trop faibles sur les premiers modèles, si bien qu'il est recommandé d'en monter un plus puissant (1,5 kW). L'usure fait son œuvre sur les flexibles et les canalisations externes des radiateurs d'huile. Cela génère de la corrosion et des craquements.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion s'en remet exclusivement à une boîte mécanique. Faut-il le regretter ? Non ! Cette dernière, bien guidée et bien étagée, se montre fiable. Elle n'a que 5 rapports sur la version d'entrée de gamme, et seule la Performance, bien plus agréable au quotidien, bénéficie d'un 6e rapport. Si les vitesses passent mal, c'est le signe que l'huile est vieille ou que l'embrayage est usé. C'est souvent le cas à l'approche des 100 000 km. Son remplacement coûte, chez un indépendant, environ 1 744 €.

TRAINS ROULANTS

■ La RX-8 offre un comportement dynamique remarquable. Son poids contenu y fait beaucoup. Les disques peuvent ainsi tenir près de 100 000 km, et leur remplacement reste abordable : comptez 466 € pour un jeu

avant et 357 € pour l'arrière. Les pneus de taille raisonnable (225/45 R18) demeurent accessibles : prévoyez 408 € par train. Les amortisseurs, à changer tous les 80 000 km environ, sont de la même veine. Comptez 586 € pour le train avant et 816 € pour l'arrière. Ces exemples de prix sont T.T.C. chez un indépendant, hors réseau. Par ailleurs, sachez que Mazda a effectué un rappel en 2005 pour remplacer des triangles inférieurs défectueux sur les premiers millésimes produits à partir de 2003.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit être évidemment identique à celui de la carte grise) est visible sur la plaque constructeur, fixée dans le compartiment moteur, au niveau du tablier, côté droit.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ La RX-8 commence à être trop ancienne pour intéresser le réseau. Oubliez cette piste, sauf pour vous fournir en pièces détachées.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Bien peu de spécialistes s'intéressent à la Mazda RX-8. En revanche, vous pouvez la croiser chez des professionnels des youngtimers. Ces derniers doivent vous proposer une auto à l'historique clair, révisée et, pourquoi pas, garantie.

LES PARTICULIERS

■ Aujourd'hui, c'est la piste à privilégier pour trouver une RX-8 au meilleur prix. Visez un exemplaire d'origine française (première ou deuxième main), accompagné de factures prouvant que l'auto a toujours été suivie. La RX-8 n'étant pas rare, n'hésitez pas à en voir plusieurs. De fortes disparités en matière de prix ou de kilométrage existent pour des modèles similaires. Prenez votre temps et comparez.

LE CLUB

■ Le Revolution Rotor Club regroupe une soixantaine d'adhérents, tous fans des Mazda à moteurs rotatifs. De manière plus générale, il y a aussi le Rotatif Club, ouvert à toutes les voitures utilisant un bloc Wankel.
Revolution Rotor Club (06.15.88.07.45)
Rotatif Club (06.78.25.88.67)

TECHNIQUE

RX-8 2003-2012	
Nbre de cylindres	**Birotor en ligne**
Cylindrée	**1308 cm³**
Puissance maxi	**192 ch à 7 000 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Boîte 5 méca**
Poids	**1394 kg**
Vitesse maxi	**223 km/h**

RX-8 Performance 2003-2012	
Nbre de cylindres	**Birotor en ligne**
Cylindrée	**1308 cm³**
Puissance maxi	**231 ch à 8 200 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Boîte 6 méca**
Poids	**1382 kg**
Vitesse maxi	**238 km/h**

ENTRETIEN

Accessible à l'achat, la Mazda RX-8 reste abordable à l'usage, grâce à la longévité des pièces mécaniques et à leurs prix réalistes. Pour parcourir 10 000 km, comptez 867 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Embrayage	1710 €	vers 100 000 km
Pneus AV/AR	400 € par train (18 pouces)	vers 40 000 km
Amortisseurs AV/AR	575/800 € par train	vers 80 000 km
Disques AV/AR	457/350 € le jeu	vers 100 000 km
Plaquettes AV	205 €	vers 60 000 km
Echappement silencieux	575 €	vers 180 000 km
Révision petit service	175 €	tous les 10 000 km
Révision grand service	680 €	tous les 40 000 km

PRIX

En fonction de l'état et du kilométrage, les prix varient du simple au triple. La cote étant assez basse, acceptez de payer le prix fort pour repartir avec un modèle dans le meilleur état possible. Dès 10 000 €, vous trouvez de beaux exemplaires avec peu de kilomètres.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Mazda RX-8 Performance (231 ch) de 32 000 km, année 2007, valeur 13 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Brive. Cotisation annuelle : 864 € TTC. (franchise vol-incendie de 567 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Brive. Cotisation annuelle : 562 € TTC. (franchise vol-incendie de 567 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- **Rapport prix-plaisir**
- **Sensations**
- **Mécanique atypique**
- **Coupé 4 portes, 4 places**

- **Moteurs creux**
- **Entretien pointu**

McLaren GT

Si McLaren se distingue surtout par ses modèles supersportifs, le constructeur britannique n'oublie pas la clientèle soucieuse de polyvalence. En témoigne cette GT, devenue plus abordable en occasion…

À PARTIR DE 150 000 € **DE 2019 À 2023**

Depuis l'arrivée de la MP4-12C, puis de la P1, McLaren se frotte ouvertement aux grands constructeurs de voitures de sport. La firme de Woking multiplie en effet les nouveautés avec un plan produit susceptible de donner le change à Porsche ou à Ferrari. Avec un changement de philosophie témoignant d'une volonté de plaire au plus grand nombre, baptisée « GT », à partir de mai 2019. Cette berlinette Grand Tourer n'offre pas une plastique aussi ravageuse que ses aînées, mais elle séduit par ses techniques embarquées et sa polyvalence au quotidien. Côté technologie, la GT dispose d'un squelette en carbone sur lequel sont fixés des éléments forgés dans le même matériau ou en aluminium, pour garantir une légèreté et une rigidité optimales. Elle est mue par un V8 4.0 biturbo. Avec 620 ch délivrés au régime de 8 500 tr/mn, celui-ci ne manque de rien ! Afin de combiner tenue de route et confort, la GT bénéficie d'une suspension hydraulique pilotée (Proactive Damping Control) et d'un système Lift. Quant à l'intérieur, très vivable pour deux grands adultes, il donne le choix entre trois finitions (Standard, Pioneer et Luxe), lesquelles peuvent être agrémentées de quelques options du département sur mesure MSO. La GT embarque par ailleurs deux coffres, dont un de 150 litres situé à l'avant, et surtout un autre de 420 litres placé à l'arrière, accessible de surcroît par un pratique hayon. Certaines grandes berlines n'en

Les essais *Sport Auto*

- **No 693 (10/19) :** Contact McLaren GT
- **No 698 (03/20) :** Essai McLaren GT
- **No 710 (03/21) :** Une semaine en… McLaren GT

Le choix de *Sport Auto*

■ L'auto étant restée inchangée durant sa carrière, nous choisirons l'exemplaire en parfait état, offrant le meilleur rapport qualité-prix, c'est-à-dire comprenant un historique clair, un entretien à jour, éventuellement quelques options sympas et le plus faible kilométrage possible.

offrent pas autant ! Facturée un peu plus de 204 000 €, la McLaren GT reste un monstre de polyvalence abordable dès 150 000 € en occasion…

TRANSMISSION

■ La GT utilise une boîte à double embrayage à bain d'huile SSG douce et réactive, réputée fiable. On frôle ici la perfection. En clair, le moindre à-coup ou bruit suspect doit vous alerter. Cette transmission à 7 rapports réclame une vidange tous les 30 000 km.
Une opération coûteuse – mais nécessaire – qui revient à 1 500 € dans le réseau.

INTÉRIEUR

■ Cette McLaren se distingue en offrant un raffinement jamais vu sur les modèles de Woking. La planche de bord bénéficie d'assemblages soignés et de matériaux de qualité, excepté la présence de quelques plastiques.
Un bon point également pour l'ergonomie, sauf pour la partie multimédia, assurée par une grande dalle tactile verticale. Le vrai problème, c'est que cette McLaren est souvent sujette à des bugs électroniques. Ceux-ci, généralement sans gravité, obligent à passer par la case atelier pour une reprogrammation. Plus gênants sont les soucis divers affectant le frein de parking électrique, qui peut se montrer inopérant.

MOTEUR

■ La GT hérite du V8 M840TE déjà éprouvé. Autant dire que c'est du sérieux, et on a assez de recul pour affirmer que ce bloc à distribution par chaîne brille par sa fiabilité. Bien que doté d'une paire de turbos, ce V8 séduit plus par sa belle allonge et sa rondeur, un peu juste néanmoins sous les 3 000 tr/mn. La présence de turbos impose de bien respecter les temps de mise en température, mais aussi de refroidissement en cas de forte sollicitation.
Pour garantir son bon fonctionnement, McLaren préconise une petite révision annuelle dans la limite de 15 000 km (1 500 € dans le réseau) et une grosse intervention intermédiaire, coûtant 2 500 € environ. Attention à l'opération de maintenance des 6 ans, très importante, qui est facturée 4 700 €. Un élément à prendre en compte au moment d'acheter, si vous visez l'un des premiers millésimes.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette McLaren s'en remet à une structure en carbone.
En clair, au moindre choc, il faudra se tourner vers le réseau pour une remise en état dans les règles de l'art.
La GT offre une présentation irréprochable, avec des ajustages millimétrés et des peintures d'excellente qualité. Ne négligez aucun élément, un simple phare coûtant ici 1 900 € H.T.
Vérifiez le bon fonctionnement et l'alignement des portes en élytre, les vérins, ayant fort à faire, pouvant se fatiguer prématurément. Enfin, sachez que le constructeur a »»

McLaren GT

»» procédé à un rappel sur les modèles produits entre août 2019 et juin 2023. A cause d'un câble trop tendu, le capot du coffre avant pouvait s'ouvrir de façon inopinée sous l'effet de la vitesse, avec les conséquences que vous pouvez imaginer.

TRAINS ROULANTS

■ Le poids contenu offre bien des vertus, à commencer par le fait de préserver pneus et freins. Pour changer les quatre pneus (225/35 R 20 à l'avant et 295/35 R 21 à l'arrière), il faut compter 2 500 €, montage compris. Une opération à faire tous les 30 000 km environ. Pour les amortisseurs pilotés, les prix explosent : tablez sur 2 700 €… pièce, sans le montage. Heureusement, ces éléments tiennent largement plus de 100 000 km. Pour les freins, tout dépend du système retenu. Les quatre disques en carbone-céramique à la longévité exceptionnelle coûtent la bagatelle de… 19 000 €, rendant presque bon marché leurs homologues en acier, facturés 5 000 € (à remplacer tous les 60 000 km environ). Quant aux seules plaquettes, à changer tous les 30 000 km, prévoyez 1 000 €

le jeu, pose incluse. Enfin, les jantes demeurent très exposées.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série indiqué sur la carte grise figure sur un autocollant constructeur visible dans l'embrasure de la porte conducteur.

Où la trouver

■ Bien qu'assez limité, le réseau est judicieusement implanté sur le territoire et se pose comme la voie d'excellence pour dénicher l'exemplaire de vos rêves, révisé et garanti, à condition d'accepter de payer le prix.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Cette McLaren a toute sa place chez les spécialistes du haut de gamme. Quitte à payer le prix fort, exigez le meilleur, à savoir une auto à l'historique clair, bénéficiant d'un entretien à jour et d'une garantie.

LES PARTICULIERS

■ La voiture étant réputée fiable, pourquoi ne pas voir un particulier, mais visez un exemplaire d'origine, à l'historique limpide, avec un carnet à jour et les factures correspondantes. Et pensez à vérifier le bon état des pneus et freins, chers à remplacer.

LE CLUB

■ Avis aux volontaires : il n'existe curieusement pas encore de club officiel de la marque en France ! En revanche, le **McLaren Only** est un club privé qui rassemble dans l'Hexagone de nombreux propriétaires de la marque : **www.mclarenonly.fr.**

TECHNIQUE

GT 2019 à 2023	
Nbre de cylindres	**V8, biturbo**
Cylindrée	**3 994 cm³**
Puissance maxi	**620 ch à 7 500 tr/mn**
Boîte de vitesses	**7 rapports à double embrayage**
Poids	**1546 kg**
Vitesse maxi	**320 km/h**

ENTRETIEN

L'entretien de cette GT est à la hauteur du prestige de son blason, puisque pour parcourir 10 000 km, il vous faudra prévoir environ 3 500 €...

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**2 500 € les 4 (20/21 pouces)**	**vers 30 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**6 000/6 000 € par train**	**vers 150 000 km**
Disques AV/AR	**2 500/2 500 €**	**vers 60 000 km**
Plaquettes AV	**1 000 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Echappement silencieux x 2	**4 000 €**	**à plus de 200 000 km**
Révision petit service	**1 500 €**	**tous les 15 000 km/ 1 fois an**
Révision grand service	**2 500 €**	**tous les 30 000 km**

PRIX

Il y a des écarts sensibles entre un coupé C 63 classique et une série limitée Edition 507 ou Black Series. Mais plus que l'année, c'est le kilométrage qui joue un rôle déterminant dans la valeur de l'auto. Un exemplaire de 2012 dépassant les 120 000 km ne peut prétendre à plus de 44 000 €, alors que le même, avec seulement 45 000 km, peut réclamer 58 000 €. Quant aux séries limitées 507 Edition et Black Series, le minimum oscille autour des 60 000 €, même avec beaucoup de kilomètres.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une McLaren GT de 39 000 km, année 2021, valeur 158 900 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 2 127 € T.T.C. (franchise vol-incendie : 2 163 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 1 677 € T.T.C. (franchise vol-incendie : 2 163 €).

BILAN

★★★★☆

Un peu oubliée, cette Quattroporte offre pourtant des saveurs inconnues dans la catégorie, en mixant un vrai luxe à l'italienne avec un caractère mécanique bien trempé. Le charme opère vite à son bord, mais la fiabilité perfectible des premiers exemplaires peut refroidir...

Les atouts et les faiblesses

■ **Performances** ■ **Efficacité**
■ **Toucher de route** ■ **Légèreté**
■ **Polyvalence**

■ **Coût d'achat et d'entretien**
■ **Réseau limité**
■ **V8 un peu creux à bas régime**

Mercedes
E 55/E 63 AMG (W211)

Avec cette Classe E type W211, Mercedes fait peu évoluer le design. Conservatrice sur la forme, elle est en revanche bien plus moderne sur le fond en étrennant – non sans difficulté – une électronique complexe. Gros plan sur les versions 55 et 63 AMG…

À PARTIR DE 15 000 € **DE 2002 À 2009**

Lorsque Mercedes commercialise la nouvelle Classe E – type W211 –, on assiste à une révolution silencieuse. Sur la forme, le design fluide et élégant gagne légèrement en modernité et s'inscrit dans la lignée de sa devancière. Sur le plan technique, l'électronique prolifère. Cette nouvelle génération adopte un système bus CAN, servant à véhiculer plus rapidement de nombreuses informations d'un boîtier à un autre. Autre innovation majeure : un dispositif de freinage SBC (Sensotronic Brake Control), permettant de supprimer des éléments mécaniques entre la pédale de frein et les étriers. Ces dispositifs d'avant-garde, à la technologie mal maîtrisée, seront source de multiples déboires – et de rappels ! Mercedes fera amende honorable en prenant en charge les défaillances rencontrées sur ces modèles. Des modifications sont apportées dès 2004, et la marque reviendra à un système de freinage hydraulique plus conventionnel et plus fiable, à partir du restylage opéré en septembre 2006. En outre, cette génération accumulera de nombreux problèmes mécaniques jusqu'alors inconnus chez Mercedes, notamment sur les diesels CDI. La version 55 AMG qui nous intéresse est apparue fin 2002. Si son V8 5.5 de 476 ch gavé par un compresseur ne pose pas de souci, elle n'a pas été épargnée par les problèmes électroniques affectant les autres versions. Voilà donc un élément crucial à vérifier avant d'acheter : s'assurer que le modèle a bien bénéficié des campagnes de rappel. A partir du restylage de 2006, ces défaillances sont résolues. Mieux, la voiture se mue en 63 AMG en adoptant un V8 atmosphérique 6.2 délivrant 514 ch. Un pack AMG Performance rend l'auto encore plus désirable en faisant sauter la bride électronique, et en ajoutant un différentiel arrière autobloquant, une suspension Sport et des jantes spécifiques de 18 pouces. C'est la version la plus prisée, surtout en break, justifiant un surcoût de 5 000 € en occasion. Si cette dernière peut encore prétendre à un peu plus de 30 000 € avec 80 000 km au compteur, les prix baissent autour des 20 000 € – voire bien moins – pour les berlines 55 AMG dépassant les 200 000 km. Plus que le kilométrage, c'est surtout l'état général et un suivi sérieux et régulier qui doivent primer.

Le choix de *Sport Auto*

■ Le choix le plus évident, pour éviter tout souci de jeunesse, serait de se tourner vers une 63 AMG, restylée et dotée du V8 atmosphérique. Mais la version 55 AMG, qui dispose de plus de couple, n'est pas à écarter si vous trouvez un modèle vraiment irréprochable.

Les essais *Sport Auto*

■ **No 547 (08/07) :** Match Mercedes-AMG E 63 SW vs Audi RS4 Avant vs BMW M5 Touring

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Sur ce point, cette Mercedes construite majoritairement en acier donne satisfaction avec une carrosserie parfaitement alignée. Le rendu des peintures est superbe, et un effet peau d'orange doit vous alerter : vous êtes en présence d'un exemplaire qui a été mal réparé. Bien sûr, les boucliers couleur carrosserie restent vulnérables. Avec le temps, les exemplaires négligés peuvent voir le vernis des peintures s'altérer, et de la corrosion peut apparaître, surtout au niveau des passages de roue. Cela concerne notamment les modèles en provenance d'Allemagne (sel sur les routes). L'idéal serait de mettre la voiture sur un pont pour avoir une vue d'ensemble des soubassements.

TRANSMISSION

■ En 55 ou en 63 AMG, la W211 est une propulsion qui utilise exclusivement des boîtes automatiques. La 55 AMG fait un peu old school aujourd'hui, puisqu'elle se contente d'une boîte à 5 rapports. Outre une fiabilité avérée, si celle-ci fonctionne correctement, elle doit être douce et ne présenter aucun à-coup. Dans le cas contraire, méfiance ! A partir du discret restylage de 2006, en devenant 63 AMG, la W211 adopte une boîte 7G-Tronic, elle aussi très fluide et agréable à l'usage. Dans les deux cas, pour assurer leur bonne tenue dans le temps, il faudra vidanger et changer la crépine tous les 60 000 km, ce qui coûte dans les 714 € environ chez Mercedes. Pensez à vérifier l'état des supports de la boîte également.

IDENTIFICATION

■ Cette Mercedes-AMG reçoit plusieurs marquages, mais le plus visible est l'autocollant constructeur collé au niveau du pied milieu, du côté de la porte passager.

INTÉRIEUR

■ Les matériaux sont de qualité, bien ajustés et les selleries en cuir tiennent bien dans le temps. L'usure du siège conducteur doit être en rapport avec le kilométrage indiqué. L'électronique embarquée posant problème, prenez le temps de vérifier le bon »»

Mercedes E 55 / E 63 AMG (W211)

» fonctionnement de tous les équipements. Sur les modèles dotés du toit ouvrant, il peut y avoir des soucis au niveau des joints. A partir du restylage de 2006, l'ensemble gagne encore en qualité et en modernité. Mais aussi en présentation, avec le pack Performance qui comprend des parements en carbone.

MOTEUR

■ Au lancement, la W211 hérite du V8 5,5 litres suralimenté « M113 ». Ce bloc à distribution par chaîne (476 ch) est fiable. Mais avec le temps, il faudra songer à changer les supports du moteur. Avec l'âge, des fuites du côté des joints du couvre-culasse apparaissent : comptez 632 € pour les remplacer. La pompe à carburant, à changer vers les 100 000 km, coûte dans les 1 225 €. Remplacer la poulie au complet revient en revanche bien plus cher : prévoyez 2 172 €. A partir du restylage de septembre 2006 arrive le « M156 », un V8 6,2 litres atmosphérique. Ce bloc à 4 arbres à cames dotés de déphaseurs brille par sa robustesse. Les exemplaires dépassant les 300 000 km ne sont pas rares. Les ennuis de jeunesse concernant les vis de culasse défectueuses et les poussoirs hydrauliques ont été pris en charge par le constructeur. Avec le temps, il peut y avoir de légères fuites

d'huile sur le haut moteur. Dans tous les cas, en 55 ou 63 AMG, faites au moins une révision par an dans la limite de 15 000 km (612 € pour le petit service et 1 530 € pour le grand service).

TRAINS ROULANTS

■ Cette propulsion de 4,81 m est lourde (1 839 kg à vide en berline). Les périssables ont tendance à s'user rapidement, notamment les pneus. D'origine, la 55 AMG reçoit des 245/40 R 18 à l'avant et des 265/35 R 18 à l'arrière, et il faudra les changer tous les 30 000 km maximum, voire bien moins en cas de conduite énergique. Sur les premiers modèles, les freins électro-hydrauliques Sensotronic « SBC » ont été à la source de nombreux dysfonctionnements, corrigés lors de rappels en novembre 2005 avec à la clé un changement de l'unité hydraulique. A partir de 2006, Mercedes est revenu à un système plus classique, moins capricieux. Autre source fréquente de soucis : la suspension pneumatique Airmatic, pas fiable du tout. Un problème réglé à la suite de rappels jusqu'en 2004, dont vous devrez vous assurer. Vérifiez le bon état des roulements, rotules, bras et triangles de suspension. Pensez à une géométrie complète des trains roulants chez un spécialiste.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cette génération W211 est trop ancienne maintenant pour se trouver à la vente dans le réseau. Une piste à oublier.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Privilégiez cette filière pour acheter en toute confiance un exemplaire irréprochable… mais sélectionnez un professionnel réputé, avec de l'ancienneté. Vous paierez le prix fort, mais étant donné les possibles soucis, le jeu en vaut la chandelle… à condition de bénéficier d'une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ C'est la bonne piste pour acheter au meilleur prix, mais il faudra éliminer les modèles n'ayant aucun historique ou en état discutable. Tout comme ceux qui ont été modifiés ou à la provenance incertaine, soit au moins un exemplaire sur deux. Visez un modèle conforme à l'origine, en parfait état, avec un historique limpide. Les factures d'entretien vous permettront d'y voir clair.

LE CLUB

■ Comme toutes les Mercedes, et plus encore pour les élitistes versions AMG, cette E 55 a ses entrées au très actif **Club Mercedes-Benz France.** Enfin, il existe désormais des forums intéressants en ligne, comme sur **www.forum-mercedes.com.**

TECHNIQUE

E 55 AMG 2002 à 2006	
Nbre de cylindres	**V8, compresseur, 24 S**
Cylindrée	**5 439 cm³**
Puissance maxi	**476 ch à 5 600 tr/mn**
Boîte de vitesses	**5 rapports automatiques**
Poids	**1 839 kg**
Vitesse maxi	**250 km/h**

E 63 AMG 2006 à 2009	
Nbre de cylindres	**V8, 32 S**
Cylindrée	**6 209 cm³**
Puissance maxi	**514 ch à 6 800 tr/mn**
Boîte de vitesses	**7 rapports automatiques**
Poids	**1 840 kg**
Vitesse maxi	**250 km/h**

ENTRETIEN

Si cette Mercedes vendue près de 100 000 € à l'époque est devenue abordable pour le plus grand nombre, ses coûts d'entretien sont restés élevés ! Pour parcourir 15 000 km, comptez 2 550 € environ…

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**1 132 € les 4 (18 pouces)**	**vers 20 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 706/1 775 € par train**	**vers 150 000 km**
Disques AV/AR	**1 087/980 € par train**	**vers 60 000 km**
Plaquettes AV	**306 € le jeu**	**vers 15 000 km**
Echappement (silencieux)	**plus disponible**	**vers 150 000 km**
Révision petit service	**612 €**	**tous les 15 000 km**
Révision grand service	**1 530 € (vidange avec filtres et plaquettes)**	**tous les 30 000 km**

PRIX

Cette AMG W211 est aujourd'hui dans le creux de la vague : profitez-en ! Sans surprise, ce sont les modèles les moins kilométrés qui s'affichent le plus cher, ce qui bénéficie aux 63 AMG, plus récentes, proposées aux alentours des 30 000 €, voire un peu plus pour les versions dotées du pack Performance, très recherchées. Idem pour les breaks, plus rares que les berlines. Les versions 55 AMG, plus anciennes, oscillent entre 15 000 et 30 000 € selon l'état.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Mercedes E 55 AMG de 102 000 km, année 2004, valeur 22 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Montauban. Cotisation annuelle : 1436 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1566 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Montauban. Cotisation annuelle : 1027 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1566 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ **Cote attractive**
■ **Performances**
■ **Super V8 (55 et 63)**
■ **Qualité de fabrication**

■ **Electronique capricieuse (jusqu'en 2005)** ■ **Poids élevé**
■ **Rare en bel état d'origine**
■ **Coûts d'entretien élevés**

Mercedes
E 63 AMG (W212)

Quand on parle de la Classe E, on pense à une routière sérieuse et confortable, construite avec une rigueur froide. Mais lorsqu'elle bénéficie du savoir-faire d'AMG, ce n'est plus la même voiture. Démonstration avec la version E 63 AMG type 212.

À PARTIR DE 22 000 € **DE 2009 À 2016**

Chez Mercedes, seule la lignée des SL a endossé le rôle de sportive. Et puis il y a eu la 500 E, construite en collaboration avec Porsche. Avec son look discret, à peine plus sportif, elle cachait bien son jeu. Ce concept de berline musclée a trouvé un écho favorable chez Mercedes qui en a fait une spécialité en laissant le soin à AMG – son département sportif – d'en développer les modèles. La Classe E W212 reçoit le fameux V8 6,2 litres atmosphérique à l'été 2009. Dans sa meilleure configuration de surcroît, avec une puissance de 525 ch. En 2011, un nouveau V8 5.5 biturbo à injection directe poussé à 585 ch prend la relève. La transmission 4Matic est proposée en option, sauf sur la version S, et l'auto est restylée en 2013. Dès le démarrage, l'explosion à l'échappement ne laisse guère de doute sur ses velléités sportives. Pourtant, cette routière de 4,72 m sait se montrer civilisée en ville, et assure un confort de haut niveau avec le ride control qui gère la dureté des amortisseurs et une boîte auto à 7 rapports Speedshift MCT-7. La réactivité n'est pas en reste lorsque le pied droit vient chatouiller l'accélérateur, pour libérer 64,2 mkg sur les

Les essais *Sport Auto*

- **No 570 (05/09) :** Match AMG E 63 vs Jaguar XFR
- **No 590 (03/11) :** Contact AMG E 63 Break
- **No 595 (08/11) :** Spécial essais AMG E 63
- **No 615 (04/13) :** Contact AMG E 63 S 4Matic
- **No 625 (02/14) :** Dossier spécial accélérations AMG E 63 S Break

Le choix de *Sport Auto*

■ Ce n'est pas la plus jolie, mais la version V8 6.2 des premières phase 1 est très attirante. Bonne pioche, car ces versions sont moins chères que les phase 2… plus nombreuses en occasion. Comptez 35 000 € environ pour dénicher une belle berline, un peu plus pour un break. Les phase 2 redescendent un peu et se trouvent autour de 45 000 €.

seules roues arrière. Même le freinage est au diapason, en acier de série ou en carbone-céramique en option. Retirée du catalogue en 2016 pour laisser place à la nouvelle Classe E, cette E 63 W212 déclinée en berline ou en break s'affiche à des prix plus intéressants malgré sa rareté, du moins pour les phase 1. Comptez 36 000 € pour un exemplaire comme neuf totalisant 75 000 km, même en break, et près de deux fois moins pour un modèle dépassant les 150 000 km.

INTÉRIEUR

■ Cette génération se distingue autant par la qualité de sa finition que par la richesse de sa dotation. Outre une sellerie cuir, l'E 63 offre des sièges chauffants et ventilés électriques, un GPS avec DVD, un accès et démarrage mains-libres, une climatisation multizone, un capteur de pluie et de lumière, des phares au xénon, bref, un équipement toujours d'actualité, encore plus riche à partir du restylage de 2013. Méfiez-vous des modèles importés d'Allemagne, moins bien dotés que ceux d'origine française. Quant à l'électronique embarquée, bien que considérable, elle ne présente pas de dysfonctionnements particuliers. En cas de bug, un passage en atelier s'imposera pour une remise à jour. Le seul défaut connu affecte l'ESP, nécessitant alors le remplacement du module de braquage derrière le volant. Comptez 816 € avec la main-d'œuvre.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ En break (à partir de 2011) comme en berline, la voiture adopte une caisse en acier, ce qui autorise une remise en état au juste prix chez un carrossier indépendant. Le rendu est impeccable, tant au niveau des ajustages que des peintures. A noter qu'en 2013 le modèle a bénéficié d'un important restylage. Comme toutes les variantes AMG, les boucliers ou jupes latérales sont spécifiques. Ces éléments peints couleur carrosserie sont très exposés aux chocs. Malgré le traitement contre la corrosion, de la rouille peut apparaître sur les bas de portières et sur le berceau arrière sur les exemplaires dormant dehors… ou en provenance d'Allemagne, où le sel est très utilisé l'hiver.

MOTEUR

■ Il y a d'abord le V8 6.2 atmosphérique de 525 ch (M156), de loin le plus mélodieux, qui ne sera proposé que trois ans sur la phase 1 (phares carrés séparés). A partir de 2011, il faudra compter avec le nouveau V8 M157, plus largement »»

Mercedes E 63 AMG (W212)

répandu. Outre sa cylindrée revue à la baisse (5,5 litres), il est à injection directe, gavé par deux turbos, et développe 557 ch, et même 585 ch en version S. Dans les deux cas, ces blocs à distribution par chaîne – et assemblés à la main – brillent par leur fiabilité. Les soucis de vis de culasse défectueuses affectant les premiers M156 ne concernent pas la W212. Le seul dysfonctionnement possible se borne à une usure prématurée des lobes d'arbres à cames, les poussoirs ayant tendance à se bloquer. Effectuer des vidanges rapprochées, tous les 10 000 km dans la limite d'un an, permet d'éviter ce problème. Cela coûte 357 € chez un spécialiste indépendant avec le remplacement des filtres. En alternance, tous les deux ans, il faudra aussi purger le liquide de frein (561 €). Tous les quatre ans ou 75 000 km, le changement des bougies s'impose (255 €). Il se peut également que la chaîne des V8 biturbo se détende. Le démontage du moteur complet est alors nécessaire pour remplacer les trois kits chaîne : comptez de 8 160 à 10 200 € environ.

TRANSMISSION

■ Pour encaisser le couple, cette propulsion se dote d'office d'une boîte à 7 rapports

Speedshift MCT-7. Celle-ci n'a pas de convertisseur hydraulique et adopte un double embrayage à bain d'huile. Elle est réputée pour sa bonne tenue dans le temps. Pour la préserver, une vidange est à faire tous les 100 000 km ou cinq ans, ce qui revient à 408 €. Tous les trois ans ou 50 000 km, il faudra vidanger le pont, une opération facturée 122 €. C'est rare, mais en cas de dysfonctionnement, un remplacement de l'unité hydraulique peut s'imposer, ce qui coûte 3 060 € de pièces avec la main-d'œuvre. Et si le bouton P du levier de boîte de vitesses ne fonctionne plus correctement, vous devrez changer la pièce, pour un tarif de 1 122 €, main-d'œuvre comprise. Notez qu'à partir de 2011, à l'occasion de l'introduction du V8 biturbo, la transmission intégrale 4Matic est proposée en option. Ce dispositif est de série sur la version S de 585 ch.

TRAINS ROULANTS

■ AMG a procédé à de nombreuses modifications. Outre une direction à démultiplication réduite de 22 %, la voiture bénéficie de voies élargies de 56 mm, d'une barre antiroulis creuse, et de suspensions avant classiques, le système pneumatique n'étant qu'à l'arrière. Attention, cette dernière peut pâtir de fuites : comptez 1 632 € pour les deux coussins, et près de 2 550 € de main-d'œuvre. La suspension en acier, plus répandue, comprend 2 244 € d'amortisseurs avant et 2 040 € pour l'arrière. Il est dommage que le différentiel à glissement limité ne soit livré qu'en option. Le pack Performance Plus l'offre de série avec des jantes larges, un becquet de coffre et une vitesse maxi relevée à 300 km/h. Avec un poids revendiqué à 1 840 kg à vide en berline, ce modèle sollicite de nombreux éléments, à commencer par les silentblocs supportant le moteur. Les freins souffrent aussi, et le remplacement des disques coûte environ 1 735 €… chez un spécialiste indépendant (561 € pour les plaquettes). Evitez le système en carbone-céramique, très cher à changer : 12 240 € pour le train avant et 8 160 € pour l'arrière.

IDENTIFICATION

■ L'E 63 AMG (W212) reçoit plusieurs marquages, indiquant le numéro de série. On retrouve ce numéro dans l'embrasure de la porte côté conducteur, sur un autocollant, mais aussi sur une petite plaque située derrière le pare-brise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cette génération est déjà devenue trop ancienne pour figurer dans le réseau. A oublier !

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Les professionnels du haut de gamme accueillent bien volontiers les Mercedes AMG, dont ce modèle. C'est une bonne piste pour faire un achat sécurisé et dénicher un exemplaire irréprochable doté d'une garantie totale à condition de sélectionner un pro connu et reconnu qui a fait ses preuves.

LES PARTICULIERS

■ C'est auprès des particuliers qu'on trouve les offres les plus alléchantes… mais pas toujours les plus belles. Mettez toutes les chances de votre côté en sélectionnant un modèle d'origine française en parfait état d'origine, qui a toujours été suivi avec rigueur, chose vérifiable au moyen des factures

LE CLUB

■ L'E 63 AMG W212 est bienvenue dans les rangs du **Club Mercedes-Benz France.** Mais il existe d'autres clubs intéressants, comme le **Club Mercedes Passion,** sans oublier le **Club AMG,** consacré à ces modèles sportifs **(www.club-amg.fr).**

TECHNIQUE

E 63 AMG 2009 à 2013 (W212)	
Nbre de cylindres	**V8, 32 S**
Cylindrée	**6 208 cm³**
Puissance maxi	**525 ch à 6 800 tr/mn**
Boîte de vitesses	**7 rapports auto**
Poids	**1 840 kg (berline)**
Vitesse maxi	**250 km/h**

E 63 AMG 2013 à 2016 (W212, phase 2)	
Nbre de cylindres	**V8, 32 S**
Cylindrée	**5 461 cm³**
Puissance maxi	**557 ch à 5 250 tr/mn**
Boîte de vitesses	**7 rapports auto**
Poids	**1 865 kg**
Vitesse maxi	**300 km/h (avec pack Dynamic)**

ENTRETIEN

Bien qu' abordable en occasion, l'E 63 AMG (W212) demeure chère en entretien, y compris en phase 2. Ainsi, pour parcourir 10 000 km, prévoyez une enveloppe de 1 734 € hors coup du sort.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**408 € par train (18 pouces)**	**vers 25 000 km.**
Amortisseurs AV/AR	**2 244/2 040 € par train**	**vers 170 000 km.**
Disques AV/ AR (acier)	**1 734/730 €**	**vers 60 000 km**
Plaquettes AV/AR	**561/428 €**	**vers 30 000 km**
Echappement (silencieux x2)	**4 080 €**	**vers 250 000 km**
Révision petit service	**355 € environ**	**vers 16 000 km ou une fois par an**
Révision grand service	**560 € environ**	**vers 20 000 km ou tous les deux ans**

PRIX

Les prix vont du simple au double. Au-delà de l'état général, c'est le facteur kilométrage qui est déterminant, mais aussi la différence entre les phase 1 et les phase 2. Ainsi, les exemplaires dépassant les 150 000 km se négocient à partir de 22 000 €, tandis que les plus frais, affichant près de 75 000 km, peuvent grimper à plus de 35 000 €. Comptez 3 000 € de plus pour les breaks, plus rares, et les versions dotées du pack Performance.Quant aux modèles restylé, comptez 45 000 € pour moins de 100 000 km !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une E 63 AMG break de 70 000 km, année 2011, valeur 40 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Poitiers. Cotisation annuelle : 1 095 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1 224 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Poitiers. Cotisation annuelle : 709 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1 224 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Abordable à l'achat (phase 1) ■ Fiabilité et qualité d'ensemble ■ Equipement ■ Performances ■ Dernier V8 6.2 atmo

■ Poids ■ Coûts d'entretien élevés ■ Phase 2 encore chère ■ V8 5.5 biturbo moins mélodieux sur phase 2

Mercedes
C 63 AMG (W204)

Dans la famille Classe C de la génération W204, le coupé est incontournable. Une vraie muscle car à acheter… et à garder !

À PARTIR DE 30 000 € **DE 2012 À 2015**

Avec la C 36 AMG de 280 ch, première du genre, Mercedes avait déjà su marquer les esprits et donner la réplique aux BMW M3 et Ford Sierra Cosworth. La formule, qui consiste à implanter un gros moteur dans une caisse relativement petite, a été reconduite sur les générations suivantes. Avec, en prime, une inflation conjointe dans la salle des machines, désormais nécessaire pour se mettre au niveau d'une concurrence toujours plus affûtée. Le seuil des 400 ch est vite devenu un minimum dans la catégorie à partir des années 2010, et Mercedes a fait en sorte de dominer ses rivaux grâce à un sacré moteur : un V8 atmosphérique prenant le nom de « 63 », pour rendre hommage à la pionnière 300 SEL 6,3 litres de 1968, la première Mercedes revue et corrigée par AMG. Au-delà du clin d'œil, ce V8 atmosphérique, revisité par les sorciers d'Affalterbach, compte 6,2 litres de cylindrée. C'est sous cette forme qu'il a trouvé pour écrin la Classe C de troisième génération, la W204, lancée en 2008 en berline, puis en break. Mais il a fallu patienter jusqu'en juin 2011 pour voir la version coupé compléter la gamme. Si l'éventail de moteurs proposés est vaste dès le départ, les dérivés AMG ne sont devenus disponibles qu'à partir de 2012, avec une version 63 de 457 ch déjà très convaincante. C'est une bonne entrée en matière, mais Mercedes ajoute encore

Les essais *Sport Auto*

- **No 603 (04/12) :** Match C 63 AMG Coupé vs BMW M3
- **No 606 (07/12) :** Comparatif C 63 AMG Coupé vs Nissan GT-R vs Corvette C6 Grand Sport vs Jaguar XK vs Lotus Evora vs Maserati GT vs Porsche 911 Carrera S
- **No 626 (03/14) :** Dossier Atmo vs suralimenté (Coupé C 63 507 Edition)
- **No 632 (09/14) :** Comparatif C 63 507 Edition vs BMW M4 vs Porsche 911 Carrera S

Le choix de *Sport Auto*

■ Entre un coupé classique et une version 507 Edition, il n'y a pas un écart significatif. A moins de placer au rang de vos priorités l'aspect collector d'une série limitée.

une louche fin 2013, à travers la série spéciale 507 Edition de 507 ch, voire 517 ch dans les rares déclinaisons Black Series. Ces dernières versions, les plus désirables, voient leur V8 profondément remanié, en recevant des bielles et des pistons forgés et un vilebrequin allégé de SLS. Ce sera une sorte de bouquet final, car en 2015, cette flamboyante génération de C 63 a été arrêtée.

TRANSMISSION

■ La boîte auto à convertisseur 7G-Tronic n'a été implantée que sur les modèles avant restylage, si bien que cela ne concerne pas le coupé, qui reçoit la transmission MCT 7 (Multi Clutch Technology) offrant également 7 rapports. Très fiable à l'usage, cette boîte bénéficie d'un launch control. Contrairement à la 7G-Tronic, il n'y a pas d'entretien particulier, excepté une vidange tous les 50 000 - 60 000 km, ce qui coûte 410 €. Profitez-en pour faire le pont arrière une révision sur deux, pour 122 €. Les seuls soucis, très rares, peuvent concerner le bloc hydraulique, une pièce onéreuse qui coûte dans les 3 060 € lorsqu'il faut la remplacer.

INTÉRIEUR

■ Les selleries en cuir résistent bien à l'épreuve du temps, même si les bourrelets latéraux du siège conducteur ont tendance à s'user du fait des frottements répétés. Cette usure doit être cohérente avec le kilométrage indiqué, car il n'est pas rare de voir des exemplaires en provenance d'Allemagne « rajeunis » en ce qui concerne les compteurs. A noter que les versions Edition 507 et Black Series se montrent plus exclusives, avec un volant gainé d'Alcantara et une plaque fixée face au passager, ainsi que l'emblème d'Affalterbach incrusté dans le pommeau du levier de vitesses. Si l'électronique embarquée est fiable, des mises à jour sont à faire ponctuellement, ne serait-ce que pour garder un GPS à jour.

MOTEUR

■ Ce V8 6,2 litres atmosphérique, très sophistiqué malgré sa distribution par chaîne, doit beaucoup à la compétition. Les premiers millésimes, livrés avant le restylage – et donc avant la sortie du coupé –, souffraient de têtes de vis pouvant se corroder et se casser, avec le risque d'endommager le joint de culasse. Un souci écarté ici, mais il y en a d'autres, tout aussi inquiétants. Il peut y avoir des bruits de poussoirs si l'auto roule peu, ce qui se traduit par une montée en température excessive, nécessitant le remplacement des pièces incriminées, ce qui coûte 2 040 € chez un spécialiste indépendant, et bien plus dans le réseau. Par ailleurs, à froid, un bruit métallique anormal peut se faire entendre durant quelques secondes, ce qui manifeste l'usure d'un ou plusieurs déphaseurs de l'arbre à cames : comptez 1 530 € pour en remplacer un, et près de 4 080 € pour les quatre. Les couvre-culasses, en plastique sur les 507, peuvent se déformer ou se fissurer. »»

Mercedes C 63 AMG (W204)

»» Comptez 408 € de pièces, et ajoutez 459 € pour vérifier la bonne étanchéité. Des suintements d'huile peuvent apparaître au niveau du carter inférieur du moteur. Tant que cela reste limité, ne faites rien, car remplacer les joints défaillants réclame d'ouvrir le moteur, ce qui coûte dans les 5 100 €. Un défaut qui devient plus prononcé vers 150 000 km… Quant aux révisions, à faire une fois par an dans la limite de 15 000 km, cela demeure raisonnable, de l'ordre de 306 € environ pour la petite, et près de 612 € tous les 50 000 km, lorsqu'il faut changer les bougies.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La coque et les ouvrants sont en acier. Cela présente l'avantage de pouvoir procéder à une remise en état chez n'importe quel bon carrossier indépendant, moins cher que le réseau. Sur ces versions AMG, de nombreux éléments sont spécifiques, avec des ailes élargies, mais aussi des boucliers retravaillés. Les versions Edition 507 et Black Series (800 exemplaires) gagnent des pièces en carbone, comme l'aileron de coffre ou les flaps fixés sur le bouclier avant. D'origine, ces coupés présentent une qualité de peinture et des ajustages irréprochables.

TRAINS ROULANTS

■ Cette propulsion est assez lourde, 1 824 kg mesurés par nos soins. Ce n'est pas sans conséquence sur les pneumatiques et les freins, dont l'usure dépend évidemment de votre conduite. Comptez 469 € pour un train de pneus avant et 642 €

pour l'arrière. Le budget explose pour les freins, les disques avant étant facturés 1 632 €, et 561 € pour l'arrière, auxquels vous pouvez ajouter 510 € de plaquettes. Il se peut que le bloc ABS connaisse des défaillances et allume les témoins. Il faut alors le remplacer, ce qui coûte 2 550 €, mais une réparation est généralement possible, facturée 867 €. Enfin, vérifiez l'état des soubassements et des jantes, ces éléments étant exposés au moindre choc.

IDENTIFICATION

■ Le coupé C 63 AMG bénéficie de plusieurs marquages, indiquant le numéro de série qui doit être présent sur la carte grise. On retrouve ce numéro dans l'embrasure de la porte, sur un autocollant, côté passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Avec plus de 230 concessions en France, le réseau Mercedes est bien implanté, mais ce modèle est trop ancien pour y figurer en occasion… sauf cas particulier.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Toutes les AMG ont une place de choix chez ces professionnels. Exigez le meilleur (auto révisée et garantie, à l'historique limpide) car vous paierez le prix fort.

LES PARTICULIERS

■ Vous y trouverez le meilleur comme le pire. Eliminez les exemplaires à l'historique flou, dont les compteurs sont souvent modifiés. Visez une première ou deuxième main, avec un carnet à jour et dotée de toutes les factures d'entretien depuis sa mise en circulation, afin de bien en connaître l'historique.

LE CLUB

■ Bien sûr, la C 63 AMG a toute sa place au très actif **Club Mercedes-Benz France.** Mais il existe d'autres clubs dignes d'intérêt, comme le **Club Mercedes Passion,** ■ sans oublier le Club AMG, spécialisé sur ces modèles sportifs **(www.club-amg.fr)**.

TECHNIQUE

C 63 AMG Coupé 2012 à 2015	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	6 208 cm³
Puissance maxi	457 ch à 5 800 tr/mn (507 ch sur Edition 507)
Boîte de vitesses	7 rapports auto
Poids	1 824 kg
Vitesse maxi	250 km/h (280 km/h en option)

C 63 AMG Coupé Black Series 2013 à 2014	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	6 208 cm³
Puissance maxi	517 ch à 6 800 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports auto (MCT)
Poids	1 710 kg
Vitesse maxi	300 km/h

ENTRETIEN

Rouler avec un tel coupé n'est pas à la portée de toutes les bourses, surtout si vous adoptez régulièrement une conduite rapide, étant donné le coût des pneumatiques et des freins. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 1 330 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	470/642 € par train (18 pouces)	vers 25 000 km
Amortisseurs AV/AR	1 530/918 € par train	vers 130 000 km
Disques AV/AR	1 632/561 €	vers 50 000 km
Plaquettes AV	510 € le jeu	vers 30 000 km
Echappement silencieux x 2	2 040 €	vers 220 000 km
Révision petit service	305 €	tous les 15 000 km/1 an
Révision grand service	610 €	tous les 50 000 km/3 ans

PRIX

Il y a des écarts sensibles entre un coupé C 63 classique et une série limitée Edition 507 ou Black Series. Mais plus que l'année, c'est le kilométrage qui joue un rôle déterminant dans la valeur de l'auto. Un exemplaire de 2012 dépassant les 120 000 km ne peut prétendre à plus de 45 000 €, alors que le même, avec seulement 45 000 km, peut réclamer 60 000 €. Quant l'ultime Black Series, une vraie (pas seulement le kit), elles sont aussi rares que chères : minimum 130 000 € !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une C 63 AMG Coupé 507 Edition de 84 000 km, année 2014, valeur 60 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Toulouse. Cotisation annuelle : 1425 € T.T.C. (franchise de 1225 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Nice. Cotisation annuelle : 907 € T.T.C. (franchise de 1225 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ V8 ■ Qualité de construction
■ Agrément
■ Futur collector

■ Boîte auto imposée
■ Poids ■ Délicate sous la pluie
■ Coût d'entretien

Mercedes
AMG GT (Type 1)

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

À PARTIR DE 75 000 € **DE 2014 À 2022**

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

Les essais *Sport Auto*

- **No 646 (11/15) :** Supertest AMG GT S
- **No 652 (05/16) :** Comparatif AMG GT vs Lexus RCF vs Aston Martin Vantage N430 vs Jaguar F-Type R AWD vs BMW i8 vs Porsche 911 Carrera S
- **No 666 (07/17) :** Supertest AMG GT R
- **No 680 (09/18) :** Comparatif AMG GT C vs Audi R8 RWS vs Porsche 911 GTS
- **No 682 (11/18) :** Match AMG GT R vs Porsche 911 GT3 RS
- **No 689 (06/19) :** Contact AMG GT R Pro
- **No 707 (12/20) :** Match AMG GT S vs Jaguar F-Type R

Le choix de *Sport Auto*

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

retravaillé délivre 585 ch. Enfin, fidèle à ses bonnes habitudes, Mercedes a tenu à satisfaire ses clients collectionneurs en livrant en fin de carrière une série spéciale GT Black Series de 730 ch, relevant plus du dragster que de la GT. Si cette rareté produite exclusivement en coupé en 2021 peut toujours s'afficher à 389 000 €, un coupé de base de 2015 avec 39 000 km s'envisage dès 75 000 €…

INTÉRIEUR

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

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Si les principaux renforts sont en acier haute résistance, l'aluminium reste majoritairement présent, à 93 %, dans la composition de la carrosserie et la structure de cette voiture. Cela veut dire qu'en cas d'accrochage, même bénin, il vous faudra recourir aux services d'un homme de l'art sachant façonner ce matériau réputé léger et rigide, mais difficile à travailler. Pour vous donner un ordre d'idées, une portière est facturée… 8 420 €. Et ne »»

Mercedes **AMG GT (Type 1)**

»» négligez pas le mauvais aspect d'un phare, par exemple, celui-ci coûtant 2 091 € pièce. D'origine, l'AMG GT fait un sans-faute en offrant d'excellents rendus, au niveau tant des ajustages que des peintures. La présence d'imperfections est anormale : c'est que vous êtes en présence d'un exemplaire qui a été mal réparé à la suite d'un choc.

MOTEUR

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

TRANSMISSION

■ Cette authentique propulsion reçoit une boîte à double embrayage Speedshift à 7 rapports, douce et réactive. Elle peut fonctionner de façon totalement automatique ou manuelle, en passant soi-même les rapports par

des palettes. Si la transmission émet des à-coups ou fait preuve de sécheresse au passage d'une vitesse, c'est qu'il y a un problème. Ll'idéal est de la vidanger tous les cinq ans dans la limite de 60 000 km, afin d'y voir plus clair pour établir un bon diagnostic – comptez 637 € dans le réseau. Pour lever tout doute, vous pouvez mettre l'auto sur un pont en vue de déceler d'éventuelles fuites d'huile, chose qui peut arriver.

TRAINS ROULANTS

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

IDENTIFICATION

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

Où la trouver

LE RÉSEAU

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

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

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

LES PARTICULIERS

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

LE CLUB

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

TECHNIQUE

AMG GT 2014 à 2021	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	3 982 cm³
Puissance maxi	462 ch à 6 000 tr/mn (476 ch dès 2018)
Boîte de vitesses	7 rapports double embrayage (Speedshift)
Poids	1 699 kg
Vitesse maxi	304 km/h

AMG GT S 2015 à 2021	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	3 982 cm³
Puissance maxi	510 ch à 6 250 tr/mn (522 ch dès 2018)
Boîte de vitesses	7 rapports double embrayage (Speedshift)
Poids	1 665 kg
Vitesse maxi	310 km/h

AMG GT C 2018 à 2021	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	3 982 cm³
Puissance maxi	557 ch à 5 750 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports double embrayage (Speedshift)
Poids	1 692 kg
Vitesse maxi	317 km/h

AMG GT R 2018 à 2021	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	3 982 cm³
Puissance maxi	585 ch à 6 250 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rap. dble embrayage (Speedshift)
Poids	1 575 kg
Vitesse maxi	318 km/h

AMG GT Black Series 2021	
Nbre de cylindres	V8
Cylindrée	3 982 cm³
Puissance maxi	730 ch à 6 700 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rap. dble embrayage (Speedshift)
Poids	1 540 kg
Vitesse maxi	325 km/h

ENTRETIEN

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

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

PRIX

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

COÛT DE L'ASSURANCE

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

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Strasbourg. Cotisation annuelle : 3 757 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 2 625 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Strasbourg. Cotisation annuelle : 1 976 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 2 625 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ Performances
■ Fiabilité
■ Exclusivité ■ Style

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

Mini GP (Mk III)

La Mini Cooper S JCW est trop sage ? Optez pour la version GP. Cette bombinette ne revendique pas moins de 306 ch ! Un futur collector…

À PARTIR DE 39 000 € **DE 2019 À 2020**

Déclinée à partir de la Mini de 3e génération F56, la GP est un modèle à part, assez proche du concept John Cooper Works GP dévoilé au Salon de Francfort 2017. Elle fut présentée à la fin de l'année 2019. Si une simple Cooper S JCW faisait déjà bonne impression avec son moteur poussé à 231 ch – soit autant qu'une Audi S1 Quattro –, la Mini GP monte le curseur à 306 ch ! Outre son 4 cylindres 2 litres turbo, elle se distingue par son kit carrosserie pour le moins ravageur, composé d'élargisseurs d'aile en fibre de carbone, d'un bouclier avant largement évasé et d'un immense aileron de toit. Pour la discrétion, on repassera, mais côté sportivité, c'est un carton plein ! Seul petit regret : la boîte manuelle à 6 rapports a ici été remplacée au profit d'une boîte automatique à 8 rapports à convertisseur, associée à des palettes au volant. Une boîte peu sportive, assez décalée par rapport au tempérament mécanique et à la sécheresse de la suspension, qui ne se préoccupe guère de confort. D'ailleurs cette petite bombe n'offre que deux baquets : un arceau de sécurité s'est substitué à la banquette !

Facturée en neuf à 44 900 €, cette Mini très spéciale, produite à 3 000 exemplaires dans le monde, tient bien la cote. Comptez un budget de plus ou moins 40 000 € pour accéder à cette rareté…

MOTEUR

■ Eprouvé sur le Z4 28i et la 135i, ce 4 cylindres 2 litres est réputé fiable, y compris le turbo à condition de respecter les temps de chauffe. Ce bloc est doté d'une distribution par chaîne. Pour l'entretien, Mini préconise une révision tous les deux ans dans la limite de 30 000 km pour effectuer une vidange et remplacer les filtres, sachant qu'il faudra renouveler les bougies tous les quatre ans. L'intervention coûte 536 € dans le réseau à Paris et 922 € pour la grosse révision. Notez qu'il y a eu deux rappels, l'un visant à changer les coussinets axiaux du vilebrequin, et l'autre la soupape de recirculation des gaz d'échappement. Hormis de possibles fuites d'huile, à prendre en compte seulement si elles sont importantes, ce moteur peut souffrir d'une faiblesse au

Les essais *Sport Auto*

- **No 704 (09/20) :** Contact Mini GP
- **No 705 (10/20) :** "Une semaine avec une…" Mini GP
- **No 708 (01/21) :** Supertest Mini GP

Le choix de *Sport Auto*

■ Le choix sera vite fait puisque la Mini GP a été produite à seulement 3 000 exemplaires dans le monde – et vendue à 99 exemplaires en France –, tous étant configurés de la même manière. Reste à guetter le meilleur rapport prix/kilométrage…

niveau de la conduite d'air du turbo. Un élément à surveiller.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La Mini GP reprend la coque et la carrosserie en acier d'une Mini F56 Hatch classique. Le châssis a néanmoins été rigidifié, mais pour le reste, tout est identique à une simple Mini 3 portes. Toutefois, la GP reçoit de nombreux accessoires qui lui sont spécifiques, comme ses ailes élargies en plastique renforcé de fibre de carbone, mais aussi son pare-chocs avant largement évasé, sans oublier l'imposant aileron de toit au design très travaillé. Autant d'éléments exposés et chers à remplacer dont il faudra vous assurer de l'état. En effet, un bouclier avant coûte près de 1 020 €, et l'aileron de toit est facturé… 3 030 €. D'origine, cette bombinette donne pleinement satisfaction au niveau tant des ajustages que du rendu de la peinture unique Racing Grey. Vérifiez que les strippings rouges, assez sensibles aux lavages et aux UV, soient bien collés et conservent leur éclat.

TRANSMISSION

■ Pour encaisser le couple, cette traction survitaminée équipée d'un autobloquant mécanique Torsen utilise une boîte automatique à 8 rapports Getrag, réputée fiable. Mais la sportivité en prend un coup ! Le mode manuel est assez décevant, avec une gestion électronique de la boîte qui reprend toujours le dessus et vous empêche de flirter avec les 6 500 tr/mn du rupteur. Seul avantage : cette boîte ne réclame aucun changement d'embrayage et ne demande pas non plus d'entretien théoriquement, puisqu'elle dispose d'une huile « Long Life ». Erreur, car pour bien faire, il faudra la vidanger à l'approche des 100 000 km et remplacer la crépine, voire avant en cas d'utilisation intensive (ville et/ou circuit). Comptez 820 € environ dans le réseau.

INTÉRIEUR

■ Cette Mini GP joue la carte de la sportivité et de l'exclusivité avec son habitacle dépouillé, qui se limite à deux baquets agrémentés de surpiqûres rouges. Malgré la confidentialité de ce modèle, la finition laisse à désirer avec des bruits souvent présents à bord. Quant à l'électronique embarquée, elle n'est pas exempte de bugs plus ou moins gênants pouvant imposer un passage en atelier pour une reprogrammation de l'unité de contrôle. Avant d'acheter, assurez-vous que tout fonctionne bien.

TRAINS ROULANTS

■ Abaissée de 10 mm par rapport à une Cooper JCW, la Mini GP bénéficie de trains roulants revus et corrigés comprenant une barre antiroulis avant, mais aussi d'un trapèze de renfort reliant le train arrière au plancher central, ainsi que de combinés ressorts-amortisseurs spécifiques. Malgré ces réglages (dont un carrossage de - 1,5° apporté aux 4 roues), la Mini GP a un train avant qui joue les têtes chercheuses, réclamant d'incessantes corrections au volant, très précis et direct. Par ailleurs, le confort est absent, faute de débattements suffisants au niveau des suspensions. Pénible sur route, le niveau de confort de la Mini GP n'est vraiment supportable que sur le billard d'un circuit »»

Mini GP (Mk III)

»» ! Et le prix des pièces est élevé pour la catégorie. Comptez 530 € pour une paire d'amortisseurs avant et 346 € pour le train arrière. Quant aux pneus, en 225/35 R 18, il vous en coûtera 265 € par train. Il est recommandé de changer les pneus d'origine, peu efficaces, au profit de Michelin ou de Pirelli pour gagner en grip. Concernant les freins spécifiques majorés, misez sur 1 305 € à l'avant pour un forfait incluant les plaquettes et 732 € pour l'arrière. Ces derniers manquent d'efficacité à chaud en usage intensif sur circuit, et il n'est pas rare de voiler les disques. Il faudra alors remplacer tout le système. Une surchauffe affecte aussi les jantes de 18 pouces, au point d'en craqueler la peinture. Notez qu'il s'agit de prix à Paris et que le coût de la main-d'œuvre varie fortement d'une concession à l'autre, celles des grandes villes étant de loin les plus chères.

IDENTIFICATION

■ La Mini GP bénéficie de plusieurs marquages indiquant le numéro de série, qui doit bien sûr être présent sur la carte grise. On retrouve ce numéro bien visible dans l'embrasure de la porte côté passager, sur un autocollant « constructeur ».

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cette Mini assez récente peut se dénicher dans le réseau. Vous la paierez au prix fort, mais vous aurez l'assurance d'acheter un véhicule à l'historique limpide,

entièrement révisé et bénéficiant d'une garantie totale.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Mini GP coche toutes les cases pour se retrouver chez les professionnels du haut de gamme en tant que produit d'appel. A l'instar du réseau, les prix seront élevés. Vous êtes donc en droit d'exiger le meilleur.

LES PARTICULIERS

■ Un particulier n'a pas les contraintes d'un professionnel, et cela se ressent sur les tarifs, plus bas. Mais s'il y a litige, les recours sont longs et difficiles. Mieux vaut ainsi se limiter à une superbe première main, suivie par le réseau et entretenue avec amour. En cas d'historique flou ou de modifications, fuyez !

LE CLUB

■ Les clubs voués à la Mini ne manquent pas dans le monde et à travers la France. Parmi les plus connus, qui acceptent tous un collector comme l'exclusive Mini GP, il y a le club **Mini's Addict** sur l'Ile-de-France, le plus important restant bien sûr l'incontournable **Club Mini France** (www.clubminifrance.com ou 06.08.96.92.10).

TECHNIQUE

Mini GP (F56) 2019 à 2020	
Nbre de cylindres	**4 en ligne**
Cylindrée	**1998 cm³**
Puissance maxi	**306 ch à 5 000 tr/mn**
Boîte de vitesses	**8 rapports automatiques**
Poids	**1 255 kg**
Vitesse maxi	**265 km/h**

ENTRETIEN

Pour une Mini, l'entretien reste dans l'absolu assez cher. Mais pour une auto de ce niveau de puissance, de surcroît aussi confidentielle, les coûts d'entretien demeurent raisonnables. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez une enveloppe de 918 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**265 € par train (18 pouces)**	**vers 30 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**530/347 €**	**vers 190 000 km**
Disques AV (avec plaquettes)	**1304 €**	**vers 60 000 km**
Disques AR (avec plaquettes)	**732 €**	**vers 30 000 km**
Echappement silencieux	**1581 €**	**vers 250 000 km**
Révision petit service	**546 €**	**tous les 30 000 km / 2 ans**
Révision grand service	**940 €**	**tous les 60 000 km / 4 ans**

PRIX

La Mini GP est victime de la spéculation, puisque de nombreux exemplaires sont plus chers que le tarif en neuf. Sur le marché de l'occasion, l'auto est rare et la fourchette reste étroite. Comptez de 39 000 € pour un modèle de plus de 60 000 km à presque 49 000 € pour un exemplaire de moins de 3 000 km.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Mini GP de 12 000 km, année 2020, valeur 45 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Nice. Cotisation annuelle : 1383 € T.T.C. (franchise vol/incendie : 1377 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Nice. Cotisation annuelle : 869 € T.T.C. (franchise vol/incendie : 1377 €).

BILAN

★★★☆☆

Les atouts et les faiblesses

■ Look ■ Exclusivité ■ Performances ■ Sensations ■ Déjà collector

■ Train avant dépassé ■ Confort inexistant ■ Boîte auto imposée ■ Aspects pratiques ■ Cote élevée

Nissan GT-R (R35)

La GT-R est capable de faire le grand écart entre efficacité, agilité, performances de très haut niveau et confort, et ce, malgré un poids important. Un modèle de choix qui reste cependant onéreux à l'usage…

À PARTIR DE 60 000 € **DE 2009 À 2022**

Au même titre que les Honda NSX et Toyota Supra, la Nissan Skyline, apparue en 1969 et rebaptisée depuis « GT-R », s'est imposée comme un modèle culte. Ce grand coupé 4 places développé par Nismo – le département sportif de Nissan – a su d'emblée proposer des performances proches d'une supercar pour deux fois moins cher. La 6e génération de GT-R (type R35 pour les intimes), lancée en mars 2009 pour la première fois en France, s'affichait à seulement 75 500 €. Son V6 3.8 biturbo (480 ch) lui permettait d'atteindre plus de 300 km/h. Le tout bien servi par une transmission intégrale, de nombreuses aides électroniques, et une boîte à double embrayage à six rapports ultra-rapide. Dès 2011, la redoutable GT-R profite d'un léger restylage (feux à LED à l'avant, diffuseur en carbone…), et grâce à un important travail sur l'admission, l'échappement et la gestion électronique, la puissance s'élève à 530 ch. En février 2012, elle fait encore un bond pour délivrer 550 ch. A partir de 2016, la GT-R bénéficie d'une sérieuse refonte esthétique en recevant une entrée d'air élargie, un capot et des boucliers redessinés ainsi que des feux arrière à diodes, tandis que le V6 grimpe à 570 ch. En 2019 est introduite la GT-R Nismo, fortement remaniée. Au-delà de son look plus radical et d'un poids en baisse de 30 kg à la faveur de l'emploi plus généralisé du carbone (capot, toit, ailes), le V6 atteint enfin le seuil des 600 ch, mais son prix en neuf crève le plafond des 200 000 €. En 2022, face à de nouvelles normes trop contraignantes, Nissan ne propose plus sa GT-R en Europe. Vous l'aurez compris, avec une carrière exceptionnellement longue de quatorze ans, il n'y a plus grand-chose à voir entre les premières et dernières GT-R. Un grand écart qui se ressent sur les prestations… et les tarifs en occasion !

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Si la GT-R est aussi lourde, c'est parce qu'elle utilise majoritairement de l'acier au niveau de sa coque. L'aluminium demeure minoritaire, limité au capot, tandis que le carbone ne concerne finalement que quelques composants rapportés, excepté sur la radicale Nismo (toit, capot et ailes en carbone). Les ajustages sont précis entre les divers éléments et les peintures de belle facture. Si un exemplaire présente des imperfections, c'est qu'il a été bricolé ou mal réparé. Les boucliers en matériaux composites peints couleur carrosserie restent très vulnérables. Il est conseillé de vérifier le jeu entre les silencieux des échappements et le bouclier arrière, car ce dernier peut fondre en cas de contact prolongé.

TRANSMISSION

■ Sur la GT-R, le moteur et la boîte (à 6 rapports et à double embrayage) sont dégroupés, un gros arbre en carbone reliant le V6 avant à la boîte rejetée à l'arrière. Mais un second arbre

Les essais *Sport Auto*

- **No 577 (02/10) :** Match GT-R (480 ch) vs Porsche 911 Turbo
- **No 586 (11/10) :** Supertest GT-R (480 ch)
- **No 592 (05/11) :** Match GT-R (530 ch) vs BMW M3 GTS
- **No 606 (07/12) :** Comparatif GT-R vs Chevrolet Corvette C6 GS vs Jaguar XK vs Mercedes C63 AMG Coupé vs Lotus Evora vs Maserati GranTurismo vs Porsche 911 Carrera S
- **No 627 (04/14) :** Essai GT-R (550 ch)
- **No 639 (04/15) :** Comparatif GT-R vs Mercedes AMG GT S vs Jaguar F-Type R AWD vs Porsche 911 Carrera GTS
- **No 654 (07/16) :** Essai GT-R (570 ch)
- **No 663 (04/17) :** Supertest GT-R (570 ch)
- **No 703 (08/20) :** Supertest GT-R Nismo

Le choix de *Sport Auto*

■ Il y a une vraie différence en matière d'agrément entre une phase 1 et les GT-R commercialisées à partir du premier restylage de 2011, mais aussi sur le plan de la fiabilité. Pour demeurer raisonnable, une belle phase 2 restée d'origine, réputée plus sûre qu'une phase 1, fera notre bonheur. Comptez 110 000 à 120 000 € environ pour repartir avec un exemplaire peu kilométré.

de transmission, en acier, fait le chemin en sens inverse pour entraîner les roues avant ! Douce et réactive, cette boîte pouvait générer des à-coups sur les premiers millésimes (2009-2010), chose corrigée en atelier après une petite reprogrammation. Ces mêmes millésimes connaissent des casses des baladeurs. En cas d'utilisation intensive, les dents du pignon de la 4e peuvent aller jusqu'à s'arracher ! Refaire une boîte complète est onéreux : 8 000 à 10 000 €. Le launch control peut à la longue tuer l'embrayage, qui revient à 4 000 € main-d'œuvre comprise. Il faut vidanger la boîte et le pont tous les 20 000 km dans la limite de trois ans.

INTÉRIEUR

■ Ce grand coupé 2 + 2 ne peut rivaliser en prestige et en qualité perçue avec les premiums allemands, mais la finition n'a rien d'indigent grâce à une abondance de plastiques moussés bien assemblés. De même, la dotation de série est très complète et comprend notamment des sièges Recaro électriques en cuir et une télémétrie paramétrable digne d'un jeu vidéo, fournissant des informations essentielles sur la bonne santé de la mécanique ou l'usure des fluides, mais aussi des données tenant plus du gadget comme les courbes d'accélération ou les G encaissés à bord. Quoique profuse, cette électronique embarquée s'avère pour l'instant fiable dans le temps, excepté l'alimentation de l'autoradio, qui peut griller. A noter que de nombreuses séries limitées ont enrichi la gamme GT-R au cours de sa longue carrière (Track Edition, Black Edition, Gentleman Edition…).

MOTEUR

■ Réputé sûr s'il est resté d'origine (ce qui n'est pas toujours le cas !), ce V6 à distribution par chaîne bénéficie de 4 arbres à cames en tête, de 24 soupapes et de 2 turbos. Si les premiers millésimes ont connu des soucis de fiabilité, tout cela a été pris en charge à l'époque par Nissan, sous garantie (rappel en 2009). D'après vos témoignages, le S.A.V. n'est pourtant pas irréprochable et se montre assez tatillon. Pour que la garantie de trois ans ou 100 000 km puisse s'appliquer, le constructeur exige un passage en atelier avant (et après !) chaque sortie sur circuit. Un « principe de précaution » excessif, rarement respecté, et la plupart des clients préfèrent consulter des spécialistes, plus compétents et moins chers… Il faut effectuer tous les 5 000 km (dans la limite d'un an) une révision moteur, ce qui coûte dans les 250 € avec une simple vidange. Pour la grosse révision (contrôle et réglage de la géométrie des trains et des paramètres de transmission et moteur, augmentation du serrage de l'arbre d'entraînement), 1 800 € sont à prévoir chez »»

Nissan GT-R (R35)

»» un indépendant. Enfin, sur certains exemplaires, passé 120 000 km, un voyant moteur peut s'allumer, signe de faiblesse de la chaîne. Il faudra alors la remplacer (3 000 €).

TRAINS ROULANTS

■ La GT-R est un mastodonte de près de 1 800 kg, ce qui fait souffrir les pneus en cas de conduite sportive répétée, mais aussi les trains roulants, notamment les biellettes et les silentblocs des barres stabilisatrices. Remplacer ces seuls éléments est utile et accessible : comptez 300 € avec la main-d'œuvre. Les amortisseurs trinquent également, avec des fuites possibles vers les 80 000 km. Il existe des Bilstein parfaitement adaptés coûtant 4 500 € pour les 4, et il faut ajouter 800 € pour la pose avec le parallélisme. Côté disques, c'est du Brembo, et le jeu avant ou arrière est facturé dans les 1 500 €. Même sanction pour un train de pneus avant ou arrière en Dunlop en 20 pouces, leur durée de vie dépendant directement de votre usage : cela va de plus ou moins 15 000 km en conduite tranquille… à une après-midi sur circuit ! Enfin, sachez que depuis le restylage de 2011, la GT-R phase 2 bénéficie de nouveaux réglages des trains (et des paramètres de l'électronique), rendant la voiture plus survireuse et ludique.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis indiqué sur la carte grise est visible derrière le pare-brise côté conducteur, sur une petite plaque métallique. On retrouve ce même numéro gravé dans le compartiment moteur sur le retour du tablier, à gauche de l'auto (en étant face à elle).

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ C'est la piste à privilégier si vous recherchez un modèle récent, mais seules cinq concessions en France ont le label NHPC (Nissan High Performance Centre), c'est-à-dire l'agrément pour réviser et vendre la GT-R. Vous paierez bien sûr le prix fort, mais en retour, vous êtes en droit d'exiger une voiture irréprochable, dotée d'une garantie totale.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Nombreux sont ces spécialistes à proposer la GT-R à la vente. Passez par un pro connu et

reconnu et limitez votre achat à une auto restée d'origine avec un historique clair et pourvue de pneus en bon état. Idéalement, réclamez là aussi une garantie complète.

LES PARTICULIERS

■ On trouve ici de tout, à tous les tarifs, avec des typologies de propriétaires variées, allant du conducteur mature qui s'est fait plaisir à l'amateur de track days habitué aux grosses préparations – un profil à fuir ! Pour éviter tout souci, visez un modèle d'origine et retracez son historique au moyen des diverses factures.

LE CLUB

■ Outre le **Club Nissan Elite,** qui organise des sorties sur circuit pour les propriétaires de GT-R, il existe le **Club Nissan GT-R France,** basé dans le Jura, ainsi qu'un groupe Facebook assez actif sur la page GT-R France, sans oublier le forum Nissan GT-R Performance. Autant de structures présentes sur le Net qui devraient vous permettre d'avoir des avis de détenteurs avant de vous lancer.

TECHNIQUE

GT-R (480 ch) - 2009 à 2010	
Nbre de cylindres	V6, biturbo
Cylindrée	3 799 cm³
Puissance maxi	480 ch à 6 400 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports séquentiels
Poids	1 740 kg
Vitesse maxi	300 km/h

GT-R (530 ch) - 2011 à 2012	
Nbre de cylindres	V6, biturbo
Cylindrée	3 799 cm³
Puissance maxi	530 ch à 6 400 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports séquentiels
Poids	1 780 kg
Vitesse maxi	315 km/h

GT-R (550 ch) - 2012 à 2016	
Nbre de cylindres	V6, biturbo
Cylindrée	3 799 cm³
Puissance maxi	550 ch à 6 400 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports séquentiels
Poids	1 780 kg
Vitesse maxi	315 km/h

GT-R (570 ch) - 2016 à 2022	
Nbre de cylindres	V6, biturbo
Cylindrée	3 799 cm³
Puissance maxi	570 ch à 6 800 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports séquentiels
Poids	1 750 kg
Vitesse maxi	315 km/h

GT-R Nismo - 2019 à 2022	
Nbre de cylindres	V6, biturbo
Cylindrée	3 799 cm³
Puissance maxi	600 ch à 6 800 tr/mn
Boîte de vitesses	6 rapports séquentiels
Poids	1 745 kg
Vitesse maxi	315 km/h

ENTRETIEN

Assez abordable en occasion pour les premiers millésimes, le coût d'entretien de la GT-R demeure élevé, surtout dans le réseau. Avec un indépendant, les prix sont plus digestes, mais pour parcourir 10 000 km par an, comptez 2 000 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus	1 500 € par train (Dunlop 20 pces)	vers 15 000 km
Amortisseurs	2 650 € par train	vers 80 000 km
Disques	1 500 € par train	vers 50 000 km
Plaquettes AV	450 € le jeu	vers 30 000 km
Embrayage	4 000 €	(jamais si bien conduite)
Echappement complet	2 800 € (avec les 2 lignes)	à plus de 200 000 km
Révision petit service	250 €	tous les 5 000 km/1 an
Révision grand service	1 800 €	tous les 2 ans

PRIX

Si la GT-R était abordable à sa sortie en 2009, Nissan a sans cesse monté le curseur en prestations et en prix. Résultat, son tarif a plus que doublé les dernières années, sans oublier un malus CO_2 qui s'est fait de plus en plus pesant ! Sans surprise, cela se ressent sur les prix en occasion, car s'il est possible de dénicher une phase 1 à 60 000-70 000 €, comptez au moins 100 000 € pour une phase 2. La Nismo 600 ch, plus radicale et plus élaborée, peut prétendre à 160 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Nissan GT-R (phase 2) de 35 000 km, année 2018, valeur 110 000 €..

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Tours. Cotisation annuelle : 924 € T.T.C. (franchise de 2 096 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Tours. Cotisation annuelle : 680 € T.T.C. (franchise de 2 096 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- Déjà mythique
- Performances/efficacité
- Fiable si bien suivie
- Polyvalence au quotidien

- Prestige de marque
- Entretien onéreux
- Finition/présentation
- Souvent modifiée

Opel Speedster

Hormis les quelques versions OPC, Opel ne nous a pas habitués à produire des modèles sportifs. Mais il y a eu des exceptions ! Parmi elles, on se souvient de l'alliance avec Lotus, pour proposer sa vision de l'Elise, à travers le Speedster…

À PARTIR DE 16 000 € **DE 2000 À 2005**

Opel s'est rapproché de Lotus pour en extrapoler une Elise revue et corrigée. Cela a donné le Speedster, avec sa carrosserie en matériaux composites très anguleuse et au style très personnel. A vrai dire, même s'il hérite bien du châssis en aluminium léger et rigide de l'Elise, le Speedster ne ressemble pas à la petite anglaise… et pas vraiment à une Opel, ce qui est heureux ! Lancé fin 2000, le Speedster commence sa carrière en recevant un 4 cylindres 2.2 atmosphérique de 147 ch placé, comme sur l'Elise, en position centrale arrière. Ce moteur à distribution par chaîne issu de la banque d'organes d'Opel est réputé très fiable. Il suffit à procurer de bonnes performances et un vrai plaisir de conduite, le Speedster étant un poids plume de moins de 900 kg et doté de trains roulants précis et incisifs. Cette version sera bientôt rejointe par une « turbo », commercialisée dès 2003 et reconnaissable aux écopes latérales agrandies. Grâce à la suralimentation, la puissance fait un bond à 200 ch, ce qui transfigure la voiture. De petit roadster sympathique, on passe à un engin performant capable de tenir tête à des sportives prestigieuses. L'entretien, devient un peu plus onéreux, avec une courroie de distribution à remplacer tous les cinq ans. Cette version suralimentée, plus rare et plus recherchée, s'affiche à partir de 32 000 €. Les Speedster 2.2, qui représentent les deux tiers de l'offre, s'échangent en fonction du kilométrage de 24 000 à 28 000 € environ. Une somme raisonnable pour s'accorder une auto de caractère – et produite à seulement 5 195 exemplaires toutes versions confondues.

Les essais *Sport Auto*

- **No 464 (09/00) :** Essai Speedster 2.2
- **No 472 (05/01) :** Match Speedster vs Lotus Elise
- **No 484 (05/02) :** Dossier cabriolets (Speedster 2.2)
- **No 495 (04/03) :** Contact Speedster Turbo

CARROSSERIE & STRUCTURE

Fabriqué à Hethel chez Lotus, ce roadster hérite de la structure en aluminium de l'Elise. C'est une pièce qui, en cas de choc, se répare difficilement et à grands

Le choix de *Sport Auto*

■ Une simple version atmo pourra déjà combler 90 % des conducteurs tant elle distille un plaisir de conduite intense et sans filtre. C'est un excellent choix ! Mais la Turbo vous fait entrer dans une autre dimension, et c'est cette dernière qui a notre préférence.

frais chez un spécialiste. Regardez le châssis au niveau des fixations des triangles, car s'il y a eu un choc, c'est ici que l'on peut en voir les séquelles. De même, la carrosserie en composite doit paraître homogène, des écarts importants ou irréguliers entre les éléments témoignant d'un probable accident. Bien vérifier l'état des visseries, notamment leur éventuelle corrosion, qui en dit long sur le bon entretien. Cette carrosserie basse est naturellement très exposée et peut donc porter des stigmates (surtout sur la face avant). Sachez que certains éléments spécifiques au Speedster sont devenus introuvables, comme les optiques.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion reçoit une boîte mécanique à 5 rapports, sur le 2.2 comme sur le turbo. Dans les deux cas, outre un guidage sans faille, la fiabilité est avérée. La seule faiblesse est l'embrayage, dont l'usure varie très fortement selon l'usage fait de la voiture. Pour la turbo, il faut compter 607 € de pièces, ce qui fait gonfler la facture à près de 1 040 € chez un indépendant avec la main-d'œuvre.

INTÉRIEUR

■ L'intérieur, minimaliste, est presque un copier-coller de celui de l'Elise, avec la structure apparente en aluminium. Excepté le cuir des sièges, de qualité, les divers revêtements ne vieillissent pas bien si l'on n'en prend pas soin, et les ajustages restent approximatifs. Vérifiez le bon état du toit amovible ainsi que ses fixations. Le peu d'électronique embarquée ne pose guère de souci, y compris au niveau de l'affichage digital. Enfin, contrairement aux versions anglaises ou allemandes, il n'y a pas eu de séries spéciales réservées à la France.

MOTEUR

■ Pour motoriser son Speedster, Opel est allé puiser dans sa vaste banque d'organes. Le 2.2 Ecotec atmosphérique, doté d'une solide distribution par chaîne, est fiable. Et malgré une puissance raisonnable de 147 ch, il n'est jamais trop sollicité pour déplacer les 876 kg de l'ensemble. Sa seule petite faiblesse concerne le joint du filtre à huile, qui peut fuir. Quant au 2.0 turbo de 200 ch, il a lui aussi été éprouvé sur d'autres Opel, notamment les versions sportives OPC. Bien qu'un peu plus lourd, avec une masse donnée à 930 kg, il n'est pas non plus surexploité, d'où une très belle fiabilité également. Il faudra en revanche songer à changer la courroie de distribution tous les cinq ans, dans la limite de 50 000 km, ce qui revient à 933 € environ chez un indépendant avec la pompe à eau. Dans tous les cas, pour une simple révision annuelle avec la vidange et le changement des filtres, comptez un peu moins de 316 €.

TRAINS ROULANTS

■ La légèreté du Speedster a bien des vertus, à commencer par celle de préserver les trains roulants, même en usage sportif. Autre argument : les pièces ne sont pas chères. Ainsi, une simple paire de disques coûte à peine 199 € ! Mais le Speedster n'est pas au-dessus de tout reproche. Les roulements avant sont réputés fragiles, au point de pouvoir perdre une roue. Ce souci concerne aussi l'arrière, mais le cardan empêche la roue de »»

Opel Speedster

»» sortir. Heureusement, il existe un kit à monter pour éviter ce… désagrément. Quant aux suspensions, signées Bilstein avec des ressorts Eibach, elles sont d'excellente qualité, si bien qu'il n'y a pas à changer les amortisseurs. Mais cela impose tout de même un retarage tous les 40 000 km, ce qui apporte un vrai plus côté comportement.

Le souci majeur concerne les pneus d'origine en 175 (en 17 pouces), qui ne sont plus fabriqués. Il faut mettre du 185 pour préserver les jantes initiales (ce qui peut poser problème lors du contrôle technique) ou monter d'autres roues. Enfin, l'ABS est trop sensible et pénalise la conduite en usage rapide, mais il est déconnectable.

IDENTIFICATION

■ Les numéros d'identification (qui doivent figurer sur la carte grise) sont gravés sur un « autocollant constructeur », visible dans l'embrasure de la porte côté passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Oubliez cette piste, le Speedster est trop ancien pour y être vendu. En revanche, pour trouver des pièces mécaniques

et faire le petit entretien, pourquoi pas.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ L'Opel Speedster est assez exclusif pour intéresser les professionnels, donc c'est plutôt une bonne filière. Quitte à devoir payer le prix fort, cependant, exigez un exemplaire irréprochable toujours bien suivi, à l'historique limpide, vendu avec une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ L'essentiel de l'offre se situe chez les particuliers, avec de beaux modèles… mais aussi de moins beaux. De nombreux Speedster proviennent de l'étranger – notamment d'Allemagne –, et certains ne sont pas d'origine : méfiance, d'autant que les kilométrages peuvent être modifiés. Visez un bel exemplaire, entretenu régulièrement et d'origine.

LE CLUB

■ Le Speedster a ses adeptes, mais faute de club spécifique, on trouve un grand nombre de forums qui lui sont consacrés, en particulier en Suisse **(www.myspeedster.ch).** Le spécialiste français de ce modèle reste le site Internet **delage-speedster.com,** qui propose même des pièces neuves ou d'occasion.

TECHNIQUE

Speedster 2.2 2000 à 2005	
Nbre de cylindres	**4 cyl. Ecotec, 16 S**
Cylindrée	**2 198 cm³**
Puissance maxi	**147 ch à 5 800 tr/mn**
Boîte de vitesses	**5 rapports manuels**
Poids	**876 kg**
Vitesse maxi	**217 km/h**

Speedster 2.0 Turbo 2003 à 2005	
Nbre de cylindres	**4 cyl. turbo, 16 S**
Cylindrée	**1 998 cm³**
Puissance maxi	**200 ch à 5 600 tr/mn**
Boîte de vitesses	**5 rapports manuels**
Poids	**930 kg**
Vitesse maxi	**243 km/h**

ENTRETIEN

Bien que rare et performante, cette authentique sportive n'en demeure pas moins très abordable à l'usage, y compris en vers.ion de pointe « turbo », prise ici comme référence. Ainsi, pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 730 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Distribution	**933 €**	**vers 50 000 km ou tous les 5 ans**
Embrayage	**1 040 €**	**vers 120 000 km**
Pneus AV/AR	**525 € les 4**	**vers 60 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**732 €**	**vers 200 000 km**
Disques AV/AR	**199/153 €**	**vers 90 000 km**
Echappement silencieux	**678 €**	**vers 150 000 km**
Révision standard	**environ 316 €**	**tous les 10 000 km ou 1 fois par an**

PRIX

Les versions à moteur 2.2 atmosphérique, bien plus courantes et moins prestigieuses que la turbo, restent les plus abordables : elles s'affichent dès 16 000 €. L'offre principale tourne autour de 28 000 € pour les beaux exemplaires. Quant à la turbo, on trouve des exemplaires à 35 000 € pour 65 000 km.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Opel Speedster Turbo de 40 000 km, année 2005, valeur 30 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Caen. Cotisation annuelle : 586 € TTC (franchise de 612 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Caen. Cotisation annuelle : 362 € TTC (franchise de 612 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

+
- **Style**
- **Agrément de conduite**
- **Performances**
- **Prix et entretien**
- **Exclusivité**

–
- **Image**
- **Finition légère**
- **Certaines pièces introuvables**

Peugeot 308 GTi

Cette seconde génération de 308 est la dernière d'une formidable lignée de GTi...

À PARTIR DE 12 000 € **DE 2015 À 2020**

Bien que rivale directe des Renault Mégane R.S. et Volkswagen Golf GTi, la 308 GTi tente un astucieux compromis entre sportivité et confort et vise une certaine polyvalence. Outre sa carrosserie à 5 portes, elle dispose d'une dotation assez riche comprenant des sièges baquets habillés de tissu et d'Alcantara et un écran tactile central. Mais la GTi se distingue surtout par ses trains roulants affûtés, avec une garde au sol abaissée de 11 mm, tandis que les voies s'élargissent légèrement. Le train avant équipé d'un différentiel Torsen, doté en plus de butées hydrauliques inspirées de la compétition, fait des merveilles et permet d'exploiter sans retenue le 1.6 THP de 270 ch déjà vu sur le coupé RCZ R. Jamais cassante ou inconfortable, cette 308 GTi fournit un excellent compromis entre confort et tenue de route et même des performances flatteuses grâce à son poids plume de 1 329 kg mesurés par nos soins. Si la voiture s'offre un petit lifting en 2017, elle se voit obligée en octobre 2018, pour satisfaire à la nouvelle norme, de perdre 7 ch (263 ch), mais le couple progresse très légèrement. A partir de 2019, la production de certains blocs essence est arrêtée, et l'année suivante, le 2 décembre 2020, une page se tourne pour Peugeot, qui fabrique son ultime 308 GTi. Nul doute que ce concentré d'efficacité produit à 38 000 exemplaires est un futur collector. Aujourd'hui, la Peugeot 308 GTi est affichée en occasion dès 12 000 €.

INTÉRIEUR

■ Sans surprise, on retrouve un intérieur très proche des autres 308, mais la présentation est ici plus soignée, grâce à une sellerie spécifique de qualité mixant le tissu et l'Alcantara et à quelques éléments en aluminium, comme le pommeau du levier de vitesses. Si l'i-Cockpit apporte un plus à la conduite à la faveur de son petit volant, l'ergonomie reste en revanche perfectible à bien des égards. Cet ensemble paraît malgré tout bien vieillir, et excepté quelques bugs informatiques – à résoudre par une mise à jour en atelier –, il n'y a rien à signaler de particulier.

Les essais *Sport Auto*

- **No 646 (11/15) :** Contact 308 GTi
- **No 648 (01/16) :** Dossier Les stars de l'année 2015
- **No 649 (02/16) :** Dossier Essais GTi

Le choix de *Sport Auto*

■ Pour une fois, nous viserons une Phase 1 pour bénéficier du THP de 270 ch, et si possible un modèle doté de la peinture Coupe franche, qui apporte une réelle exclusivité à l'auto. Après, l'idéal est de dénicher au plus juste prix un modèle le moins kilométré possible, avec un entretien à jour et des freins en bon état.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette GTi hérite de la coque autoporteuse en acier, de même que les ouvrants, des autres 308. En cas d'accrochage, une réparation peut donc s'effectuer hors réseau, chez n'importe quel bon carrossier. D'origine, la 308 GTi soigne son apparence, avec des ajustages précis et des peintures offrant un bel effet de profondeur. A noter que la peinture biton Coupe franche, comme sur notre modèle photographié, était proposée en option, une exclusivité pouvant justifier un surcoût de 1 000 €. Sinon, les flancs, au niveau des ailes notamment, sont très exposés, de même que les boucliers (en composite) peints couleur carrosserie, spécifiques à la GTi. Il vous faudra donc inspecter attentivement ces zones, vulnérables au moindre petit choc.

MOTEUR

■ Développé conjointement par Peugeot et BMW, le 4 cylindres THP (haute pression) est porté à 270 ch. Revu de fond en comble par le département Peugeot Sport, il bénéficie de pistons Mahé forgés, d'une lubrification et d'un refroidissement optimisés et de bielles renforcées. Une mise au point sérieuse qui lui permet d'échapper aux soucis habituels sur les autres THP. Implanté transversalement sur le train avant, ce bloc compact ne délivre pas moins de 270 ch à 6 000 tr/mn. Il est équipé d'une distribution par chaîne, ne nécessitant aucun entretien particulier, mais la courroie d'accessoire est à changer tous les dix ans ou 180 000 km (kit à 173 €). Ce moteur réclame un entretien annuel classique (ou tous les 20 000 km), comprenant une vidange (huile 0W30) et un changement des bougies et du filtre de l'habitacle. Comptez 220 € pièces et main-d'œuvre chez Peugeot en province (certainement plus à Paris). Et tous les 40 000 km, une révision plus approfondie s'impose, facturée au forfait de 408 €.

TRANSMISSION

■ Cette GTi utilise une boîte mécanique à 6 rapports. Aucun regret à avoir sur l'absence d'une éventuelle boîte robotisée, Peugeot n'ayant rien de convaincant à proposer à l'époque dans ce domaine. Bien guidée et étagée, cette transmission ne rencontre aucun souci particulier. Seul bémol, il faudra songer à changer de temps à autre l'embrayage (usure selon conduite), le remplacement de ce dernier étant facturé 1 734 € avec la main-d'œuvre dans le réseau. »»

Peugeot 308 GTi

» TRAINS ROULANTS

■ Cette génération de 308 fait honneur à la réputation d'excellence de Peugeot dans ce domaine, et plus encore cette déclinaison GTi, qui offre un compromis remarquable entre confort et sportivité. La dernière 308 a clairement régressé dans ce registre, et il n'est pas sûr que l'on revoie de sitôt un modèle aussi enchanteur. Cette GTi fait également très fort en freinage, grâce à de gros disques de 380 mm montés sur des bols en aluminium et pincés par des étriers à 4 pistons. Ces freins peuvent générer des vibrations, et seul leur remplacement peut régler le problème. Cela a un coût élevé : comptez 2 448 € pour les disques avant ! Vérifier leur état d'usure avant d'acheter est donc conseillé.

Le jeu de plaquettes est aussi onéreux – tablez sur un forfait de 591 € avec la main-d'œuvre –, mais les pneus sont plus raisonnables, facturés 510 € par train en Pilot Sport de 19 pouces, pose comprise.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit correspondre avec celui inscrit sur la carte grise) est visible sur un autocollant « constructeur » fixé dans l'embrasure de la portière côté passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Pléthorique en France (1 600 agents), le réseau reste dans le coup pour proposer cette GTi encore récente. Les occasions Spoticar bénéficient chacune de plus de 100 points de contrôle et sont garanties un an sans limitation de kilométrage. Ce confort d'achat sera néanmoins facturé au prix fort.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Oubliez d'emblée cette piste : la 308 GTi est trop jeune et populaire pour intéresser ces professionnels…

LES PARTICULIERS

■ C'est la deuxième piste à envisager, surtout pour acheter au plus juste prix. Pourquoi pas, cette 308 se révélant très fiable ! Il faudra sélectionner un véhicule à l'historique clair, avec l'entretien à jour, doté de « périssables » en bon état (freins notamment). Visez en priorité une première main.

LE CLUB

■ Les clubs voués à Peugeot ouvrent leurs portes aux modèles anciens, et il n'existe rien, à ce jour, de spécifique à la 308 GTi. Mais de nombreux clubs et forums consacrés aux Peugeot GTi existent (le gros étant représenté par les 205 et 309), dont le **GTiPowers** joignable à **www@gtipowers.com.**

TECHNIQUE

308 GTi 2015 à 2020	
Nbre de cylindres	**4 en ligne, 16 S, turbo,**
Cylindrée	**1598 cm³**
Puissance maxi	**270 ch à 6 000 tr/mn (263 ch dès 2018)**
Boîte de vitesses	**6 rapports manuels**
Poids	**1329 kg**
Vitesse maxi	**245 km/h**

ENTRETIEN

Excepté le poste freinage, excessif pour une auto aussi commune, l'entretien courant reste bon marché et peut être réalisé chez tous les agents Peugeot (1 600 adresses !). Le coût de la main-d'œuvre est bien moins élevé en province que dans les grandes villes. Comptez 1 224 € environ par an pour parcourir 15 000 km.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Embrayage	**1734 €**	**vers 120 000 km**
Pneus AV/AR	**510 € par train**	**vers 40 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**493/405 € par train**	**vers 160 000 km**
Disques	**2 450 € (Brembo)**	**vers 60 000 km**
Plaquettes AV	**591 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Echappement	**1938 € (silencieux)**	**vers 200 000 km**
Révision petit service	**230 €**	**tous les 20 000 km/1 an**
Révision grand service	**410 €**	**tous les 40 000 km/2 ans**

PRIX

Cette ultime GTi signée Peugeot tient la cote parce qu'elle est encore récente, mais aussi parce qu'elle revêt un aspect « collector » évident. Les plus anciennes, avec près de 200 000 km au compteur, s'affichent autour de 12 000 €. Mais pour bénéficier d'un exemplaire peu kilométré (moins de 30 000 km), prévoyez 30 000 € environ…

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Peugeot 308 GTi de 44 000 km, année 2016, valeur 25 900 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Blois. Cotisation annuelle : 1058 € T.T.C. (franchise de 734 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Blois. Cotisation annuelle : 663 € T.T.C. (franchise de 734 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ **Confort et tenue de route**
■ **Polyvalence**
■ **Entretien raisonnable**
■ **Fiabilité** ■ **Futur collector**

■ **Simple traction**

Porsche
911 (type 996)

Inaccessibles les Porsche 911 ? Pas toutes. La 996, qui peine à séduire les puristes, se déniche encore à des prix raisonnables. A savourer en Carrera coupé, cabriolet ou Targa.

À PARTIR DE 22 000 € **DE 1997 À 2005**

Faire évoluer le mythe, sans jamais trahir ses fondamentaux… Telle est la mission à laquelle Porsche doit s'astreindre lorsqu'il s'agit de renouveler la sacro-sainte 911 ! Mais au moment de remplacer la 993, Porsche a osé bousculer les lignes en concevant la 996. Lancée fin 1997, cette 911 a l'audace de s'affranchir de certains éléments essentiels et étonne par sa modernité autant qu'elle choque.

Les essais *Sport Auto*

- **No 429 (10/97) :** spécial Porsche : différences 911 993/996 + essai 996 Carrera
- **No 434 (03/98) :** match Carrera 993 vs Carrera 996
- **No 442 (11/98) :** essai 996 Carrera 4
- **No 446 (03/99) :** match Carrera 4 vs BMW M5
- **No 453 (10/99) :** match Cabriolet vs Boxster S
- **No 460 (05/00) :** match Carrera 4 vs Subaru Impreza STI
- **No 465 (10/00) :** match Carrera 4 vs Audi RS 4
- **No 470 (03/01) :** match Carrera vs BMW M3
- **No 475 (08/01) :** essai 911 996 Carrera (Phase 2)
- **No 480 (01/02) :** contact 4S (Ph. 2)
- **No 482 (03/02) :** essai 4S (Ph. 2)
- **No 484 (05/02) :** essai Cabriolet (Ph. 2)
- **No 491 (12/02) :** essai « Kit 345 ch »
- **No 499 (08/03) :** contact 4S Cabriolet
- **No 501 (10/03) :** dossier Les 40 ans de la 911

Techniquement, elle découvre les bienfaits du refroidissement par eau, presque un crime de lèse-majesté de la part de Porsche, apôtre du moteur refroidi par air depuis la 356. Et si, de profil ou de trois quarts arrière, le style gagne en modernité, le traitement de la face avant déroute, en tournant le dos aux traditionnels phares ronds. Porsche a sacrifié ce qui contribuait au charme de son icône, en reprenant des éléments du Boxster. Une erreur que la marque de Stuttgart ne commettra plus par la suite, même si cela a permis de faire des économies et d'améliorer l'aérodynamique. Mais au-delà de ces aspects cosmétiques, il faut reconnaître que la 996 a évolué dans bien des domaines. Plus imposante que la 993, elle gagne en habitabilité et cette 2 + 2 devient plus pratique à vivre. Bien que fidèle à sa batterie de cinq compteurs, la planche de bord affiche une belle modernité, mais garde certains gimmicks du passé, avec le gros compte-tours au centre, tandis que la clé de contact reste implantée à gauche du volant. Seul bémol, si l'ergonomie progresse, avec un pédalier non plus actionné au plancher mais suspendu, et des sièges réglables en hauteur et profondeur, la qualité de certains plastiques empruntés au Boxster déçoit. Malgré ces écueils, la 996 séduira un plus large public que la 993, écoulant 40 % d'exemplaires en plus ! La Carrera y contribuera pour beaucoup, y compris en version de base, avec son immuable flat 6 réalésé à 3,4 l pour 300 ch, le bloc passant à 3,6 l pour 320 ch à l'occasion du restylage de septembre 2001. Les Phase 1 (dès 22 000 €) sont bien sûr les moins chères, mais pas forcément les moins intéressantes.

INTÉRIEUR

■ Par rapport à la 993, la 996 a accusé un net recul en qualité perçue, avec l'introduction de nombreux éléments en plastique rigide. Certains vieillissent mal, comme les boutons du PCM qui gèrent la navigation et qui deviennent collants. Seule solution : les remplacer. L'écran du PCM peut devenir noir, ce qui implique là encore un remplacement,

Le choix de *Sport Auto*

■ L'état demeure ici primordial, tout autant que le sérieux du suivi au niveau de l'entretien. Si ces conditions sont respectées, craquer pour un Coupé Phase 1, même kilométré, reste tout à fait valable, et ce choix permet de trouver de belles affaires à prix serrés. Une Phase 2, fiabilisée, semble plus recommandable et, tant qu'à faire, visez une 4S, plus homogène sur le plan du style, et plus sûre encore. Dans tous les cas, optez pour la boîte mécanique.

très coûteux puisque facturé 3 223 €. Si les selleries vieillissent bien, le toit électrique vitré coulissant équipant les versions Targa peut générer des bruits. Bien le lubrifier est important pour le préserver, les pièces détachées spécifiques à cette version étant désormais introuvables ! Enfin, on note une progression de la qualité perçue sur les Phase 2.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Sous ses airs de Boxster première génération, la 996 n'en demeure pas moins une GT bien construite. Les ajustages sont millimétrés et les peintures d'origine de belle qualité. La trace d'imperfections doit vous alerter : vous êtes alors en présence d'un exemplaire qui a subi des travaux de carrosserie. Regardez bien l'aspect du coffre avant, sous la moquette, pour voir s'il n'y a pas de marques de déformations. A noter que les versions 4S, qui bénéficient de voies arrière élargies, sont exposées aux impacts de gravillons. Le défaut récurrent concerne les phares, qui peuvent s'opacifier avec le temps. Remplacer un bloc optique au xénon reste onéreux puisque la pièce vaut 2 254 €… sans la main-d'œuvre.

MOTEUR

■ Dérivé du 2,5 litres du Boxster, ce flat 6 réalésé à 3,4 litres est moche, car encapsulé sous un cache en plastique. I n'a pourtant rien à envier à son ancêtre de 3,8 litres, en offrant une plage d'utilisation élargie. Avec son injection indirecte séquentielle multipoint, son VarioCam, ses 4 soupapes par cylindre et le refroidissement liquide, ce 6 cylindres à plat revisité fait preuve d'une belle santé. Toujours doté d'une distribution par chaîne, il a néanmoins connu de graves soucis en début de carrière. S'il y a eu des culasses poreuses ou fêlées, le défaut principal récurrent concernait le roulement de l'arbre de distribution intermédiaire, appelé IMS, qui pouvait se gripper et entraîner une casse moteur. Les modèles incriminés ont été rappelés depuis et pris en charge… ou réparés, sauf peut-être ceux qui affichent un kilométrage réel vraiment bas. A noter que les modèles kilométrés sont donc les plus fiables ! Remplacer cette pièce à titre préventif, avant une casse moteur, coûte 2 729 € pièces et main-d'œuvre. Ce défaut de conception, qui ne touchait pas les GT3 et Turbo, a été résolu sur les 996 Phase 2. Signalons qu'il existait un kit X51 livré de série sur la gamme 40e Anniversaire, faisant passer la puissance de 320 à 345 ch. Enfin, faites attention à l'état des deux condenseurs, logés dans le bouclier avant et donc exposés aux gravillons, chaque pièce étant facturée 782 €. Sinon, , ce flat 6 reste fiable et réclame une simple révision tous les deux ans ou 30 000 km, ce qui coûte 1 326 € dans le réseau, et près de 1 990 € pour le grand entretien. »»

Porsche 911 Carrera (type 996)

» TRANSMISSION

■ La 996 Carrera hérite de l'excellente boîte manuelle à 6 rapports de la Porsche Boxster, offrant un guidage et un verrouillage sans failles. Elle résiste au temps, mais le joint spi peut fuir, occasionnant près de 1 093 € de frais de remise en état dans le réseau. Il faudra aussi prévoir un remplacement de l'embrayage vers les 120 000 km, soit 823 € de pièces, sans compter la main-d'œuvre. Porsche proposait également, en option, la Tiptronic à 6 vitesses. Si celle-ci est fiable, elle n'offre pas l'agrément que l'on est en droit d'attendre à ce niveau de prestations. Enfin, sur les versions Carrera 4 apparues à partir de 1999, il conviendra de procéder, tous les six ans, à une vidange de la transmission, ce qui coûte environ 658 €.

TRAINS ROULANTS

■ Cette propulsion affiche une belle longévité au niveau des trains roulants, signe d'un poids contenu (1 320 kg à vide). La qualité se paie, une paire de disques avant coûtant 642 € et le jeu de plaquettes 340 €. Pour les amortisseurs, à remplacer vers 150 000 km, comptez 1 458 € pour une paire à l'avant et 1020 € à l'arrière. Le budget pneumatiques s'avère important : prévoyez 408 € pour changer le train avant et 1 055 € pour le train arrière. A noter que sur les versions Carrera 4, à transmission intégrale, l'usure est plus rapide. Enfin, le prix global de chaque

intervention dépend du coût de la main-d'œuvre, celle-ci variant du simple au double entre le réseau et un spécialiste indépendant.

IDENTIFICATION

■ La 996 reçoit un autocollant constructeur faisant apparaître le numéro de série, situé dans l'embrasure de la porte, côté passager. Ce numéro, présent également sur une petite plaque fixée derrière le pare-brise, doit bien sûr correspondre avec celui inscrit sur la carte grise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Excepté les modèles restaurés intégralement par les Centres Porsche Classic, vous n'aurez aucune chance de trouver une 996 d'occasion, car elle est considérée comme trop âgée.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Même mal-aimée, la 996 reste une 911 et, à ce titre, elle a sa place chez les professionnels du haut de gamme. Vous la paierez au prix fort, mais c'est aussi pour vous l'opportunité d'acheter un modèle irréprochable, entièrement révisé, avec une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ C'est ici que l'offre est la plus abondante, mais les bonnes affaires côtoient les mauvaises, à l'historique trouble et souvent importées d'Allemagne. Plus qu'un carnet à jour, déjà très appréciable, l'idéal est d'avoir un maximum de factures permettant de retracer précisément l'historique et de voir à quelle fréquence l'exemplaire a été suivi.

LE CLUB

■ Contactez le Porsche Club de France **(www.porscheclub.fr)** pour rencontrer des passionnés et échanger avec des propriétaires. En discutant avec des gens qui savent, vous aurez de bons conseils et vous trouverez, qui sait, un bel exemplaire à vendre !

TECHNIQUE

911 Carrera phase 1 (type 996) 1997 à 2001	
Nbre de cylindres	**flat 6**
Cylindrée	**3 387 cm³**
Puissance maxi	**300 ch à 6 800 tr/mn**
Boîte de vitesses	**6 rapports manuels ou Tiptronic**
Poids	**1 320 kg**
Vitesse maxi	**280 km/h**

911 Carrera phase 2 (type 996) 2001 à 2005	
Nbre de cylindres	**flat 6**
Cylindrée	**3 596 cm³**
Puissance maxi	**320 ch à 6 800 tr/mn (345 ch avec kit X51)**
Boîte de vitesses	**6 rapports manuels ou Tiptronic**
Poids	**1 345 kg**
Vitesse maxi	**285 km/h**

ENTRETIEN

Très répandue, la Carrera 996 reste une 911 moderne plutôt abordable en entretien. Ainsi, pour parcourir 10 000 km, prévoyez 1 356 € environ...

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**1 463 € pour les 4 (17 pouces)**	**vers 40 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 458/1 020 €**	**vers 150 000 km**
Disques	**642 €**	**vers 50 000 km**
Plaquettes AV	**340 € le jeu**	**vers 35 000 km**
Embrayage	**2 529 €**	**vers 120 000 km**
Echappement (Silencieux)	**2 402 €**	**vers 220 000 km**
Révision petit service	**1 325 €**	**vers 30 000 km ou tous les 2 ans**
Révision grand service	**1 990 €**	**vers 60 000 km ou tous les 4 ans**

PRIX

Si les coupés Phase 1 fortement kilométrés peuvent se dénicher dès 22 000 €, l'offre tourne souvent aux alentours de 36 000 €. Pour les Phase 2, plus actuelles et moins kilométrées, comptez minimum 26 000 €. Quant aux 4S, assez recherchées, prévoyez quelque 35 000 €, les cabriolets réclamant un surcoût d'environ 3 000 à 4 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Porsche 911 type 996 Carrera 4S Coupé de 68 000 km, année 2053, valeur 39 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 1 040 € TTC. (franchise vol-incendie de 836 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 729 € TTC. (franchise vol-incendie de 836 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Vraie 911 ■ Encore abordable ■ Performances ■ Plaisir de conduite ■ Polyvalence

■ Face avant de Boxster ■ Finition ■ Flat 6 trop discret ■ Fiabilité parfois problématique

Porsche
911 (type 991)

La sacro-sainte Porsche 911 va célébrer ses 60 ans de carrière. C'est l'occasion de revenir sur la septième et avant-dernière génération, la 991, plus répandue et accessible en version Carrera…

À PARTIR DE 60 000 € **DE 2011 À 2022**

Depuis 1963, la Porsche 911 défie le temps. Y compris les logiques techniques et marketing, puisqu'elle est toujours restée fidèle au flat 6 placé en porte-à-faux arrière. Chaque génération de 911 apporte son lot d'innovations, comme pour mieux braver les lois de la physique. Pour être honnête, il faut avouer que le flat 6 est de moins en moins placé en porte-à-faux, Porsche l'avançant sans cesse, au bénéfice de l'équilibre des masses et de la motricité. La mal-aimée 996 – première 911 à adopter un 6 cylindres à plat refroidi par eau – avait déjà fait un bond technologique dans ce sens. Une évolution encore plus marquée sur la 997. La voiture a une nouvelle fois progressé à travers la 991 qui nous intéresse ici, apparue d'abord en coupé en décembre 2011. Avec cette génération, déclinée ensuite en cabriolet et en targa, Porsche reste fidèle aux phares circulaires réhabilités depuis la 997, mais l'ensemble du dessin gagne en modernité. Cette génération adopte une plateforme inédite. Sous le capot arrière prend place un flat 6 atmosphérique 3.4 produisant 350 ch dans la version de base. La Carrera S bénéficie, elle, d'un 3.8 de 400 ch au couple majoré. Ce bloc, lorsqu'il est suralimenté, sert les Turbo et Turbo S, qui développent respectivement 520 et 560 ch. Mais ces versions sont si spécifiques qu'elles ne sont pas évoquées ici. Lors du restylage de juillet 2015, la 991 connaît d'importantes évolutions, tant esthétiques que techniques.

Le choix de *Sport Auto*

■ Qu'on se le dise, il n'y a pas de mauvaise 991, et une simple Carrera phase 1 est déjà une GT remarquable. Si votre budget vous le permet, visez une variante S avec l'essieu arrière autodirectionnel. Même chose pour une phase 2, mais là, les prix s'envolent !

Les essais *Sport Auto*

- **No 599 (12/11) :** Contact 911 Carrera (991)
- **No 602 (03/12) :** Contact Carrera S
- **No 606 (07/12) :** Supertest Carrera S
- **No 606 (07/12) :** Comparatif Carrera S vs Nissan GT-R vs Corvette C6 GS vs Jaguar XK vs Mercedes C63 AMG Coupé vs Lotus Evora S vs Maserati GT
- **No 607 (08/12) :** Essai Carrera – No 613 (02/13) Contact Carrera 4S Cabriolet
- **No 620 (09/13) :** Dossier Berlines/coupés (Audi S8)
- **No 622 (11/13) :** Match Carrera 4S vs Cayman S –
- **No 624 (01/14) :** Dossier 50 ans de Porsche (Carrera 4/4S)
- **No 647 (12/15) :** Contact Carrera S
- **No 652 (05/16) :** Comparatif Carrera S vs Lexus RCF vs Aston Martin V8 N430 vs Jaguar F-Type R AWD vs BMW i8 vs Mercedes AMG GT
- **No 652 (05/16) :** Match Carrera S phase 1 vs phase 2
- **No 692 (09/19) :** Dossier Les rivales de la 911 (Carrera S)
- **No 698 (03/20) :** Dossier Une sportive qui rapporte (Carrera 4S Cabriolet)
- **No 699 (04/20) :** Supertest Carrera S

Sur la forme, elle est la première 911 à recevoir un bandeau lumineux parcourant l'arrière. Sur le fond, elle gagne de nouveaux blocs, tous dotés d'une suralimentation. Sur les Carrera, la cylindrée est réduite à 3 litres, sauf les Turbo qui restent à 3,8 litres. Toutes les 991 voient leur puissance augmenter de 20 ch. Ces blocs sont couplés, selon les versions, à une inédite boîte manuelle à 7 rapports ou à l'excellente PDK, qui assure 99 % des ventes. Après son arrêt en 2019, suite au lancement de la 992, la 991 demeure à ce jour la 911 la plus produite avec, au total, plus de 233 000 unités.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La 991 a une carrosserie tout en acier aux ajustements impeccables et des peintures soignées, mixant brillance et profondeur. Si l'exemplaire montre un effet « peau d'orange » au niveau de la peinture ou des ajustements imparfaits, c'est que vous êtes en présence d'un modèle accidenté et mal réparé. D'origine, la 991 est très bien protégée contre la corrosion. L'auto étant basse, inspectez bien l'état des bas de caisse et du spoiler avant, qui peut frotter sur les dos-d'âne. L'avant reste très exposé, et il est fréquent d'y trouver des impacts de gravillons. Ces derniers peuvent endommager les phares. Attention, selon les options, un phare complet coûte entre 1 887 et 3 162 € ! Enfin, les vérins du capot moteur sont réputés fragiles (70 € par vérin hors main-d'œuvre).

TRANSMISSION

■ La boîte mécanique à 7 rapports n'a pas rencontré le succès. A tel point que 99 % des ventes ont été faites avec la transmission PDK. Dans les deux cas, la fiabilité est au rendez-vous. Pour la PDK, il y a eu toutefois quelques cas de casse. Cela commence par des à-coups, puis cela empire. Sachez qu'il faut aussi procéder à une vidange de la boîte PDK, qui implique un recalibrage par la suite et un remplacement du carter et des filtres intégrés. Il faut compter 632 € de pièces, sans la main-d'œuvre (très variable en fonction de l'endroit).

INTÉRIEUR

■ Si la 997 donnait déjà satisfaction en matière de finition, la 991 fait encore un bond en avant. Les rares défauts récurrents se limitent à la casse possible de la tirette permettant de basculer le dossier des sièges, une pièce qui ne coûte que 45 €. Autre faiblesse, les boutons assurant la descente des vitres sont fragiles (la pièce est facturée 191 €). Pour les versions targa et cabriolet, plus exposées aux intempéries, il vous faudra inspecter l'intérieur et traquer la présence éventuelle d'humidité. Pour ces variantes, assurez-vous du bon fonctionnement du mécanisme permettant de décapoter.

MOTEUR

■ Les phase 1 produites avant le restylage de juillet 2015 reçoivent une évolution des blocs déjà vus sur la 997, »»

Porsche 911 Carrera (type 991)

» avec un 3.4 de 350 ch sur la Carrera, porté à 3.8 pour 400 ch sur la S. Au restylage, la cylindrée chute à 3.0, mais grâce à la suralimentation, chaque version gagne 20 ch. Doté d'une distribution par chaîne, ce flat 6 brille par sa robustesse si l'on prend soin de le laisser chauffer avant de le solliciter et si l'entretien est suivi. Cela comprend une révision tous les 30 000 km – dans la limite de deux ans –, facturée près de 1 254 € dans le réseau parisien, où le taux horaire est de 187 € T.T.C. (!). Hors grandes villes ou chez un indépendant, les prix pratiqués sont heureusement plus acceptables. Sur les phase 1, il y a eu quelques cas de rayures des cylindres. Il faut donc vérifier que le moteur ne fume pas blanc à chaud et qu'il ne consomme pas d'huile. En cas d'immobilisation prolongée, la pompe à eau peut fuir. Cela coûte environ 2 090 € pour la remplacer. Enfin, pour les très rares modèles équipés de la boîte manuelle, faites contrôler l'absence de surrégime avec un « test Piwi », dans une concession.

TRAINS ROULANTS

■ La 991 Carrera laisse le choix entre propulsion (pour le bonheur des puristes) et Carrera 4 à

transmission intégrale. Dans tous les cas, il n'y a aucun signe de faiblesse. Bien sûr, cela vaut pour une auto utilisée dans des conditions routières normales, le circuit pratiqué régulièrement restant beaucoup plus destructeur. Outre le bon état des freins, coûteux à remplacer – surtout s'il s'agit des carbone-céramique optionnels à 8 935 € –, vérifiez bien que les pneus comportent la norme « N » recommandée par Porsche. Ces derniers, proposés en 19" sur la Carrera et en 20" sur la S, sont onéreux. Ils s'usent plus rapidement sur les versions à transmission intégrale. Quant aux amortisseurs classiques ou pilotés, ils sont très robustes et peuvent parcourir 150 000 km sans problème. Heureusement, car il faut compter près de 3 470 € par train roulant. N'oubliez pas de vérifier le bon état des jantes, celles-ci étant assez exposées aux coups de trottoir.

IDENTIFICATION

■ La 991 reçoit un autocollant « constructeur » sur lequel figure le numéro de série, apposé dans l'embrasure de la porte, côté passager. Ce numéro, présent également sur une petite plaque fixée derrière le pare-brise, doit bien sûr être identique à celui inscrit sur la carte grise.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Avec son label Porsche Approved, le réseau propose régulièrement des 991 Carrera à la vente en parfait état, entièrement révisées et garanties. Un confort d'achat mais un coût élevé…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La 991 Carrera figure en bonne place chez ces pros. Quitte à payer le prix fort, exigez le meilleur : une auto à l'historique limpide, avec l'entretien à jour et une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ Chez les particuliers, on voit de tout, à des prix souvent plus attractifs que chez les pros, mais les recours sont longs en cas de litige. Limitez les risques en éliminant les exemplaires à l'historique flou ou en provenance d'Allemagne. Visez une belle première main, avec un carnet à jour et les factures correspondantes.

LE CLUB

■ Incontournable, le **Porsche Club de France (www.porscheclub.fr)** permet de rencontrer des propriétaires pour échanger. C'est en discutant avec des connaisseurs que l'on apprend des choses intéressantes. Et vous y trouverez peut-être un bel exemplaire à vendre.

TECHNIQUE

911 Carrera (phase 1) 2011 à 2015	
Nbre de cylindres	flat 6
Cylindrée	3 436 cm³
Puissance maxi	350 ch à 7 400 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports PDK
Poids	1555 kg
Vitesse maxi	290 km/h

911 Carrera S (phase 1) 2011 à 2015	
Nbre de cylindres	flat 6
Cylindrée	3 800 cm³
Puissance maxi	400 ch à 7 400 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports PDK
Poids	1480 kg
Vitesse maxi	304 km/h

911 Carrera (phase 2) 2015 à 2019	
Nbre de cylindres	flat 6
Cylindrée	2 981 cm³
Puissance maxi	370 ch à 6 500 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports PDK
Poids	1520 kg
Vitesse maxi	291 km/h

911 Carrera S (phase 2) 2015 à 2019	
Nbre de cylindres	flat 6
Cylindrée	2 981 cm³
Puissance maxi	420 ch à 7 400 tr/mn
Boîte de vitesses	7 rapports PDK
Poids	1460 kg
Vitesse maxi	308 km/h

ENTRETIEN

Les coûts d'entretien de la 991 Carrera sont presque raisonnables au regard de son prestigieux blason, la facture finale variant sensiblement selon que la concession est implantée dans une grande ville ou non. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 1 377 € environ…

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneumatiques	1958 € (forfait pour les 4 en 19")	vers 40 000 km
Amortisseurs AV/AR	3 366/3 825 € par train	vers 180 000 km
Disques (acier)	762 €	vers 60 000 km
Plaquettes AV	354 € le jeu	vers 35 000 km
Echappement silencieux	1774 €	vers 200 000 km
Révision petit service	1244 €	vers 30 000 km ou 2 ans
Révision grand service	2 611 €	vers 60 000 km ou 4 ans

PRIX

Entre une simple 991 Carrera (phase 1) de base totalisant 150 000 km et une Carrera 4S Cabriolet (phase 2) peu kilométrée et suréquipée, les prix varient presque du simple au double. Certaines séries spéciales dépassent les 200 000 € ! Mais la majorité de l'offre tourne autour de 120 000 €. Pour ce prix, vous pouvez repartir avec une Carrera 4S phase 2 de 2016 n'affichant que 20 000 km.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Porsche 991 Carrera Coupé de 149 000 km, année 2016, valeur 69 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Poitiers. Cotisation annuelle : 896 € T.T.C. (franchise vol-incendie 1876 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Poitiers. Cotisation annuelle : 599 € T.T.C. (franchise vol-incendie 1876 €)

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

- Indémodable
- Fiabilité
- Performances et agrément
- Polyvalence

- Encore chère en occasion
- Trop commune ?

Porsche
Cayman GTS (type 981)

Et si la Porsche parfaite était en fait un Cayman ? Plus accessible et plus compacte que la 911, cette auto sait avoir les dents longues, surtout dans cette version GTS.

À PARTIR DE 60 000 € **DE 2014 À 2016**

Porsche doit sans doute plus au Boxster qu'au Cayenne. Car ce modèle, vendu à plus de 160 000 exemplaires, a sauvé la firme de Zuffenhausen d'une faillite annoncée. Face au succès mondial de ce produit d'appel, Porsche a reconduit l'auto à partir de 2005 sous la forme d'une seconde génération plus aboutie. Le coup de génie de Porsche sera de décliner son roadster en un coupé inédit : le Cayman. Ce dernier, légèrement plus puissant que le Boxster à cylindrée égale, se pose en parfait trait d'union avec la 911. Bien que limité à deux places, le Cayman connaîtra le succès et sera renouvelé en mars 2013. Ce Cayman de deuxième génération monte le curseur dans tous les domaines et gagne en muscle, en particulier au niveau de la poupe, où un aileron vient se fondre dans les feux. Outre la version de base animée par un 6 cylindres à plat 2,7 litres de 275 ch pouvant être couplé à une excellente boîte PDK optionnelle à 7 rapports, la grosse partie des ventes est assurée par une version S disposant d'un 3,4 litres de 325 ch. Mais à partir de 2014, le Cayman va sortir les crocs à travers une inédite variante GTS poussée à 340 ch, qui a l'immense avantage de savoir tout faire, en offrant une polyvalence exceptionnelle. Le Cayman GTS fournit ainsi un parfait compromis entre sport et confort. Le tout à des tarifs digestes, puisque

Le choix de *Sport Auto*

■ Ce Cayman GTS est pétri de qualités. Et quitte à perdre quelques dixièmes en accélération, notre choix se portera sur un modèle doté de la boîte manuelle, qui ajoute encore au plaisir de conduite.

Les essais *Sport Auto*

- **No 630 (07/14) :** Contact Cayman GTS
- **No 636 (01/15) :** Dossier "Les Stars de la rédaction"
- **No 647 (12/15) :** Match Cayman GTS vs 911 Carrera S (PDK)

l'allemande est facturée à partir de 75 548 € à l'époque. Des prix qui tournent maintenant autour de 65 000 €, même avec 120 000 km au compteur. La moyenne tourne autour des 80 000 € avec 50 000 km.

INTÉRIEUR

■ Un Cayman GTS séduit plus par son ergonomie que par sa finition, juste correcte si l'on ne prend pas l'option cuir étendu. Et des options, il fallait en prendre, car la pingrerie de Porsche frise parfois l'indécence, en laissant en option des équipements pourtant standards chez de nombreuses autres marques généralistes. Si les superbes sièges enveloppants Sport Plus sont livrés de série sur la version GTS, le régulateur de vitesse restait, lui, en sus. Mesquin ! Au jeu des packs et des options à rallonge, chacun pouvait se constituer un Cayman GTS sur mesure, si bien qu'il est rare de voir deux exemplaires identiques. Certaines options sont appréciées, comme le pack Sport Chrono Plus ou encore le volant et l'échappement sport, ce dernier sublimant la sonorité du flat 6.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette génération de Cayman se montre robuste à l'usage, tandis que sa structure et sa carrosserie en acier peuvent être réparées chez n'importe quel bon professionnel indépendant. Les ajustements entre les divers éléments de carrosserie sont impeccables, tout comme le rendu des peintures. Des défauts apparents doivent donc vous alerter : vous êtes en présence d'un exemplaire qui a été mal réparé. Comme toutes les sportives, le Cayman souffre souvent au niveau des boucliers en composite, en particulier celui placé devant (gravillons, créneaux mal négociés…), et les flancs restent très exposés. Des éléments à scruter en pleine lumière et par temps sec ! Enfin, il n'est pas rare de constater de la corrosion sur le châssis ou l'échappement des exemplaires importés d'Allemagne ou des pays nordiques. Mieux vaut mettre l'auto sur un pont pour lever tout doute… »»

Porsche Cayman GTS (Type 981)

» MOTEUR

■ Bien plus fiable que les 6 cylindres proposés sur la génération précédente, le Cayman GTS bénéficie d'une solide distribution par chaîne. Porsche préconise une révision tous les deux ans dans la limite de 30 000 km. Une révision plus importante est à faire en alternance, pour remplacer les bougies. Comptez respectivement 1 224 et 2 244 € dans le réseau, et bien moins chez un bon spécialiste. Evidemment, si vous faites beaucoup de circuit ou des parcours essentiellement urbains, il faudra envisager d'augmenter cette fréquence. Installé en position centrale arrière pour répartir au mieux les masses, ce moteur a l'inconvénient d'être quasi inaccessible, puisque seules les goulottes destinées à faire l'appoint des fluides sont visibles. Les défaillances restent rares, et les avaries les plus courantes concernent des soucis de supports moteur actifs, ce qui coûte 1 530 € de remise en état. Les bobines peuvent aussi rendre l'âme, ce qui revient à 920 € en remplacement.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion laisse le choix entre une boîte PDK à double embrayage 7 rapports et une boîte manuelle à 6 vitesses livrée de série, très agréable à manipuler avec son levier court. Celle-ci étant accompagnée d'un malus de 8 000 € déjà salé à l'époque, elle est très rare. Un équipement old school que les puristes sont pourtant prêts à payer aujourd'hui entre 4 000 et 5 000 € de plus comparé à un modèle doté de la PDK, diffusée à plus de 95 %. Dans les deux cas, la fiabilité s'avère au rendez-vous, mais la boîte manuelle imposera tôt ou tard un changement d'embrayage, ce qui vous coûtera 3 060 € environ chez Porsche.

TRAINS ROULANTS

■ Compact, le Cayman GTS est aussi léger (1 425 kg), ce qui lui permet de préserver ses périssables. Tant mieux, car ces derniers ne sont pas donnés : les pneus de 20" coûtent 1 835 € les quatre avec la main-d'œuvre. A ce sujet, vérifiez le bon état des jantes spécifiques Sport Design, celles-ci étant très exposées aux coups de trottoir. Le budget freinage est également important, les disques avant avec les plaquettes étant facturés 1 224 €, tandis que le train arrière vous reviendra à 1 020 € chez Porsche. Bien qu'étant en acier, ces éléments sont très efficaces et résistants dans le temps. Evitez les modèles équipés des freins optionnels PCCB, en carbone-céramique. Leur coût supérieur à 10 000 € est prohibitif lorsqu'il faut les remplacer ! Les amortisseurs pilotés PASM (Porsche Active Suspension Management) demeurent, quant à eux, presque raisonnables, avec 918 € de pièces pour le train avant et 1 020 € pour l'arrière. Mais il faudra ajouter 1 224 € de main-d'œuvre avec une géométrie complète à refaire. Rassurez-vous, ces éléments peuvent largement tenir plus de 200 000 km. A noter que le différentiel à glissement limité restait en option.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (qui doit bien évidemment être identique à celui inscrit sur la carte grise) figure sur un autocollant « constructeur » collé dans

l'embrasure de la porte côté passager. Présent au bas du pare-brise, c'est un numéro qui est aussi gravé sur le tablier dans le coffre avant, côté droit.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Très présent dans le réseau, le Cayman GTS reste recherché. L'exigence du réseau impose de vous fournir des exemplaires d'origine française, à l'historique limpide et vérifiés avec rigueur (100 points de contrôle) pour bénéficier du label Porsche Approved. Vous le paierez au prix fort, mais vous aurez l'assurance d'acheter une auto sous garantie totale.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ Le Cayman GTS a toute sa place chez ces professionnels. Quitte, là encore, à payer le prix fort, orientez-vous vers une enseigne qui a déjà quelques années d'expérience et, de préférence, spécialisée dans les Porsche. Demandez une auto révisée et garantie, bénéficiant d'un historique limpide (carnet à jour + factures).

LES PARTICULIERS

■ C'est ici que vous pouvez faire la meilleure affaire… mais aussi la pire ! Eliminez tous les modèles à l'historique flou et de provenance douteuse. Plus que le carnet, qui n'a pas une grande valeur, exigez toutes les factures d'entretien depuis la mise en circulation de l'auto. Cela permet de juger avec quelle rigueur l'auto en question a été suivie et de vérifier l'exactitude du kilométrage indiqué par le compteur (les arnaques existent). Enfin, faites un tour avant de vous décider et essayez de mettre l'auto sur un pont. Bien sûr, tout doit fonctionner, sans émettre de bruits (ou fumées) suspects.

LE CLUB

■ Le Cayman GTS a déjà ses entrées au Porsche Club de France, qui organise des sorties sur route ou sur piste. Avant d'acheter, contactez-le à l'adresse **contact@porscheclub.fr** pour demander conseil…

TECHNIQUE

Cayman GTS (Type 981) 2014 à 2016	
Nbre de cylindres	**flat 6**
Cylindrée	**3 436 cm³**
Puissance maxi	**340 ch à 7 200 tr/mn**
Boîte de vitesses	**6 rapports manuels (ou PDK en option)**
Poids	**1425 kg**
Vitesse maxi	**277 km/h**

ENTRETIEN

Les coûts d'entretien demeurent raisonnables, du moins si l'on prend soin d'éviter les freins en carbone-céramique, hors de prix (plus de 10 000 €), et de consommer rapidement les pneus. Pour parcourir 15 000 km, prévoyez un budget de 1940 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**816/1020 € par train (20")**	**vers 30 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1530/1630 € par train**	**vers 250 000 km**
Disques AV/AR + plaquettes	**1225/1020 €**	**vers 60 000 km**
Embrayage	**3060 €**	**vers 140 000 km**
Echappement Sport (silencieux)	**5100 €…**	**selon l'état**
Révision petit service	**1225 €**	**tous les 30 000 km/2 ans**
Révision grand service	**2245 €**	**tous les 60 000 km/4 ans**

PRIX

Ce Cayman GTS est une valeur sûre, comme en témoigne sa cote élevée, avec des prix proches du neuf pour les plus beaux exemplaires les moins kilométrés. Si les modèles dotés de la boîte mécanique étaient auparavant boudés, ce n'est plus le cas, ces derniers pouvant prétendre jusqu'à 5 000 € de plus qu'un modèle équipé de la PDK. En moyenne, comptez 7 000 € pour un GTS de 50 000 km.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Porsche Cayman GTS (Type 981) PDK de 39 500 km, année 2016, valeur 76 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 1150 € T.T.C. (franchise de 1100 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 795 € T.T.C. (franchise de 1100 €)

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

■ Design ■ Performances ■ Plaisir de conduite ■ Agilité ■ Fiabilité ■ Valeur sûre

■ Carrosserie vulnérable ■ Cote élevée

Renault

Clio R.S. « Mk4 »

La voiture la plus vendue en France, c'est elle !
Mais elle reste beaucoup plus confidentielle en version R.S.

À PARTIR DE 10 000 € **DE 2013 À 2019**

Au milieu des années 90, le Groupe Renault se cherche dans le domaine des sportives. Alpine s'arrête, mais le Spider est lancé. Le roadster aurait pu prolonger la magie Alpine. Mais Louis Schweitzer, alors P.-D.G. de la marque au losange, préfère promouvoir Renault Sport, filiale créée en 1976 consacrée jusqu'alors à la F1. Le premier modèle siglé R.S. à en bénéficier en grande série sera la Clio de deuxième génération, avec son gros 2.0 16 S atmosphérique de 172 ch. Un modèle bien né, performant et agile, qui va éclipser la mythique Williams. Mieux, cette Clio survitaminée va avoir des grandes sœurs plus prestigieuses, dont la fameuse Mégane R.S. Dès lors, l'entité Renault Sport va devenir une référence en matière de petites sportives très efficaces. La Clio R.S. va à chaque génération monter un peu plus le curseur question puissance, au point d'atteindre les 200 ch. Sage décision, car entre-temps, la concurrence s'est réveillée. Au printemps 2013, Renault dévoile la nouvelle Clio R.S. qui nous intéresse. Cette quatrième génération de Clio se caractérise par un design plus élégant que sur la précédente mouture. Une gageure dans la mesure où cette Clio IV n'est alors plus disponible qu'en carrosserie 5 portes, cela afin de réduire les coûts de production. Mais avec ses poignées de porte dissimulées dans le montant arrière, notre Clio fait illusion. L'autre déception vient surtout de sa mécanique, son petit 1,6 litre gavé par un turbo se cantonnant toujours à 200 ch. Pire, seule une boîte EDC à double embrayage est désormais disponible ! Plus

Le choix de *Sport Auto*

■ La Clio a été, à juste titre, saluée pour sa polyvalence, qui demeure intacte en version R.S. mais qui se trouve quelque peu entachée en dérivé Trophy, d'abord conçu pour un usage circuit. Notre choix se portera donc sur une belle R.S. de base restée d'origine et pas trop kilométrée, si possible dans la livrée caractéristique Jaune Sirius et postérieure au restylage pour bénéficier d'une boîte un peu plus réactive.

luxueuse et donc plus lourde que sa devancière, cette Clio R.S. reste performante, mais perd en sportivité. Conscient de cet embourgeoisement, Renault Sport lance en 2015, à l'occasion du léger restylage, une version Trophy plus radicale avec son châssis raffermi et ses amortisseurs à butées hydrauliques.
Son 1.6 est ainsi poussé à 220 ch, tandis qu'une ligne Akrapovic sublime la sonorité à l'échappement. En septembre 2019, la cinquième et ultime Clio est commercialisée, mettant un point final aux versions R.S., condamnées par le malus écologique.
D'où l'intérêt croissant pour cette bombinette, encore abordable. Comptez 10 000 € environ pour s'offrir un premier millésime affichant près de 170 000 km, le juste prix se situant plutôt vers les 17 000 € pour bénéficier d'un exemplaire plus frais, totalisant moins de 80 000 km.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Renault a utilisé un maximum d'éléments communs à la version de série, à commencer par la carrosserie, en acier classique, excepté les ailes avant, les boucliers et les jupes, spécifiques à la R.S., qui sont en composite. Les stickers des séries spéciales semblent, jusqu'à présent, bien vieillir. En 2016, Renault a effectué deux rappels : un pour remplacer le carénage sous le moteur qui pouvait se détacher, et un autre pour contrôler le becquet de coffre, susceptible de tomber à cause d'un défaut de collage. Enfin, en mars 2018, Renault a procédé à une vérification des phares, le capteur de hauteur de l'assiette pouvant se dérégler, orientant le faisceau trop bas.

MOTEUR

■ Avec cette génération de Clio R.S., Renault joue la carte du downsizing en privilégiant une petite cylindrée, mais tente de préserver l'agrément et les performances en dopant son 1,6 litre avec un turbo. Un cocktail réussi, que ce soit en version de 200 ch ou, plus encore, en 220 ch, et dans tous les cas la fiabilité est au rendez-vous. Autre bonne nouvelle, la distribution est sans entretien, puisque assurée par une chaîne. Il faudra effectuer une révision par an, le petit entretien classique avec la vidange (0W40) et le filtre à huile étant facturé 257 € dans le réseau. Il existe également un forfait Endurance, comprenant en plus le remplacement de tous les filtres, mais aussi des bougies et des liquides de frein et de refroidissement, sans oublier le changement de la courroie d'accessoire, ce qui est »»

Les essais *Sport Auto*

- **No 613 (04/13) :** Supertest
- **No 649 (02/16) :** Dossier Essais GTi (R.S. Trophy)
- **No 655 (08/16) :** Contact

Renault Clio R.S. « Mk4 »

»» facturé 872 €, une opération lourde à faire tous les quatre ans ou 60 000 km. Si ce bloc est fiable, certains périphériques ont parfois posé problème. Il y a eu notamment sur les modèles 2015 un risque de fuite d'essence entre le capteur de pression de carburant et la rampe d'injection. Autre souci potentiel, le carénage fixé sous le moteur pouvait se détacher partiellement ou totalement, ce qui a occasionné son remplacement en 2016. Sinon, le plus gros risque vient de certains bidouilleurs qui font des reprogrammations électroniques sauvages, avec parfois des conséquences catastrophiques pour la mécanique…

TRANSMISSION

■ Malheureusement, cette génération fait l'impasse sur la boîte mécanique, au profit d'une seule boîte automatique à double embrayage. Cette EDC à 6 rapports offre un réel agrément en conduite au quotidien, mais déçoit par sa relative paresse en usage sportif. Un mieux notable est perceptible à partir du léger restylage de 2015, avec des temps de passage raccourcis de 30 %. Dans tous les cas, il convient d'éviter les départs au launch control répétés, ce qui use prématurément l'embrayage. De même, cette boîte concentre des problèmes récurrents au niveau de l'actionneur, un défaut mineur qui se règle souvent en redémarrant mais qui empêche de sélectionner une vitesse. Fâcheux ! Enfin, cette traction fait l'impasse sur un différentiel autobloquant, ce qui pénalise l'agrément et l'efficacité en conduite sportive.

TRAINS ROULANTS

■ On aurait pu espérer que cette citadine serait plus légère que les 1 309 kg mesurés par nos soins. Pour une Clio, c'est beaucoup, mais cela reste dans les limites du raisonnable pour une petite sportive moderne. A noter que l'option châssis Cup n'est à retenir que pour les férus de pilotage qui vont régulièrement sur circuit tant l'auto se retrouve inconfortable

Renault
Mégane R.S. « Mk4 »

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

À PARTIR DE 29 000 € **DE 2018 À 2023**

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

A partir de 2020, après un léger restylage, cette puissance deviendra la norme sur la R.S. à travers une gamme simplifiée, avec une « base » équipée d'un châssis Sport, la Trophy se réservant le châssis Cup.
En 2023, cette variante Trophy agrémentée de quelques attributs cosmétiques, produite à 1 976 unités sous le nom d'« Ultime », clôture la saga de la Mégane R.S. Il s'agit de la dernière voiture signée Renault Sport, puisque la maison mère décide de fermer son département sportif pour se concentrer sur Alpine. Promise à un bel avenir en collection, cette Mégane R.S. se déniche à moins de 30 000 € avec plus de 100 000 km au compteur, les plus beaux exemplaires approchant les 60 000 €.

INTÉRIEUR

■ Cette Mégane hérite de la planche de bord de la berline, ce qui n'est pas une mauvaise chose, Renault ayant accompli des progrès sensibles en matière de finition. En tant que modèle R.S., elle bénéficie d'une dotation complète et d'une présentation plus exclusive, comportant des sièges baquets

Les essais *Sport Auto*

- **No 674 (03/18) :** Contact Mégane R.S. EDC
- **No 678 (07/18) :** Comparatif Mégane R.S. EDC vs Peugeot 308 GTi vs Ford Focus RS vs Honda Civic Type R vs Seat Leon Cupra vs Hyundai i30N
- **No 679 (08/18) :** Essai Mégane R.S. Pack Cup
- **No 684 (01/19) :** Contact Mégane R.S. Trophy
- **No 686 (03/19) :** Supertest Mégane R.S.
- **No 689 (06/19) :** Comparatif Mégane R.S. Trophy vs Honda Civic Type R vs Hyundai i30N vs Volkswagen Golf GTI
- **No 691 (08/19) :** Contact Mégane R.S. Trophy R
- **No 697 (02/20) :** Supertest Mégane R.S.

sur route ouverte. Rouler en Clio présente bien des avantages, à commencer par des coûts corrects pour les périssables. Le train de pneus Michelin Pilot Sport 4 en 18 pouces est facturé 470 €, le remplacement des disques avec les plaquettes étant à peine plus cher, puisqu'il existe un forfait à 429 € main-d'œuvre comprise pour le train avant, et à 492 € pour l'arrière. Les amortisseurs sont aussi bien placés : comptez 887 € pour un train avant et 320 € pour l'arrière. Bien sûr, l'usure de ces éléments dépendra étroitement de la conduite adoptée. Au chapitre des soucis réguliers – mais sans gravité –, notez que l'essieu directionnel peut émettre des grincements par températures froides en passant les ralentisseurs et que ce même train avant peut générer des claquements. Enfin, sachez qu'il y a eu un rappel en 2013, sur les premiers modèles, à cause de la présence de graisse sur le centreur du moyeu de roue.

INTÉRIEUR

■ L'habitacle est celui de la Clio IV, ce qui veut dire qu'il y a du bon… et du moins bon. Pour les bons points, outre une belle habitabilité pour quatre adultes malgré un encombrement compact, cette R.S. bénéficie en tant que haut de gamme d'une dotation complète, avec ses sièges baquets bien enveloppants. La présentation est encore d'actualité, même si l'affichage du GPS commence à dater. On regrettera que Renault ait réalisé des économies avec l'emploi de plastiques de qualité inégale, pas toujours bien assemblés, source de nombreux rossignols. Des bruits d'air peuvent se faire entendre au niveau des portes avant passé les 60 km/h. Quant au système R-Link qui gère l'infodivertissement et le GPS, il peut présenter des bugs, résolus généralement par une reprogrammation en atelier. Le seul rappel effectué sur l'intérieur a été fait en 2016, car sur les quatre vis maintenant les sièges avant, il pouvait n'y en avoir que deux ! Enfin, sachez qu'il y a eu deux séries limitées pouvant justifier un léger surcoût à l'achat, une R.S. Monaco en 2014 sur la base de la R.S. de 200 ch, et une R.S. 18 en 2018 en référence à la F1, sur la base de la Trophy de 220 ch.

IDENTIFICATION

■ Le numéro d'identification (qui doit apparaître sur la carte grise) est bien visible dans l'embrasure de la porte, côté passager, à la verticale sur un autocollant constructeur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Le réseau est en pleine restructuration, le label Renault Sport disparaissant au profit d'Alpine. Mais sur les 130 garages ayant eu le label R.S. (sur 4 500), beaucoup sont restés fidèles, par passion, à ces Renault sportives, et certains mettent régulièrement en vente des modèles R.S. s'ils sont récents et bien suivis.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Clio R.S. n'a pas l'aura de la Mégane R.S. ou d'un Spider, mais certaines enseignes spécialisées dans les sportives peuvent néanmoins proposer, ponctuellement, de tels modèles à la vente. Bien sûr, il vous faudra exiger un modèle parfait, révisé et garanti.

LES PARTICULIERS

■ L'essentiel de l'offre se trouve auprès des particuliers, mais le spectre est large puisque cela va d'autos irréprochables, entretenues et conduites dans les règles à des exemplaires au passé flou, ayant subi des modifications. Privilégiez une belle première ou deuxième main restée d'origine, avec un historique clair (carnet à jour et factures correspondantes).

LES CLUBS

■ Outre le très actif site de l'association **RS Team (www.rs-team.org)** qui s'adresse à tous les possesseurs de Renault sportives badgées « R.S. » (et qui propose de nombreuses sorties circuit), il existe beaucoup de forums très actifs dont le **www.cliors-concept.com,** mais aussi **leclub.renaultsport.com.**

TECHNIQUE

Clio IV R.S. «Mk4» 2013 à 2019	
Nbre de cylindres	4 en ligne
Cylindrée	1618 cm³
Puissance maxi	200 ch à 6 000 tr/mn (220 ch sur Trophy)
Boîte de vitesses	boîte de vitesses EDC, 6 rapports à double embrayage
Poids	1309 kg
Vitesse maxi	230 km/h

ENTRETIEN

Difficile de trouver une sportive plus économique que cette Clio R.S. Pour parcourir 10 000 km, comptez 725 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	469 € par train	vers 50 000 km
Amortisseurs AV/AR	887/321 € par train	vers 100 000 km
Disques AV/AR	428/492 € (avec plaquettes)	vers 50 000 km
Embrayage	1147 €	vers 150 000 km
Echappement	882 €	vers 200 000 km (2 000 € Akrapovic)
Révision classique	255 €	tous les 15 000 km/1 an

PRIX

Avec cette Clio R.S., les prix varient surtout en fonction du kilométrage, plus qu'avec les millésimes. Plus il est élevé et moins le prix est important, puisque des exemplaires tutoyant les 180 000 km s'affichent dès 10 000 €. A contrario, une R.S. Trophy de 50 000 km environ peut prétendre à 25 000 €, la grande moyenne se situant aux alentours des 16 000 €. Comptez environ 2 000 € de plus pour la Trophy.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Renault Clio R.S. «Mk4» Phase 2 de 83 000 km, année 2016, valeur 15 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Chartres. Cotisation annuelle : 744 € T.T.C. (franchise de 357 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Chartres. Cotisation annuelle : 450 € T.T.C. (franchise de 357 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

+
- **Polyvalence**
- **Coûts d'achat et entretien**
- **Compromis tenue de route-confort (sauf Trophy)**
- **Fiabilité**

–
- **Finition**
- **Trophy inconfortable**
- **Boîte EDC perfectible**
- **Peu de bons spécialistes**

Renault **Mégane R.S. « Mk4 »**

» changer le refroidisseur d'huile, qui pouvait présenter une fuite.

TRANSMISSION

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

TRAINS ROULANTS

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

Le choix de *Sport Auto*

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

en cuir (Alcantara en option). L'essentiel des soucis rencontrés concerne l'électronique embarquée (système R.S. Monitor), lente et parfois source de dysfonctionnements. Ces bugs à répétition n'ont pas entraîné de rappel mais des reprogrammations en atelier. Enfin, la série limitée Ultime jouit d'un traitement exclusif et justifie, à ce titre, un surcoût en conséquence.

CARROSSERIE & STRUCTURE

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

MOTEUR

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

– misez sur à peu près 450 € par train.

IDENTIFICATION

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

Où la trouver

LE RÉSEAU

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

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

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

LES PARTICULIERS

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

LE CLUB

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

TECHNIQUE

Mégane R.S. (Mk IV) 2018 à 2023	
Nbre de cylindres	4 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1798 cm³
Puissance maxi	280 ch à 6 000 tr/mn (300 ch sur Trophy et R.S. à partir de 2020)
Boîte de vitesses	6 rapports manuels ou EDC à double embrayage
Poids	1 430 kg
Vitesse maxi	250 km/h

ENTRETIEN

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

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

PRIX

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

COÛT DE L'ASSURANCE

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

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Blois. Cotisation annuelle : 872 € T.T.C. (franchise de 619 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Blois. Cotisation annuelle : 942 € T.T.C. (franchise de 619 €)

BILAN

★★★★☆

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

Les atouts et les faiblesses

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

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

Toyota GT86

Toyota a toujours entretenu la flamme sportive en proposant des coupés plus ou moins populaires. Mais depuis la disparition des Supra et Celica, les amateurs se sentaient quelque peu orphelins. Une lacune comblée dès 2012 avec le lancement de la GT86, un coupé aux saveurs bio.

À PARTIR DE 18 000 € | **DE 2012 À 2020**

Courant 2012, les constructeurs japonais Subaru et Toyota unissent leurs compétences pour concevoir, en commun, un petit coupé sportif bon marché. Subaru, qui a conçu l'essentiel de la voiture, dégaine son BRZ le premier en septembre 2012, suivi de près par Toyota qui fait de même en juin de la même année en lançant sa GT86. Excepté le bouclier avant, biseauté différemment, et un tarage de suspension typé plus souple sur la Toyota, rien ou presque ne diffère entre ces deux modèles. Sans surprise, la GT86 va s'octroyer le gros des ventes grâce à un réseau plus largement présent. Et attirer les amateurs de conduite sans filtre, à l'ancienne, le coupé nippon ayant l'excellente idée d'être une stricte propulsion, ce qui tranche avec les Volkswagen Scirocco, Peugeot RCZ et autres rivales du moment. La GT86 n'est pas un canon de beauté à proprement parler, mais son design agressif reste globalement agréable, évitant l'écueil du style manga et surdessiné. Et en seulement 4,24 m de long, elle parvient à caser deux places d'appoint à l'arrière ainsi qu'un coffre à la capacité honnête. Mais c'est surtout volant en mains que la GT86 fait la différence. Elle hérite de la mécanique de la BRZ, à savoir un original 4 cylindres boxer, un bloc large mais très bas qui autorise un centre de gravité près du sol. Placé de surcroît en retrait du train avant, il permet un recentrage des masses optimal de l'ordre de 53-47 %, ce qui est tout bénéfice pour l'agrément de conduite, et ce d'autant plus que la position de conduite est idéale. Seul bémol : ce 2 litres, donné à 200 ch – comptez plutôt 170 ch au banc – est très creux à bas régime et il faut le cravacher dans les tours pour en tirer la quintessence. Dans ces conditions, la GT86 n'affole pas les chronos : comptez 7''2 de 0 à 100 km/h et 212 km/h mesurés par nos soins. Mais son comportement enjoué, associé à un grip impressionnant, donne instantanément le sourire. Légèrement restylée en 2016, la GT86 n'a hélas pas gagné de chevaux ni de caractère, mais elle bénéficie de trains roulants plus rigoureux, d'un châssis rigidifié et d'un inédit mode Track permettant de museler les aides électroniques. Voilà autant de saveurs authentiques qui justifient l'achat de cette sportive bio très vivante, mais dont les prix semblent commencer à remonter un peu : comptez minimum 18 000 €. En 2020, la GT86 est partie à la retraite.

Les essais *Sport Auto*

- **N° 606 (07/12) :** Contact GT86
- **N° 609 (10/12) :** Match GT86 - Peugeot RCZ THP
- **N° 641 (06/15) :** Dossier « 35 000 € »

Le choix de *Sport Auto*

■ Nous viserons ici le meilleur rapport prix-kilométrage, le léger restylage de 2016 n'ayant pas transfiguré la voiture. Et pour écarter tout éventuel gros souci, l'acheter dans le réseau avec une extension de garantie nous semble opportun.

INTÉRIEUR

■ On n'achète pas une Toyota pour sa finition, à des années-lumière de ce qui existe dans le premium. Mais même si les plastiques rigides sont légion, l'ensemble présente correctement, et les assemblages du mobilier sont rigoureux. Tout fonctionne parfaitement bien, y compris l'électronique embarquée. Seul le combiné du GPS à écran tactile optionnel réclame de classiques mises à jour en concession. Le vrai défaut concerne le joint des portes, fragile, qui a tendance à se vriller avec le temps. Autre souci récurrent : les vitres avant peuvent se rayer, du moins si l'on ferme régulièrement la porte en poussant la vitre, et non la porte, ce qui fausse les guides.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ La GT86 donne dans le classique en adoptant une coque autoporteuse en acier, facile à remettre en état chez un carrossier indépendant en cas d'accrochage. En revanche, si les boucliers peints sont en plastique, sachez que le capot est en aluminium, ce qui réclame de vraies compétences pour le réparer après un choc. D'origine, la GT86 fait bonne impression, avec des peintures bien appliquées et des ajustages précis. Seule l'étanchéité des feux arrière pose problème sur les premiers millésimes, jusqu'à la fin 2012. Sachez que les autos étant fabriquées au Japon, elles viennent par bateau, et pour les arrimer correctement, les protections en caoutchouc sont ôtées. Il s'agit de grommets situés avant le passage de roue arrière, au niveau des soubassements, et ils ne sont pas toujours remis en place, une fois les autos livrées. Il est pourtant indispensable de les refixer, sinon, de l'eau peut s'infiltrer et provoquer une corrosion intérieure au niveau des longerons. Derniers points : il y a de nombreux clips et rivets en plastique, notamment au niveau des fixations des pièces isolantes, et certains vieillissent mal et se cassent. »»

Toyota GT86

MOTEUR

■ L'originalité de la GT86 est d'abord son moteur, un 4 cylindres à plat conçu par Subaru. Ce bloc à distribution par chaîne est par ailleurs doté de deux systèmes d'injection : l'un direct, dans les chambres, et l'autre indirect, dans les tubulures. Dans l'immense majorité des cas, il est fiable s'il est correctement suivi, ce qui passe par une vidange une fois par an ou tous les 15 000 km avec de la 0W20. N'hésitez pas à mettre une huile un peu plus épaisse, de la 5W40 étant l'idéal, surtout en usage sportif. Le défaut récurrent de ce bloc est sa tendance à griller la bobine d'allumage du premier cylindre par manque d'isolation thermique. Autre souci mineur : à cause d'un joint défectueux, un suintement d'huile est possible vers le cache-culbuteur, devant la batterie, sur le collecteur, ce qui provoque une odeur de brûlé à chaud. C'est sans gravité, un second joint de secours assurant l'étanchéité. Le réseau connaît ce problème et change le joint sous garantie. Reste que certains propriétaires font état de quelques inquiétantes casses moteur, vers les 50 000 km, sur des blocs d'origine. En cause, l'embiellage qui serait trop léger, et des coussinets peu résistants. Comptez 13 920 € pour un moteur neuf avec la main-d'œuvre. Il va sans dire qu'une préparation à base de compresseur ou de puce pour gagner en puissance est à proscrire, à moins de tout renforcer dans les règles de l'art, en mettant au minimum un embiellage forgé.

TRANSMISSION

■ Cette propulsion laisse le choix entre une boîte automatique à 6 rapports, peu répandue mais indestructible ou, mieux encore, une boîte à poigne, également à 6 vitesses. Elle est assez dure à manipuler à froid, mais elle offre, une fois à température, un guidage et un verrouillage précis, et elle s'avère elle aussi très fiable. Dans ce dernier cas, il faudra bien sûr penser à remplacer l'embrayage à l'approche des 100 000 km : comptez à peine 377 € de pièces. Il est par ailleurs conseillé de changer l'huile de boîte tous les 4 ans ou 60 000 km, surtout si vous faites

un peu de circuit. N'oubliez pas par ailleurs de vidanger l'huile du différentiel, mais à des fréquences plus rapprochées (30 000 km ou 2 ans).

TRAINS ROULANTS

■ Cette propulsion à l'ancienne, relativement légère (1 265 kg), épargne ses trains roulants. Mais les exemplaires habitués au circuit sont soumis à de fortes contraintes, ce qui peut fatiguer prématurément des pièces maîtresses du train avant comme les silent-blocs, les triangles et les rotules. Un exemplaire sain ne doit pas émettre de bruit suspect, de vibration ou de grognement, ni tirer sur un côté, en accélération ou au freinage. L'usure des pneus doit être régulière. Quant au freinage, un peu juste en conduite rapide, il ne pose aucun problème particulier, excepté un risque de grippage des étriers sur les modèles exposés au sel en bord de mer ou en montagne. A noter qu'une purge est recommandée tous les 2 ans ou 30 000 km.

IDENTIFICATION

■ Les numéros d'identification, qui doivent figurer sur la carte de grise, sont visibles sous la moquette, sous le siège passager et sur un autocollant constructeur plus accessible, collé dans l'embrasure de la porte, côté conducteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Très répandu en France avec 140 concessions, le réseau Toyota propose bien sûr des GT86 à la vente. C'est LA piste à privilégier pour acquérir un modèle parfait, entièrement révisé et de surcroît forcément garanti par le constructeur. Un confort qui se paye au prix fort…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La GT86 n'est pas assez haut de gamme pour les intéresser. Une piste à écarter !

LES PARTICULIERS

■ C'est ici que l'offre est la plus abondante et que l'on trouve les meilleurs prix. L'auto étant assez fiable, pourquoi pas, à condition d'éviter les modèles préparés ou habitués à fréquenter les circuits. L'idéal ? Une première main toujours suivie par le réseau pour faire jouer la garantie en cas de gros pépin.

LE CLUB

■ Il n'y a pas à notre connaissance de club français sur les Toyota sportives, mais il existe un forum dédié, très actif et bien fait.
www.gt86france.forumpro.fr

TECHNIQUE

GT86 2012 à 2020	
Nbre de cylindres	**4 cyl. à plat, 16 S**
Cylindrée	**1 998 cm³**
Puissance maxi	**200 ch à 7 000 tr/mn**
Boîte de vitesses	**Auto ou mécanique à 6 rapports**
Poids	**1 265 kg**
Vitesse maxi	**212 km/h**

ENTRETIEN

Peu chère à l'achat, la GT86 ne l'est pas davantage en entretien courant si l'on ne rencontre pas de gros pépin. Pour parcourir 15 000 km comptez 1 060 € environ…

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	**994 € les 4**	**vers 40 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**1 472/716 €**	**vers 130 000 km**
Disques AV/AR	**486/320 € (acier)**	**vers 50 000 km**
Embrayage	**1 350 €**	**vers 120 000 km**
Echappement	**4 806 € (complet)**	**vers 180 000 km**
Révision standard	**215 € (vidange, filtres)**	**tous les 15 000 km/1 an**

PRIX

Elle était vendue en neuf un peu plus de 31 000 €, mais la GT86 décote naturellement, au point de se trouver dès 12 000 € pour les premiers millésimes voir 7 000 € dans les pays limitrophes ! Pour avoir un bel exemplaire peu kilométré, l'essentiel de l'offre en France se situe plutôt vers les 18 000 €. Le restylage n'ayant apporté finalement pas grand-chose, l'idéal sera donc de trouver un beau modèle qui a un peu de bouteille pour faire baisser le prix… mais pas trop de kilomètres !

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Toyota GT86 de 95 000 km, année 2012, valeur 20 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Reims Cotisation annuelle : 1230 € TTC (franchise de 586 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Reims Cotisation annuelle : 810 € TTC (franchise de 586 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ **Prix d'achat attractif** ■ **Entretien peu onéreux** ■ **Agilité, sensations de conduite** ■ **Ensemble assez fiable (si d'origine)**

■ **Moteur trop creux** ■ **Finition bas de gamme** ■ **Plus 2 + 2 que vraie 4 places** ■ **Fiabilité moteur si préparation**

Toyota GR86

Après le succès du coupé GT86, Toyota a renouvelé son modèle à partir de 2022 en le commercialisant sous le nom de "GR86". Cette sportive à l'ancienne, mise à la retraite prématurément, en offre beaucoup à un tarif accessible.

À PARTIR DE 35 000 € **DE 2021 À 2024**

Lorsque l'on évoque Toyota, on imagine des autos pas vraiment excitantes à conduire, comme la Prius ou des 4 x 4 plus ou moins laborieux. Pourtant, depuis une certaine Celica apparue dans les années 70, le géant japonais a toujours cultivé un penchant pour les sportives de caractère. Aujourd'hui, on peut trouver son bonheur entre l'incroyable GR Yaris – une vraie voiture de Rallye homologuée pour la route – et le coupé Supra. Et hier encore, la gamme comptait la savoureuse GR86. Les origines de ce petit coupé sportif à 4 places remontent à 2012, date de lancement de la première mouture sous le nom de « GT86 ». Cette propulsion légère, construite conjointement avec Subaru (sous l'appellation « BRZ »), a su renouer avec des plaisirs simples proposés au juste prix. Assez pour convaincre plus de 200 000 amateurs ! Un beau succès commercial qui a incité Toyota à renouveler sa coopération avec Subaru, pour mettre sur le marché un modèle entièrement repensé en 2021, toujours fidèle aux valeurs de son ancêtre. Baptisé « GR86 » pour faire écho au label Gazoo Racing, ce nouveau coupé 2 + 2 gagne 20 mm en longueur et voit sa ligne modernisée. Grâce à l'utilisation massive d'aluminium au niveau du toit et des ouvrants, la GR86 décroche le titre envié de coupé 4 places le plus léger (1 293 kg mesurés par nos soins), tandis que la rigidité à la torsion a augmenté de 50 % par rapport à l'ancienne version. Sous le capot, on retrouve avec joie un 4 cylindres atmosphérique… boxer, signé Subaru, une architecture permettant d'abaisser le centre de gravité et donc d'accroître l'agilité et le plaisir de conduite. Avec 234 ch, la GR86 est enthousiasmante à manier. Cette propulsion compacte, adepte des hauts régimes, est vive et légère dès que la route se fait sinueuse. Le tout est bien servi avec une boîte manuelle à 6 rapports à l'étagement et aux verrouillages parfaits, beaucoup plus convaincante que la boîte automatique optionnelle, assez minoritaire du côté des ventes (15 %).

Avec un tarif serré de 33 900 €, la GR86 avait tout pour séduire à nouveau un large public. Outre un malus au CO_2 français relevé à 60 000 € début 2024 – triplant le prix de la voiture ! –, les normes de sécurité européennes GSR II ont été fatales à ce coupé, que Toyota a retiré du marché. Malgré ces écueils de taille, plus de 110 passionnés se sont portés acquéreurs de la GR86 en France, et l'on trouve désormais des exemplaires en seconde main. Un plaisir accessible dès 35 000 € avec la boîte auto, mais comptez plutôt 45 000 € pour une GR86 dotée de la boîte manuelle.

INTÉRIEUR

■ Toyota a fait des progrès sensibles au niveau de la finition, qui comprend enfin quelques plastiques moussés. La présentation, quoiqu'assez basique, ne souffre aucune critique, l'ergonomie étant vraiment bien pensée, avec un petit volant sport agréable à prendre en main et un levier de vitesses court, placé idéalement. Quant à la dotation de série, elle comporte l'essentiel. Si l'électronique embarquée est fiable, Toyota a tout de même procédé à un rappel sur les GR86 produites entre

Les essais *Sport Auto*

- **No 724 (05/22) :** Contact GR86
- **No 727 (08/22) :** Contact GR86
- **No 732 (01/23) :** Grand Format GR86
- **No 734 (03/23) :** Supertest GR86

Le choix de *Sport Auto*

■ Il s'agit du modèle équipé de la boîte manuelle. Ensuite, l'idéal est de se focaliser sur un exemplaire conforme à l'origine. L'auto étant peu diffusée chez nous, il ne serait pas inintéressant d'élargir votre recherche aux pays voisins, en gardant à l'esprit qu'il faudra vous acquitter du malus en France (- 10 % par an par rapport à l'année d'origine).

mars et octobre 2022, pour vérifier la bonne activation du boîtier DCM (Data Communication Module), une sorte de boîte noire enregistrant vos paramètres de conduite, y compris votre localisation. Il permet à la voiture de communiquer avec le cloud du constructeur… En clair, s'il ne fonctionne pas, ce n'est pas plus mal.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Ce petit coupé séduit par sa ligne, mais aussi par la rigueur des ajustages entre les divers éléments et la qualité des peintures. La GR86 adopte une classique coque autoporteuse en acier, mais elle reçoit de nombreux composants en aluminium, comme le toit et les ouvrants, permettant ainsi de réduire son poids. C'est très bien, mais en cas d'accrochage, même bénin, il vous faudra voir un spécialiste de ce matériau, plus difficile à traiter que l'acier. Quant aux boucliers, peints couleur carrosserie, ils sont en composite et naturellement exposés. »»

Toyota **GR86**

» MOTEUR

■ Comme pour sa devancière, cette GR86 adopte un 4 cylindres boxer atmosphérique mis au point par Subaru. Si son ancêtre, la GT86, a connu des déboires ayant entraîné des rappels – notamment pour résoudre des fuites d'huile moteur ou pour remplacer les ressorts de soupape sous peine de casser le moteur –, il semble que le bloc de la GR86 soit bien né. Doté d'une distribution par chaîne, ce moteur boxer de 2 387 cm^3 est fiable, mais cela implique de n'effectuer aucune modification mécanique, chose hélas courante dans le milieu des japonaises sportives. Sachez qu'en cas de « petite préparation », Toyota se désengage de toute responsabilité. Afin d'éviter toute déconvenue, vous pouvez faire vérifier l'auto convoitée auprès d'un technicien certifié, de préférence dans un Gazoo Center, ce qui coûte dans les 100 € environ. Pour garantir sa bonne tenue dans le temps, ce moteur réclame une révision tous les ans dans la limite de 15 000 km. Comptez seulement 269 € pour la révision standard et 499 € pour la grosse maintenance à faire en alternance (tous les deux ans, donc, ou 30 000 km). Enfin, notez que tous les six ans, dans la limite de 90 000 km, il faudra remplacer les bougies.

TRANSMISSION

■ Cette authentique propulsion, qui privilégie avant toute chose le plaisir de conduite, laisse le choix entre une excellente boîte manuelle à 6 rapports – bien guidée et étagée – et une boîte automatique à convertisseur plus discutable, comportant le même nombre de vitesses. Cette dernière n'est pas désagréable mais ne sied pas du tout au caractère joueur et entier de la GR86. Les clients ne s'y sont pas trompés en optant à plus de 85 % pour la boîte manuelle. Dans ce cas, il faudra donc remplacer l'embrayage de temps à autre, son usure dépendant étroitement de la conduite adoptée. Cette pièce est facturée 1 325 € avec la main-d'œuvre dans le réseau.

TRAINS ROULANTS

■ La GR86 est légère pour un coupé 4 places, ce qui a le mérite d'aider à préserver les périssables. Bien sûr, cela vaut

pour une utilisation routière normale, car sur piste, les pneus et les freins peuvent partir en fumée rapidement. Une usure prononcée des pneus et des freins doit vous interpeller : vous êtes sans doute en présence d'un exemplaire habitué aux track days. Méfiance ! La bonne nouvelle, c'est que ces périssables sont plutôt bon marché. Bien que les plaquettes avant seules soient assez chères (308 € avec la pose), le prix devient plus raisonnable si vous prenez le forfait comprenant les disques (485 €). Idem pour le train arrière (686 € disques et plaquettes). Quant aux pneus de 215/40 R 18, comptez dans les 500 € par train en Pilot Sport 4. Comme sur toutes les sportives, les jantes sont vulnérables.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis (identique à celui présent sur la carte grise) est affiché sur un autocollant constructeur, collé dans l'embrasure de la portière, du côté du passager.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Constitué de 270 points de vente, le réseau est la piste à privilégier pour acquérir une auto entièrement révisée (150 points de contrôle), le label Toyota Occasion donnant droit en plus à trois ans de garantie avec l'assistance.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La GR86 est suffisamment rare et intéressante pour être proposée par quelques pros éclairés. Comme dans le réseau, vous paierez votre auto au prix fort, mais en contrepartie, vous êtes en droit d'exiger le meilleur.

LES PARTICULIERS

■ Vous y trouverez les prix les plus alléchants, mais pas toujours les plus belles voitures ! Eliminez les exemplaires au passé douteux ou ayant été modifiés, chose assez fréquente sur ce genre de sportives. Visez une première main, avec le carnet à jour et les factures correspondantes.

LE CLUB

■ Si les clubs de sportives japonaises sont légion, ceux consacrés aux Toyota GR n'existent pas encore. Il y a néanmoins sur les réseaux sociaux le **Classic Toyota Club de France** et un forum **GT86 France** qui devrait, logiquement, accepter les GR86.

TECHNIQUE

GR86 2021 à 2024	
Nbre de cylindres	**4 à plat (boxer)**
Cylindrée	**2 387 cm³**
Puissance maxi	**234 ch à 7 000 tr/mn**
Boîte de vitesses	**6 rapports manuels ou auto**
Poids	**1 293 kg**
Vitesse maxi	**226 km/h**

ENTRETIEN

Une sportive comme on les aime ! Le plaisir de conduite est réel et votre bonne humeur ne sera pas gâchée par le montant de l'addition lorsqu'il faut passer chez le concessionnaire. Pour parcourir 10 000 km par an, il faut prévoir 700 € environ...

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus	**500 € par train (18 pouces)**	**vers 40 000 km**
Amortisseurs AV/AR	**610/830 € par train**	**vers 130 000 km**
Disques AV/AR (avec plaquettes)	**485/686 € par train**	**vers 60 000 km**
Plaquettes AV	**308 € le jeu**	**vers 30 000 km**
Embrayage (disque, mécanisme et butée) :	**1325 €**	**vers 100 000 km**
Echappement (Silencieux)	**1485 €**	**vers 170 000 km**
Révision petit service	**269 €**	**tous les 15 000 km ou 1 an**
Révision grand service	**499 €**	**tous les 30 000 km ou 2 ans**

PRIX

En raison d'un malus hors-sol, les tarifs en occasion sont plus élevés que ceux en neuf ! Ainsi, comptez dans les 45 000 € en moyenne pour un bel exemplaire de moins de 30 000 km. A noter que les modèles dotés de la BVA, minoritaires et délaissés, s'affichent jusqu'à 10 000 € moins cher.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Toyota GR86 de 14 590 km, année 2022, valeur 45 890 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Auneau. Cotisation annuelle : 749 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 459 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Auneau. Cotisation annuelle : 634 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 459 €).

BILAN

★★★★★

Les atouts et les faiblesses

- **Rapport prix/plaisir**
- **Conduite authentique**
- **Fiabilité**
- **Exclusivité**
- **Entretien abordable**

- **Souvent modifiée**
- **Boîte auto peu intéressante**
- **Offre limitée en France**

Venturi Atlantique 300

Les Venturi gardent une place de choix dans le cœur des passionnés, notamment les dernières Atlantique 300, qui scellent la fin d'une belle aventure.

À PARTIR DE 90 000 € **DE 1995 À 2000**

Depuis ses débuts en 1985, Venturi s'est distingué par la sportivité assumée de ses modèles ainsi qu'un certain luxe. Un positionnement voulu dès le départ par les créateurs de cette marque, Claude Poiraud, l'ingénieur (ex-Alpine), et Gérard Godfroy, le designer. Après avoir fait forte impression avec les premières autos siglées MVS (pour Manufacture de voitures de sport), l'entreprise termine en beauté avec l'Atlantique 300. Elle sublime le design originel des premiers modèles en lui apportant quelques rondeurs bienvenues. Le résultat demeure toujours aussi convaincant aujourd'hui, et bien malin qui pourrait reconnaître les nombreux composants empruntés à des autos de grande diffusion, démarche fréquente sur les modèles artisanaux. Ainsi, le pare-brise est celui de la Renault Fuego, les rétroviseurs proviennent de la Citroën CX, les clignotants de la R5 Turbo 2 et les feux arrière de la Ford Sierra berline. Autant d'éléments bon marché… mais devenus difficiles à trouver. Ce manque de pièces disponibles concerne également la mécanique. Dans la salle des machines prend place, en position transversale arrière, un V6 français. Sur l'Atlantique, il s'agit du 3 litres de l'Alpine A610 (ex-PRV), un bloc de 281 ch réputé fiable, à distribution par chaîne, couplé à une boîte manuelle à 5 rapports. C'est la version la plus diffusée, produite à 45 exemplaires. Enfin, les 13 dernières Atlantique fabriquées à partir de 1999 ont été dotées du V6 3.0 24 S PSA déjà présent sur la Peugeot 406 Coupé, épaulé par deux turbos basse pression. Pour la petite histoire, sachez qu'il y a eu 9 exemplaires de plus destinés à la Thaïlande, équipés d'une boîte auto et de ce moteur… mais dégonflé à 210 ch. Rare et recherchée, cette ultime Venturi façonnée jusqu'en 2000 peut se dénicher dès 90 000 €. Il faudra, pour ce prix, prévoir une grosse remise à niveau chez un spécialiste. Pour repartir avec un exemplaire irréprochable, tablez plutôt sur 120 000 € pour une Atlantique monoturbo de 281 ch et 130 000 € pour une biturbo de 310 ch.

Les essais *Sport Auto*

- **No 363 (04/92) :** "Spécial Venturi"
- **No 401 (06/95) :** Essai Atlantique
- **No 423 (04/97) :** Match Atlantique 300 vs Porsche 911 Carrera S
- **No 439 (08/98) :** Contact Atlantique 300 biturbo
- **No 447 (04/99) :** Essai Atlantique 300 biturbo
- **No 721 (02/22) :** Retour aux sources Atlantique 300

INTÉRIEUR

■ C'est l'un des points forts des Venturi, les selleries en cuir habillant même le tableau de bord et les placages en bois précieux (loupe d'orme ou ronce de noyer) ont été posés par des compagnons du devoir, signe tangible de qualité. Mais l'Atlantique ne parvient pas à se déparer de son aspect artisanal, perceptible au niveau des commodos provenant de modèles de grande série. C'est par exemple le cas des interrupteurs des sièges électriques, qui sont ceux de la Peugeot 605. Même si l'électronique embarquée demeure limitée, avec le temps, il peut y avoir des problèmes à cause de gaines qui se craquellent. Aussi, chose assez classique, le ciel de toit a tendance à se détendre. Une remise en état de cet élément coûte un peu plus de 1 000 €.

Le choix de *Sport Auto*

■ Avec leur turbo à l'ancienne, peu progressif mais violent, les premières Atlantique ont leurs adeptes. Toutefois, les ultimes biturbos, plus véloces et raffinées, ne sont pas à écarter.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Comme toutes les Venturi, l'Atlantique jouit d'une structure mécanosoudée en acier très rigide sur laquelle est collée-rivetée la carrosserie en matériaux composites. Il en résulte un poids léger de l'ordre de 1 250 kg à vide, soit 300 kg de moins qu'une Porsche 993. Conçue comme une vraie voiture de course, l'Atlantique offre une répartition des masses idéale, avec la batterie logée entre les longerons avant, le moteur prenant place transversalement à l'arrière. Avec le temps, l'aspect artisanal de cette auto peut ressortir, avec des ajustages perfectibles, tout comme le rendu des peintures. Si de très nombreux éléments composant l'accastillage sont issus de la grande série (optiques, pare-brise, rétroviseurs extérieurs…), ils se font vieux et deviennent donc difficiles à trouver.

MOTEUR

■ Il y a en premier lieu l'Atlantique 300 dotée d'un simple turbo (Garrett T3 à 1 bar) emprunté à l'Alpine A610. Ce bloc est équipé d'une solide chaîne de distribution. Les ultimes exemplaires produits à partir de 1999 ont reçu le V6 PSA de la 406, épaulé par deux turbos basse pression d'origine américaine « Aerodyne Dallas » (0,5 bar), permettant de développer 310 ch. Ces derniers éléments étant devenus introuvables, gare au moment d'acheter ! De plus, ce bloc PSA « ES9 » a l'inconvénient d'avoir une distribution par courroie, une pièce à changer tous les cinq ans (3 000 € pour cette seule intervention). Qu'il s'agisse du V6 Renault « Z7X » ou PSA, le moteur installé transversalement à l'arrière se trouve confiné dans le compartiment, ce qui provoque d'autres interventions. Il dégage naturellement beaucoup de chaleur, abîmant les durits et les capteurs, des éléments à remplacer régulièrement. Attention aux durits d'essence, situées au-dessus des »»

Venturi **Atlantique 300**

»» collecteurs d'échappement ! Les échangeurs des turbos peuvent même, dans certains cas, attaquer le sommet des amortisseurs arrière… Enfin, la tête d'allumeur est à changer de temps à autre, ce qui coûte dans les 500 €. Au-delà de ces problèmes récurrents imposant un suivi assidu, il faudra assurer une révision annuelle dans la limite de 7 000 km, ce qui revient à 700 € environ pour les filtres et la vidange… Mais prévoyez plus, car il y a toujours quelques suppléments.

TRANSMISSION

■ Laissons de côté les versions dégonflées à 210 ch réservées à la Thaïlande, équipées pour les circonstances d'une boîte automatique ZF à 4 rapports. En monoturbo ou en biturbo, la Venturi Atlantique 300 est une propulsion dotée d'une boîte manuelle à 5 rapports « UN1 », largement éprouvée sur de nombreuses autos de grande diffusion, notamment sur des Renault, mais aussi sur la Lotus Esprit V8. Celle-ci est réputée fiable, mais la commande par câble peut donner des signes de faiblesse. Cette commande

n'existant plus, il sera alors nécessaire de la faire refaire par un spécialiste. Quant au remplacement de l'embrayage, à envisager aux alentours des 120 000 km, prévoyez un budget global de 2 500 € environ. Le mécanisme n'étant plus accessible en neuf, il faudra procéder à sa réfection.

TRAINS ROULANTS

■ Cette propulsion à l'ancienne, dépourvue d'ABS ou même d'antipatinage, est une auto relativement légère, donnée pour 1 250 kg à vide, ce qui a le mérite de préserver les trains roulants. Vive, agile et remarquablement équilibrée, l'Atlantique est un bonheur à conduire dans les enchaînements de virages. Même la direction assistée, empruntée à la Clio (mais recalibrée), s'avère d'une précision chirurgicale. Avec le temps, il est normal que quelques éléments soient à remplacer, ce qui impose de consulter un vrai spécialiste… pour reconditionner les pièces d'origine, certaines étant devenues introuvables. Si les plaquettes, peu chères et faciles à dénicher, proviennent d'une Citroën XM V6, les disques ne sont plus disponibles, obligeant à passer sur du bol fixe comme en compétition, ce qui revient à 450 €… pièce, sans la main-d'œuvre. Idem pour les amortisseurs, à reconditionner, ce qui coûte 700 € environ par train. Quant aux cardans arrière, ils sont issus de l'A610 Turbo mais sont retaillés.

IDENTIFICATION

■ Le numéro de série visible sur la carte grise figure sur une frappe à froid et une plaque constructeur, situées à côté de la batterie, sur une traverse du châssis.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Une piste à clairement oublier, le réseau n'existant malheureusement plus…

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ C'est une bonne voie, à condition d'acheter chez un professionnel reconnu, qui proposera un exemplaire à l'historique limpide, en parfait état de marche et de présentation. Quitte à payer le prix fort, exigez une garantie totale de minimum six mois.

LES PARTICULIERS

■ C'est la piste à privilégier pour trouver plus facilement une Atlantique. Limitez votre achat à un beau modèle appartenant depuis longtemps à un vrai amateur, qui pourra au moyen des factures d'entretien vous prouver avec quel sérieux et quelle régularité sa voiture a été suivie.

LE CLUB

■ Le très actif **Club Venturi (www.clubventuri.fr),** basé à Dole dans le Jura, compte 70 membres. Ce sont d'authentiques passionnés, et vous rapprocher de ce club vous permettra de glaner de précieux conseils, voire d'entrer en contact avec un vendeur sérieux. Sinon, il existe une grande communauté Venturi sur le compte Facebook « MVS ».

TECHNIQUE

Atlantique 300 1995 à 1999	
Nbre de cylindres	V6, 12 S, turbo
Cylindrée	2 975 cm³
Puissance maxi	281 ch à 5 300 tr/mn
Boîte de vitesses	5 rapports manuels
Poids	1 250 kg
Vitesse maxi	280 km/h

Atlantique 300 biturbo 1999 à 2000	
Nbre de cylindres	V6, 24 S, biturbo
Cylindrée	2 946 cm³
Puissance maxi	310 ch à 6 200 tr/mn
Boîte de vitesses	5 rapports manuels
Poids	1 250 kg
Vitesse maxi	275 km/h

ENTRETIEN

La Venturi Atlantique 300 n'est pas fragile, mais entre le phénomène de surchauffe dans le compartiment moteur et son âge respectable, des soucis apparaissent, rendant l'entretien courant plus exigeant. Pour parcourir 10 000 km, comptez environ 1 400 €.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	600 € par train (17 pouces)	vers 40 000 km
Amortisseurs	800 € par train	vers 100 000 km
Disques	1 100 €	vers 60 000 km
Plaquettes	170 € le jeu	vers 30 000 km
Embrayage	2 500 €	vers 120 000 km
Echappement	1 000 € (par silencieux)	vers 160 000 km
Distribution	3000 € (V6 biturbo)	tous les 5 ans
Révision petit services	700 € (vidange avec filtres)	tous les 7 000 km/1 an
Révision grand service	2 000 € (vidange, bougies, filtres)	en alternance une fois sur deux.

PRIX

Fini le temps si lointain où les Venturi étaient encore abordables. Aujourd'hui, une Atlantique 300 se déniche à 90 000 €. Pour ce prix, il faudra ajouter entre 15 000 et 20 000 € pour la remettre à niveau. Une belle monoturbo coûte au minimum 120 000 €, et une biturbo grimpe à 130 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Venturi Atlantique 300 de 44 900 km, année 1997, valeur 140 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 30 % de bonus, région Tours. Cotisation annuelle : 1537 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 2 400 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Tours. Cotisation annuelle : 1250 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 2 400 €).

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

■ Comportement exemplaire
■ Performances
■ Exclusivité

■ Rareté
■ Peu de spécialistes qualifiés
■ Faible disponibilité de certaines pièces

Volkswagen Scirocco R

Volkswagen a eu la bonne idée de relancer son coupé star des années 70 : la Scirocco. Elle repose sur une plate-forme de Golf, de la 5e génération, avec des blocs modernes. Ce coupé sait se montrer sportif avec son 2.0 de 265 ch…

À PARTIR DE 11 000 € **DE 2010 À 2017**

Volkswagen a peut-être raté, au début des années 70, le coche du coupé avec Porsche, pour concevoir la 924 (qui recevra un bloc Audi). Mais depuis, le géant de Wolfsburg s'est rattrapé en sortant, en solo cette fois, un coupé du nom de Scirocco (1974). Bien que largement développé à partir d'éléments techniques provenant de la première Golf, ce coupé a été rendu méconnaissable grâce au coup de crayon de Giugiaro. Ce coupé va connaître une carrière commerciale honorable puis disparaître après un restylage au début des années 80. Pour les années 90, Volkswagen se relance dans l'aventure avec la Corrado, plus belliqueuse en variante G60. Les années 2010 auront aussi droit à leur coupé… Scirocco ! Volkswagen est allé puiser, une fois de plus, les éléments techniques sur sa Golf de 5e génération, qui lui octroie sa plate-forme (raffermie pour l'occasion) et ses meilleurs blocs essence et diesel. Nous retiendrons le meilleur : le 2.0 turbo de la radicale version R, apparue en janvier 2010, délivrant 265 ch, soit autant qu'une Renault Mégane R.S. Mieux, pour accompagner le léger restylage opéré fin 2014, la puissance culmine à 280 ch. La ligne de petit break de chasse apparaît forte en caractère dans cette variante musclée, qui repose sur des belles jantes spécifiques en alliage de 18 pouces.

Si la Scirocco cultive une vraie personnalité, la filiation avec la Golf est évidente à l'intérieur. Faut-il s'en plaindre ? Tout respire le sérieux et la qualité. Et contrairement à d'autres coupés de l'époque (Peugeot RCZ, Audi TT…), la Scirocco offre 4 vraies places, même si celles de l'arrière ne sont pas très enviables à cause de l'effet meurtrière, généré par les fines vitres latérales. Un grief que le conducteur oubliera vite au volant de cette grosse GTI. Bien qu'un peu moins puissante que la Golf R de l'époque (271 ch), la Scirocco R tient son rang parmi les sportives et claque des temps honorables : 26,4 s pour le 1 000 m D.A. et 6,9 s pour expédier le 0 à 100 km/h selon nos mesures. Ce que les chiffres ne disent pas en revanche est la difficulté chronique du train avant pour digérer tout ça, ce qui nuit à l'efficacité et à l'agrément de conduite. Reste à cette Scirocco un style fort, des prix bas en occasion (dès 11 000 €) et une fiabilité remarquable, au-dessus de tout soupçon. *Das Auto !*

INTÉRIEUR

■ Le « verre à moitié vide » de cet habitacle est la planche de bord, qui provient de la Golf V de l'époque. Côté émotion et exclusivité, c'est donc plus que limité, mais pour voir le « verre à moitié plein », disons que cet ensemble est rationnel et bien fini. Autre atout, rare dans la catégorie : ce coupé

Les essais *Sport Auto*

- **N°578, 03/10 :** Essai Scirocco R (265 ch)
- **N°632, 09/14 :** Contact Scirocco R restylé (280 ch)

Le choix de *Sport Auto*

■ Bien sûr, si votre budget est serré, une Phase 1 de 265 ch s'imposera comme étant un choix logique, offrant le meilleur rapport prix/prestations, l'important étant de sélectionner un bel exemplaire, avec le moins de kilomètres possible. Si vous avez un budget plus confortable, visez une Phase 2, plus puissante (280 ch), plus performante, et plus richement dotée.

offre 4 vraies places, et non 2 + 2 comme un Peugeot RCZ ou un Audi TT. L'électronique embarquée, bien que déjà conséquente, ne pose guère de problème à l'usage, à condition de fréquenter régulièrement le réseau afin d'effectuer les incontournables remises à jour (pour le fonctionnement du GPS notamment). Le problème le plus fréquent provient du compresseur de la clim qui peut faire des siennes. Un défaut qui a impacté plusieurs voitures sans pour autant déclencher une action en atelier. Enfin, sachez que la carrière de la Scirocco a été ponctuée de nombreuses séries spéciales et limitées. C'est le cas de la Sport & Style (1 500 exemplaires en 2010), mais aussi de l'Ultimate (500 ex.) ou de la belle GTS (80 ex.), puis en 2015 de la Sport Edition (300 ex) ou encore en 2016 de la Black Session (400 ex.) et de l'Ultimate, début 2017.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Bien que totalement privée d'éléments en aluminium, la Scirocco fait des efforts en ayant recours à la technologie des tôles formées à chaud. Celles-ci offrent une rigidité supérieure à celle des tôles normales pour un poids réduit. Autre atout : cette structure tout en acier présente l'avantage d'être réparable hors réseau au meilleur prix, chez le petit carrossier du coin. D'origine, la Scirocco fait montre d'une belle rigueur au niveau des ajustages et de l'application des peintures. Seul bémol : le capot bombé « ramasse » facilement les projections, ce qui peut nécessiter de le repeindre afin qu'il retrouve sa superbe. Enfin, l'auto étant assez basse, pensez à ausculter les soubassements, notamment le bas du bouclier avant et les jupes. »»»

Volkswagen Scirocco R

MOTEUR

■ La Scirocco hérite du 2.0 turbo 16V à injection directe de la Golf R de l'époque (TSI). Un bloc placé transversalement plus qu'éprouvé, à la fiabilité connue et reconnue, pour peu que lui soit dispensé l'entretien prescrit. Cela passe par une révision annuelle tous les 30 000 km ou 2 ans (438 € environ dans le réseau), une grosse révision étant prévue à 90 000 km. Si vous faites beaucoup de ville ou de circuit, mieux vaut diviser par deux ces intervalles. La distribution est assurée par une courroie, à changer impérativement tous les 180 000 km ou 5 ans (prévoir environ 1 480 € de budget, dont 680 € de pièces). Un défaut récurrent périphérique au moteur, pouvant devenir grave à la longue, affecte quelques modèles (vers 80 000 km). En effet, quelques supports moteur ont été mal vissés, si bien qu'en bougeant, le moteur peut découper par contraintes la ligne d'échappement en sortie de turbo. Un point à vérifier avant d'acheter.

TRANSMISSION

■ La Scirocco R est hélas une simple traction avant, mais elle laisse le choix des armes entre une bonne vieille « boîte à poigne » à 6 rapports, bien guidée et étagée, ou une DSG comportant autant de vitesses. Cette dernière, douce et plus réactive que la transmission manuelle, permet de claquer de meilleurs temps. Réputée fiable, cette boîte à double embrayage nécessite une vidange avec le changement des filtres tous les 60 000 km. Sachez qu'elle a fait l'objet d'un rappel, pour une reprogrammation du calculateur. Un souci qui a concerné, en France, 401 Scirocco R produites entre 2009 et 2010. Un exemplaire équipé d'une boîte manuelle, habitué aux trajets urbains ou aux démarrages « canon », va vite user son embrayage (1 295 € de remplacement dans le réseau).

TRAINS ROULANTS

■ A l'instar de la plupart des Golf V dont elle dérive étroitement, cette traction se situe dans une moyenne acceptable côté poids, puisque nous l'avons mesurée exactement à 1 407 kg. C'est bon pour les performances, mais aussi pour l'efficience et la longévité des « consommables ». Bien sûr, tout dépend de la conduite adoptée, mais dans tous les cas c'est le

train avant, sur lequel repose le poids du moteur, qui souffre le plus. Passer 265 ch sur les seules roues avant, cela n'est pas sans conséquence pour l'usure des pneus, qui n'iront pas au-delà des 40 000 km (comptez 620 € par train en monte standard en 235/40 R18). Côté freinage, la Scirocco R assure et rassure avec ses 4 disques ventilés, un peu plus chers à l'avant qu'à l'arrière (respectivement 474 € et 248€ par jeu hors main-d'œuvre). Quant au jeu de plaquettes, à changer tous les 40 000 km environ, comptez 223 € de pièces. Dernier point : les belles jantes en alliage sont particulièrement exposées au moindre coup, ce qui implique une inspection attentive avant l'achat.

IDENTIFICATION

■ Les numéros d'identification (qui doivent figurer sur la carte de grise) sont visibles sur une petite plaque fixée derrière le pare-brise, et sur un autocollant, apposé dans l'embrasure de la portière, également côté conducteur.

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ La Scirocco R peut encore se trouver dans le réseau occasion Das Welt Auto (90 points de vente). Ici, pas de mauvaise surprise : vous achèterez une auto impeccable révisée et garantie dans toute l'Europe (12 ou 24 mois avec assistance 24/24), et vous bénéficiez en plus d'un contrôle gratuit au bout d'un mois (ou 2 000 km) avec un argument qui ne se refuse pas : « *Satisfait ou échangé !* »

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Scirocco R est une « voiture du peuple » pas assez prestigieuse pour intéresser ces pros qui donnent généralement dans le lourd. En revanche, nombreux sont les professionnels qui proposent ce type d'auto. Pourquoi pas, mais quitte à payer le prix fort, exigez une auto irréprochable dotée d'une garantie totale.

LES PARTICULIERS

■ C'est auprès d'un particulier que vous trouverez le meilleur rapport prix/prestations, mais sachez que les recours restent longs et difficiles en cas de vice caché (contrairement à un pro, tenu à une obligation de résultat). Limitez les risques en visant une belle première main suivie depuis ses origines par le réseau.

LE CLUB

■ En France, il existe bien une foule de clubs dédiés aux Volkswagen (Coccinelle et Golf GTI notamment), mais rien sur le modèle qui nous intéresse, excepté le club. Seul hic : il est réservé, pour l'instant, aux premiers modèles…
www.passion-scirocco.fr
(06.89.48.36.97)

TECHNIQUE

Scirocco R 2010 à 2017	
Nbre de cylindres	4 cyl. en ligne, turbo (TSI)
Cylindrée	1984 cm³
Puissance maxi	265 ch à 6 000 tr/mn (280 ch dès 2014)
Boîte de vitesses	Manuelle à 6 rapports ou robotisée DSG 6
Poids	1407 kg
Vitesse maxi	250 km/h (autolimitée)

ENTRETIEN

L'avantage de cette Scirocco est de reprendre de nombreuses pièces de la Golf GTi, d'ou un entretien relativement abordable. Loin d'être exhorbitant, le budget de la R, chaussée de pneus 18'' demande pour parcourir 15 000 km, autour de 1 325 €.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	621 € environ par train (18")	vers 35 000 km
Amortisseurs AV/AR	1132/1254 € par train	vers 150 000 km
Disques AV/AR	474/255 € le jeu	vers 100 000 km
Plaquettes AV	223 € le jeu	vers 40 000 km
Embrayage	1295 € (BVM 6)	à partir de 110 000 km
Echappement	3 215 € (complet)	à partir de 200 000 km
Révision standard	440 € environ	tous les 30 000 km/2 ans

PRIX

Vendue plus de 36 000 € en neuf sans option, la Scirocco est devenue abordable, dès 11 000 €, mais pour ce prix, vous aurez une première version dépassant les 200 000 km. A partir de 16 000 €, le kilométrage devient plus raisonnable (120 000 km environ), et les derniers exemplaires de 280 ch, peu « kilométrés », s'affichent encore à des prix proches des 25 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Volkswagen Scirocco R de 85 000 km, année 2013, valeur 18 000 €

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Tarbes Cotisation annuelle : 1 315 € TTC (franchise de 887 €)	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Tarbes Cotisation annuelle : 1 010 € TTC (franchise de 887 €)

BILAN

★★★★☆

Les atouts et les faiblesses

- ■ Fiabilité d'ensemble ■ Prix et entretien abordables ■ Vraie 4 places ■ Polyvalence à l'usage

- ■ Train avant trop sollicité ■ Comportement sous-vireur ■ Plus GTI que sportive ■ Nombreux exemplaires modifiés

Volkswagen
Golf GTI « Mk7 »

L'inoxydable Golf fête cette année ses 50 bougies ! C'est l'occasion de revenir sur la mythique GTI, présentée ici dans sa 7e et avant-dernière génération…

À PARTIR DE 11 000 € **DE 2013 À 2020**

Les essais *Sport Auto*

- **No 641 (06/15) :** Dossier 35 000 € Golf GTI
- **No 649 (02/16) :** Dossier "Essais GTi"
- **No 658 (11/16) :** Essai Golf GTI Clubsport
- **No 665 (05/17) :** Contact Golf GT Performance, Golf R & Golf TCR
- **No 686 (03/19) :** Contact Golf GTI
- **No 689 (06/19) :** Comparatif Golf GTI TCR vs Renault Mégane RS Trophy vs Honda Civic Type R vs Hyundai i30 N

En 1974, la Golf a opéré une révolution chez Volkswagen, et deux ans après, la version GTI enfonce le clou. En recevant un bloc 1.6 de 110 ch, la compacte voyait ses performances toiser des voitures plus puissantes et plus coûteuses. Au point que la majorité des constructeurs s'en est inspirée. Des décennies plus tard, la 7e génération reste fidèle à certains codes, notamment ce fameux petit liseré rouge qui court sur toute la largeur de l'auto, mais aussi un châssis abaissé, des passages de roue bien remplis et des boucliers spécifiques plus agressifs. Sous le capot, cette GTI reçoit un 2.0 TSI de 220 ch. A travers de nombreuses versions, la puissance ne va cesser de croître : le modèle

Le choix de *Sport Auto*

■ Préférez une Performance, à peine plus chère mais plus puissante, surtout après le restylage de 2017. Les amateurs devront faire preuve de patience pour dénicher les Clubsport ou une version à 3 portes dotée de la boîte manuelle, très proche dans l'esprit de la pionnière.

Performance va afficher 230 ch, la Clubsport commercialisée en 2016 va proposer 265 ch, et enfin la Clubsport S offre 310 ch au moment du léger restylage en 2017. A cette occasion, la gamme est remaniée et voit sa puissance encore accrue. La GTI culmine ainsi à 230 ch, la Performance à 245 ch, et la GTI TCR, disponible de 2019 à 2020, fournit 290 ch. Si cette Golf GTI n'est pas une sportive pure et dure, elle séduit un large public grâce à son efficacité générale, à sa fiabilité et à sa polyvalence. Elle demeure une référence dont les beaux exemplaires s'affichent désormais en occasion à 20 000 € environ…

INTÉRIEUR

■ Malgré la rigueur de l'habitacle, la Golf GTI joue sur la fibre nostalgique avec une sellerie mixte rappelant la première mouture. Sur la version à boîte manuelle, le levier de vitesses a lui aussi droit à son évocation rétro en imitant une balle de golf. Pour le reste, cet intérieur à la finition flatteuse est moderne, et il a la bonne idée de conserver de nombreux boutons physiques intuitifs. Pour l'instant, tout semble parfaitement vieillir dans le temps, y compris sur le plan électronique. Toutefois, la commande stop/start est parfois défaillante au niveau du contact. Il y a eu aussi quelques rappels pour vérifier le bon fonctionnement des airbags et la fixation de la banquette arrière.

CARROSSERIE & STRUCTURE

■ Cette 7e Golf GTI est la dernière génération à laisser le choix entre 3 ou 5 portes. La version 5 portes, plus pratique à l'usage, a été diffusée à près de 95 %. Les puristes recherchent davantage la 3 portes, qui est plus dans l'esprit de la pionnière. Dans tous les cas, excepté les boucliers spécifiques à la GTI, tous les éléments de tôlerie sont communs aux autres Golf et sont en acier. Un matériau basique, facile à réparer hors réseau, chez n'importe quel carrossier indépendant.

MOTEUR

■ Cette génération de GTI hérite du 2.0 TSI, un bloc à distribution par chaîne largement diffusé au sein du groupe Volkswagen et réputé pour sa fiabilité. C'est le cas s'il est d'origine et n'a pas bénéficié d'un « stage » pour optimiser les performances. Un point qui est à vérifier avant d'acheter. Les problèmes de surconsommation d'huile constatés sur la génération précédente ont été résolus. Vers 80 000 km, il y a une faiblesse chronique au niveau de la pompe à eau, et il faut compter 1 020 € dans le réseau pour la remplacer. Par ailleurs, un strict respect des temps de chauffe est nécessaire au turbo. Ce moteur réclame une vidange et le remplacement des filtres une fois tous les deux ans, dans la limite de 30 000 km, une fréquence à réduire en cas de conduite sportive. Misez à peu »»

Volkwagen **Golf GTI « Mk7 »**

» près sur 357 € dans le réseau, en sachant que tous les 60 000 km s'impose une grosse révision avec remplacement des bougies (environ 663 €).

TRANSMISSION

■ La GTI reçoit ici une transmission connue au sein du groupe Volkswagen. Cette DSG à double embrayage et 6 rapports est très douce et assez réactive. A partir du restylage, elle gagne une vitesse de plus. A l'instar du moteur, cette boîte brille par sa robustesse, mais il est recommandé de la vidanger tous les 60 000 km et de changer la crépine (environ 612 € dans le réseau). De même, le kit d'embrayage est ici facturé 1 345 €. A noter que Volkswagen proposait encore sur cette génération une boîte manuelle à 6 rapports, transmission très peu diffusée mais recherchée par les puristes et pouvant justifier un surcoût à l'achat. Par ailleurs, cette stricte traction bénéficie d'un différentiel électronique, utile pour gagner en motricité.

TRAINS ROULANTS

■ Abaissée de 22 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière par rapport à une Golf classique, la GTI donne satisfaction en offrant

un bon compromis entre confort et tenue de route. Elle est sous-vireuse en conduite sportive. A noter qu'une suspension pilotée appréciée par les utilisateurs était proposée en option. Pas grisante mais efficace, cette Golf GTI bénéficie de freins satisfaisants et réputés pour leur endurance. Le prix des pièces demeure raisonnable, avec 591 € pour une paire de disques avant et 313 € pour un jeu de plaquettes. A propos des freins, les disques ont fait l'objet d'un rappel en mars 2018, et une soudure de la pédale de frein a nécessité une vérification au mois de décembre 2020. Les pneumatiques de 225/40 R 18 ont un coût convenable (357 € par train, pose comprise).

Où la trouver

LE RÉSEAU

■ Cette Golf se trouve encore dans le réseau. Elle sera facturée au prix fort, mais vous aurez en contrepartie l'assurance d'acheter un véhicule impeccable à l'historique limpide, entièrement révisé (plus de 100 points de contrôle) et avec une garantie totale.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

■ La Golf GTI est un classique qui peut se dénicher chez certains pros des modèles haut de gamme. Comme dans le réseau, il n'y aura pas de cadeau côté prix, mais vous êtes en droit d'avoir une auto irréprochable, révisée et garantie.

LES PARTICULIERS

■ Les annonces de particuliers abondent pour la GTI, mais attention : entre celles qui sont importées d'Allemagne à l'historique flou et celles qui ont subi des préparations plus ou moins sérieuses, il convient de faire le tri ! Visez un exemplaire d'origine française, toujours suivi par le réseau, avec un historique clair et un entretien assidu.

LE CLUB

■ Les clubs voués aux GTI et à la Golf en particulier sont légion en France, mais ils sont davantage réservés aux modèles les plus anciens. Les plus connus sont le Passion Golf GTI (www.passiongolfgti.fr) et le Golf GTI Classic Club (06.12.51.12.77).

TECHNIQUE

Golf GTI 2013-2020	
Nbre de cylindres	4 en ligne, turbo
Cylindrée	1984 cm³
Puissance maxi	220 ch à 4 500 tr/mn (230 ch en 2017)
Boîte de vitesses	DSG 6 rapports (DSG7 en 2017) ou BVM6
Poids	1396 kg
Vitesse maxi	244 km/h

Golf GTI Performance 2013-2019	
Nbre de cylindres	4 en ligne, turbo
Cylindrée	1984 cm³
Puissance maxi	230 ch à 5 000 tr/mn (245 ch en 2017)
Boîte de vitesses	DSG 6 rapports (DSG7 en 2017) ou BVM6
Poids	1362 kg
Vitesse maxi	250 km/h

Golf GTI Clubsport 2016-2017	
Nbre de cylindres	4 en ligne, turbo
Cylindrée	1984 cm³
Puissance maxi	265 ch à 5 350 tr/mn (Clubsport S : 310 ch en 2017)
Boîte de vitesses	DSG 6 rapports (DSG7 en 2017) ou BVM6
Poids	1350 kg
Vitesse maxi	250 km/h

ENTRETIEN

La Golf GTI est un peu plus chère en entretien que les autres berlines compactes, mais ses coûts de maintenance demeurent abordables. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 610 € environ.

Intervention	Prix TTC en € (M.O. comprise)	Fréquence
Pneus AV/AR	357 € par train (18 pouces)	vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR	897 € par train	vers 220 000 km
Disques AV/AR	591/336 €	vers 60 000 /40000 km
Plaquettes AV	336 € le jeu	vers 30 000 km
Echappement (silencieux)	1000 €	vers 250 000 km
Révision petit service	357 €	tout les 30000 km/2 ans
Révision grand service	663 €	tout les 60000 km/4 ans

PRIX

La Golf GTI n'est pas rare en occasion, en version de base ou en Performance, en carrosserie 5 portes avec la boîte DSG. C'est la variante la plus répandue, et si certains exemplaires kilométrés s'affichent à un peu moins de 15 000 €, tablez plutôt sur 20 000 € pour avoir un beau modèle de 50 000 km. Les versions 3 portes équipées de la boîte manuelle, recherchées par les puristes, peuvent justifier un surcoût de 3 000 à 4 000 €.Si les Clubsport et Clubsport S ont baissé et se trouvent maintenant dès 25 000 € , seule la TCR dépasse encore les 30 000 €.

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Volkswagen Golf GTI Performance de 47 000 km, année 2019, valeur 25 000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 700 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 814 €).	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 595 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 814 €).

BILAN

★★★☆☆

Les atouts et les faiblesses

■ Polyvalence au quotidien
■ Performances intéressantes
■ Prix d'achat et entretien raisonnables

■ Trop répandue ■ Sonorité quelconque ■ Souvent modifiée ■ Conduite peu ludique

La cote des sportives

Les cours indiqués correspondent à ceux de transactions entre particuliers de voitures immatriculées en France, en bon état, n'ayant pas subi de modification et disposant d'un historique d'entretien complet. Les voitures vendues par des professionnels peuvent justifier de tarifs plus élevés, en contrepartie des services proposés.

Par Alexis Delicourt, *expert en automobiles diplômé d'État, spécialisé en véhicule de collection et de prestige,*
en collaboration avec Christian Huet, *expert international en automobiles de collection.*

ALFA-ROMEO

Modèle	Années	Prix (€)
SZ	89-92	50 000/65 000
RZ	92-94	55 000/75 000
Spider 1.6	90-94	10 000/15 000
Spider 2.0	90-94	12 000/20 000
GTV 3.0 V6	98-03	6 000/13 000
GTV 3.2 V6	03-04	11 000/15 000
Spider V6	95-06	8 000/18 000
156 GTA	02-06	15 000/20 000
8C	08-10	200 000/240 000
8C Spyder	09-10	220 000/260 000
Brera V6 3.2	06-10	10 000 / 15 000
Brera V6 3.2 Spyder	06-10	12 000/ 20 000

ALPINE

Modèle	Années	Prix (€)
A610 Turbo 3.0 V6	91-95	30 000/45 000
A610 Turbo 3.0 V6 Magny-Cours	93-94	35 000/ 50 000

ASTON MARTIN

Modèle	Années	Prix (€)
Virage Coupé	89-96	55 000/65 000
Virage Volante	90-96	75 000/105 000
Virage Vantage	95-99	95 000
Virage Break de Chasse	95-96	200 000
DB 7 3.2 340 ch Coupé	95-99	35 000/40 000
DB 7 3.2 340 ch Cabriolet	96-99	40 000/45 000
DB 7 Vantage V12 420 ch	99-03	40 000/50 000
DB 7 Vantage Volante V12	99-03	45 000/58 000
Vanquish V12 5.9 465 ch	01-04	70 000/90 000
Vanquish S V12 5.9 527 ch	04-05	95 000/100 000
Vanquish S V12 5.9 527 ch	06-07	120 000/130 000
Vanquish S V12 5.9 527 ch	08_	140 000
V8 Vantage 4.3 380 ch Coupé	06-07	40 000/50 000
V8 Vantage 4.3 380 ch Coupé	08_	54 000/60 000
V8 Vantage 4.3 380 ch Roadster	07-08	52 000/64 000
V8 Vantage 4.7 426 ch Coupé	08-09	50 000/60 000
V8 Vantage 4.7 426 ch Coupé	10-11	70 000/80 000
V8 Vantage 4.7 426 ch Roadster	08-09	65 000/70 000
V8 Vantage 4.7 426 ch Roadster	10-11	70 000/80 000
V12 Vantage 5.9 517 ch Coupé	09-11	85 000/120 000
DB 9 V12 5.9 450 ch Coupé	04-05	45 000/50 000
DB 9 V12 5.9 450 ch Volante	06-07	65 000/70 000
DB 9 V12 5.9 476 ch Coupé	08-10	65 000/75 000
DB 9 V12 5.9 476 ch Coupé	10-11	75 000/80 000
DB 9 V12 5.9 476 ch Volante	08-09	80 000/85 000
DB 9 V12 5.9 476 ch Volante	10-11	80 000/90 000
Virage V12 5.9 497 ch Coupé	11	80 000/100 000
Virage V12 5.9 497 ch Volante	11	90 000/110 000
DBS V12 5.9 517 ch Coupé	08-09	100 000/110 000
DBS V12 5.9 517 ch Coupé	10-11	110 000/125 000
DBS V12 5.9 517 ch Volante	09-10	110 000/120 000
DBS V12 5.9 517 ch Volante	11	120 000/130 000
Rapide V12 5.9 476 ch	2010-2013	55 000/75 000

Aston Martin Rapide
à partir de 55 000 €

Audi RS4 Cabriolet
à partir de 30 000 €

AUDI

Modèle	Années	Prix (€)
S2 Coupé	91-95	14 000/19 000
S3	98-01	8 000/11 000
S3 1.8T	01-03	8 000/13 000
S3	04-12	14 000/20 000
S4 Berline V6 265 ch	97-01	8 000/11 000
S4 Avant V6 265 ch	97-01	8 000/11 000
S4 V8 344 ch	03-06	10 000/14 000
S4 Avant V8 344 ch	03-06	10 000/16 000
S4 Cabriolet	04-07	10 000/20 000
S4 Berline V6 3.0 333 ch	09-11	15 000/20 000
S4 Avant V6 3.0 333 ch	09-11	20 000/25 000
RS2 Avant 2.2 315 ch	93-96	30 000/45 000
RS4 Avant V6 2.7 380 ch	00-01	20 000/34 000
RS4 V8 420 ch	06-08	26 000/31 000
RS4 Avant V8 420 ch	06-08	30 000/35 000
RS4 Cabriolet V8 420 ch	06-08	30 000/40 000
S5 Coupé V8 4.2 354 ch	07-11	15 000/25 000
S5 Cabriolet V8 4.2 354 ch	09-11	22 000/32 000
RS5 V8 450 ch	10-11	25 000/35 000
S6 V8 340 ch	98-03	7 000/15 000
S6 Avant V8 340 ch	98-03	7 000/15 000
S6 V10 435 ch	06-09	15 000/20 000
S6 Avant V10 435 ch	06-09	16 000/25 000
RS6 450 ch	02-04	10 000/15 000
RS6 Avant 450 ch	02-04	12 000/18 000
RS6 Plus 480 ch	04-05	20 000/25 000
RS6 Berline V10 5.0	08-10	25 000/28 000
RS6 Avant V10 5.0 580 ch	08-10	32 000/38 000
TT 1.8T 225 Quattro Coupé	99-05	6 000/9 000
TT 1.8T 225 Quattro Roadster	99-05	8 000/11 000
TT 3.2 V6 250 ch Coupé	04-09	8 000/14 000
TT 3.2 V6 250 ch Roadster	05-09	10 000/20 000
TTS 2.0 272 ch Coupé	08-11	15 000/25 000
TTS 2.0 272 ch Roadster	08-11	15 000/25 000
TT RS 2.5 340 ch Coupé	09-11	25 000/30 000
TT RS 2.5 340 ch Roadster	09-11	28 000/38 000
R8 4.2 V8 420 ch	07-10	40 000/45 000
R8 4.2 V8 430 ch	11	45 000/55 000
R8 4.2 V8 430 ch Spyder	11	50 000/65 000
R8 5.2 V10 525 ch	09-11	50 000/70 000
R8 5.2 V10 525 ch Spyder	09-11	65 000/75 000

BENTLEY

Modèle	Années	Prix (€)
Azure Cabriolet	95-03	65 000/80 000
Continental R Coupé	92-99	50 000/65 000
Continental GT 6.0 Coupé	04-05	30 000/40 000
Continental GT 6.0 Coupé	06-07	35 000/45 000
Continental GT 6.0 Coupé	08-09	45 000/55 000
Continental GT 6.0 Coupé	10-11	55 000/75 000
Continental GT Speed	08-09	50 000/65 000
Continental GTC Cabriolet	07-08	50 000/60 000
Continental GTC Cabriolet	09-10	65 000/75 000
Continental GTC Cabriolet	11	80 000/95 000
Continental GTC Speed	09-10	75 000/95 000
Continental GT Supersport	09-10	80 000/105 000
Brooklands	09_	130 000/140 000

Bentley Brooklands
à partir de 130 000 €

BMW

Modèle	Années	Prix (€)
M3 3.0 E36 Coupé 286 ch	93-95	15 000/22 000
M3 3.2 E36 Coupé 321 ch	96-99	18 000/ 25 000
330 Ci E46 231 ch	03-04	8 500/12 000
330 Ci E46 Cabriolet	03-04	9 000/14 000
M3 3.2 E46 343 ch Coupé	01-05	20 000/24 000
M3 3.2 E46 343 ch Cabriolet	01-05	20 000/25 000
M3 CSL E46 360 ch	03-04	60 000/90 000
335i E92 Coupé 306 ch	06-11	16 000/25 000
335i E92 Cabriolet 306 ch	06-11	16 000/26 000

Modèle	Années	Prix (€)

BMW Z1
à partir de 40 000 €

M3 E92 Coupé V8 4.0 420 ch	07-11	28 000/42 000
M3 E93 Cabriolet V8 4.0 420 ch	08-11	29 000/45 000
540i E39 V8 4.4 286 ch	98-03	6 000/12 000
540i E39 Tour V8 4.4 286 ch	98-03	6 000/12 000
M5 E34 3.8 340 ch	92-95	15 000/32 000
M5 E39 V8 5.0 400 ch	98-03	15 000/27 000
545i E60 V8 333 ch	04-05	9 000/15 000
545i E60 Touring V8 333 ch	04-05	9 000/15 000
550i E60 V8 367 ch	06-09	14 000/20 000
550i E60 Break V8 367 ch	06-09	16 000/20 000
M5 E60 V10 507 ch	05-09	22 000/40 000
850i V12 300 ch	89-92	16 000/ 30 000
850 Csi V12 380 ch	92-96	40 000/55 000
645 Ci Coupé V8 333 ch	04-05	14 000/18 000
645 Ci Cabriolet V8 333 ch	04-05	15 000/20 000
650 Ci V8 4.8 367 ch Coupé	05-09	25 000/30 000
650 Ci V8 4.8 367 ch Cabriolet	05-09	30 000/35 000
650 Ci V8 4.4 407 ch Coupé	11	35 000/40 000
650 Ci V8 4.4 407 ch Cabriolet	11	40 000/45 000
M6 Coupé V10 507 ch	05-09	25 000/32 000
M6 Cabriolet V10 507 ch	07-09	30 000/40 000
Z1	87-91	40 000/50 000
Z3 M Roadster 321 ch	97-01	25 000/35 000
Z3 M Coupé 321 ch	98-01	35 000/38 000
Z3 M Roadster 325 ch	01-02	30 000/37 000
Z3 M Coupé 325 ch	01-02	35 000/40 000
Z4 3.0i 231 ch Roadster	03-06	15 000/20 000
Z4 3.0si 265 ch Coupé	06-08	15 000/20 000
Z4 3.0si 265 ch Roadster	06-08	17 000/25 000
Z4 M Coupé 3.2 343 ch	06-08	23 000/35 000
Z4 M Roadster 3.2 343 ch	06-08	25 000/32 000
Z4 3.5i 306 ch Roadster	09-11	28 000/32 000
Z4 3.5iS 340 ch Roadster	10-11	30 000/35 000
Z8 V8 5.0 400 ch	01-03	180 000/220 000
X5 M V8 4.4 555 ch	09-11	20 000/25 000
X6 M V8 4.4 555 ch	09-11	25 000/30 000

BUGATTI

EB 110 V12 3.5	93-97	1 000 000/ 1 500
000		
EB 110 Supersport V12 3.5	93-97	1 500 000/2 500 000
Veyron 16.4 W16 8.0	06-11	1 000 000/1 500 000

CADILLAC

CTS-V V8 5.7	06-08	10 000/20 000
CTS-V V8 6.1	09-10	20 000/26 000
XLR V8 4.6	04-07	15 000/20 000
XLR-V V8 4.4	08-10	25 000/30 000
STS-V V8 4.4	08-10	12 000/20 000

CATERHAM

Super Seven 1.6K 111 ch	97-06	22 000/30 000
Super Seven 1.8 VVC	98-04	25 000/34 000
Super Seven CSR 200	06-10	38 000/42 000
S3 120 Sigma	06-10	28 000
Roadsport Sigma SV120	06-10	26 000/ 32 000

CHRYSLER

Viper GTS V10 8.0 450 ch	96-00	40 000/55 000
Viper RT-10 V10 8.0 415 ch	92-02	42 000/52 000
Crossfire Coupé V6 3.2	03-07	8 000/9 000
Crossfire Roadster V6 3.2	04-07	10 000/15 000
Crossfire SRT-6 Coupé V6 3.2	04-07	10 000/16 000
Crossfire SRT-6 Road. V6 3.2	04-07	12 000/18 500

CHEVROLET CORVETTE

C3 Cabriolet	89-93	18 000/ 21 000
C3 Coupé découvrable	89-93	18 000
ZR1 Coupé découvrable	89-93	25 000/32 000
C4 Cabriolet	93-95	23 000
C4 Coupé découvrable	93-95	16 000 / 20 000
ZR1 Coupé découvrable	93-95	30 000/32 000
C5 Coupé V8 5.7	97-04	18 000/ 25 000
C5 Cabriolet V8 5.7	97-04	20 000/28 000
C6 Coupé V8 6.0	06-07	30 000/ 35 000
C6 Coupé V8 6.2	08-11	34 000/ 38 000
C6 Cabriolet V8 6.0	06-07	34 000/40 000
C6 Cabriolet V8 6.2	08-11	40 000/45 000
Z06 Coupé V8 7.0	06-11	36 000/60 000
ZR1 Coupé V8 6.2	09-11	70 000/80 000

DODGE

Viper RT-10 V10 8.0 415 ch	92-02	35 000/50 000
Viper SRT-10 V10 8.3 506 ch	05-10	40 000/70 000

Dodge Viper SRT 10
à partir de 40 000 €

FERRARI

Testarossa	89-91	100 000 / 130 000
512 TR	92-94	130 000 / 180 000
512 M	95-96	350 000/ 400 000
550 Maranello	97-01	100 000/140 000
550 Barchetta	00-02	350 000/400000
575 M Maranello	02-05	85 000 / 120 000
575 M Superamerica	04-05	250 000/ 350 000
Mondial T	89-94	35 000/48 000
Mondial T Cabriolet	89-94	38 000/ 55 000
456 GT	94-97	50 000/60 000
456 GTA	97	45 000/60 000
456 MGT	98-02	50 000/70 000
456 MGTA	98-02	50 000/65 000
348 TB	90-93	50 000/60 000
348 TS	90-93	55 000/60 000
348 Challenge	94	50000
348 GTB	94	40 000/65 000
348 GTS	94	40 000/65 000
348 Spider	94	45 000/75 000
348 GT Competizione	94	60 000/70 000
355 Berlinetta	95-99	75 000/100 000
355 Challenge	95-98	125 000/150 000
355 GTS	95-99	80 000/120 000
355 Spider	95-99	85000 / 100 000
355 F1 Berlinetta	98-99	70 000/95 000
355 F1 GTS	98-99	75 000/110 000
355 F1 Spider	98-99	80 000/ 95 000
360 Modena	00-04	65 000/75 000
360 Modena Spider	00-04	70 000/80 000
360 Modena F1	00-04	60 000/70 000
360 Modena F1 Spider	01-04	65000 / 75000
F40	87-91	1 800 000 /2 500 000
F40 GTE	95	3 300 000 / 5 000 000
F40 LM Client	89-94	3 500 000/5 000 000
F40 LM Usine	90	3 800 000/5 300 000
F50	95-97	3 000 000 /4 000 000
F50 GT	96-97	5 000 000/ 6 000 000
Enzo	01-02	2 800 000/3 200 000
612 Scaglietti	04-10	60 000/85 000
F430	04-09	75 000/100 000
F430 Spider	05-09	85 000/110 000

Ferrari F430 Scuderia 16M Spider
à partir de 250 000 €

F430 Scuderia	08-09	180 000/190 000
F430 Scuderia 16M Spider	09_	250 000/320 000
F599 GTB	06-11	100 000/150 000
F599 HGTE	09-11	120 000/140 000
California	09-11	85 000/110 000
F458 Italia	10_15	150 000/220 000

FORD

GT V8 5.4	03-06	220 000/350 000
Mustang V6 4.0	04-09	15 000/20 000
Mustang V8 GT 4.6	04-09	20 000/25 000
Mustang Shelby GT 500	06-09	35 000/45 000

HOMMELL

RS2 Berlinette 2.0 195 ch	00-03	30 000/35 000

HONDA

NSX 3.0 274 ch	91-94	40 000/45 000
NSX 3.2 294 ch	97-01	42 000/47 000
NSX 3.2 294 ch	02-05	48 000/60 000
S2000 Cabriolet 2.0 240 ch	00-03	15 000/20 000
S2000 Cabriolet 2.0 240 ch	04-09	20 000/30 000

LAMBORGHINI

Diablo	90-97	110 000/170 000
Diablo Spider	96-97	170 000/ 200 000
Diablo VT	93-97	130 000 / 180 000
Diablo VT Roadster	97_99	200 000
Diablo SV	96-97	240 000
Gallardo	04-10	70 000/110 000
Gallardo Spider	04-10	85 000/130 000
Gallardo Superleggera	07-11	120 000/150 000
Gallardo LP 560-4	08-11	85 000/120 000
Gallardo LP 560-4 Spyder	08-11	90 000/130 000
Murciélago	02-10	150 000/200 000
Murciélago Roadster	05-10	140 000/220 000
Murciélago LP 670-4SV	09-10	300 000/350 000

LANCIA

Delta HF Integrale	88-92	20 000/60 000
Hyena Zagato Coupé	92-96	100 000/140 000

LEXUS

SC 430 V8 4.3 286 ch	01-06	12 000/18 000
SC 430 V8 4.3 286 ch	07-09	20 000/23 000
IS-F V8 5.0 423 ch	08-11	23 000/28 000

»»

LA COTE DES SPORTIVES

JAGUAR

Modèle	Années	Prix (€)
XJ 220	92-94	450 000/550 000
XJS 4.0 Coupé	91-94	15000/22000
XJS 4.0 Cabriolet	92-94	20 000/ 25 000
XJS 4.0 Coupé	94-96	15 000/22 000
XJS 4.0 Cabriolet	94-96	22 000/ 25 000
XJS V12 5.3 Coupé	91-93	15 000/20 000
XJS V12 5.3 Cabriolet	91-93	24 000
XJS V12 6.0 Coupé	93-95	15 000/20 000
XJR/S V12 6.0 Coupé	91-94	25 000 / 30 000
XJR 4.0 330 ch	95-97	12 000
XJR 4.0 375 ch	98-03	13 000/15 000
XJR 4.2 416 ch	04-09	18 000/20 000
XK8 4.0 Coupé	96-02	13 000
XK8 4.0 Cabriolet	97-02	17 000
XKR 4.0 375 ch Coupé	98-02	16 000
XKR 4.0 375 ch Cabriolet	98-02	20 000/30 000
XK8 4.2 Coupé	2002 -2005	18 000
XK8 4.2 Cabriolet	2002 -2005	24 000
XKR 4.2 406 ch Coupé	2002 -2005	28
XKR 4.2 406 ch Cabriolet	2002 -2005	30 000
XK 4.2 Coupé	2006-2007	20 000/ 25 000
XK 4.2 Coupé	2008-2009	30
XK 4.2 Cabriolet	2006-2007	33
XK 4.2 Cabriolet	2008-2009	35
XKR 4.2 416 ch Coupé	2006-2007	33 000
XKR 4.2 416 ch Coupé	2008-2009	35
XKR 4.2 416 ch Cabriolet	2006-2007	35
XKR 4.2 416 ch Cabriolet	2008-2009	38 000
XK 3.5 258 ch Coupé	2008-2009	20 000
XK 3.5 258 ch Cabriolet	2008-2009	20 000/25 000
XK 5.0 385 ch Coupé	2009-2010	30 000/ 35 000
XK 5.0 385 ch Cabriolet	2009-2010	35 000/ 40 000
XKR 5.0 510 ch Coupé	2009-2010	40 000/ 45000
XKR 5.0 510 ch Coupé	2011	45 000/ 50000
XKR 5.0 510 ch Cabriolet	2009-2010	45 000
XKR 5.0 510 ch Cabriolet	11	50
XKR/S 5.0 550 ch Coupé	11	55000 / 60000
S-Type R 4.2 416 ch	2002-2007	9 000/15 000
XFR	2009-2011	20 000/25 000

LOTUS

Elan SE	90-92	15 000
Elan S2	93-96	17 000
Esprit Turbo SE	89-93	22 000
Esprit 4 264 ch	93-96	30 000
Esprit Sport 300	93-96	32 000
Esprit 4S 286 ch	95-96	34 000
Esprit V8 350 ch	96-03	45 000
Esprit GT3 240 ch	97-99	35 000
Esprit Sport 350	99-00	38 000
340 R 177 ch	99-00	40 000
Elise 120 ch	96-01	15 000/20 000
Elise 111 122 ch	01-04	20 000/22 000
Elise 111S 143 ch	99-01	17 000/23 000
Elise 111S 158 ch	01-06	19 000/25 000
Elise 111R 192 ch	04-05	25 000/27 000
Elise 111R 192 ch	06-07	28 000/30 000
Elise 111R 192 ch	08-09	32 000/35 000
Elise 111R 192 ch	10	38 000
Elise S 136 ch	06-07	20 000/24 000
Elise S 136 ch	08-09	25 000/29 000
Elise S 136 ch	10	32 000
Elise SC 220 ch	08-10	30 000/35 000
Exige Mk1 177 ch	00-01	23 000/24 000
Exige Mk2 192 ch	03-04	25 000/27 000
Exige Mk2 192 ch	05-06	28 000/30 000
Exige Mk2 192 ch	07-08	30 000/33 000
Exige S 221 ch	06-07	33 000/36 000
Exige S 221 ch	08-09	36 000/40 000
Exige S 221 ch	10	40 000/42 000
Europa S 200 ch	07-08	24 000/28 000
Europa S 200 ch	09-10	28 000/32 000
Europa SE 225 ch	08-09	31 000/35 000
Europa SE 225 ch	10	37 000
Evora 280 ch	09-11	30 000/40 000
Evora S 350 ch	11	40 000/50 000

Lotus Exige S
à partir de 33 000 €

MASERATI

Biturbo 2.8 Coupé	90-94	7 000/10 000
Biturbo 2.8 Cabriolet	90-94	15 000/20 000
Shamal	90-96	45 000/65 000
Ghibli	92-98	20 000/25 000
3200 GT	98-02	20 000/30 000
4200 Cambiocorsa Coupé	02-04	25 000/30 000
4200 Cambiocorsa Spider	02-04	32 000/40 000
MC 12	05-06	2 000 000
Quattroporte	04-10	20 000/40 000
GranSport	05-08	30 000/45 000
GranSport Spyder	06-08	50 000/55 000
GranTurismo	07-10	35 000/45 000
GranTurismo S	08-11	40 000/52 000
GranCabrio	10-11	50 000/60 000

MAZDA

RX-8 231 ch	05-09	6 000/12 000

MERCEDES

190E AMG W201 3.2 234 ch	87-94	20 000/25 000
190E 2.5 16S W201 Evo. 2	90-91	150 000
C 36 AMG W202 3.6 280 ch	93-97	7 000/12 000
C 43 AMG W202 V8 4.2 306 ch	97-00	10 000/15 000
C 32 AMG W203 V6 3.2 Berline	01-03	17 000/19 000
C 32 AMG W203 V6 3.2 Break	01-03	18 000/20 000
C 55 AMG W203 V8 5.4 Berline	04-07	20 000/22 000
C 55 AMG W203 V8 5.4 Break	04-07	22 000/25 000
C 63 AMG W204 Berline V8 6.2	08-11	27000/30 000
C 63 AMG W204 Break V8 6.2	08-11	30 000/38 000
SLK 32 AMG R170 V6 3.2	01-03	18 000/23 000
SLK 55 AMG R171V8 5.4	04-07	25 000/28 000
SLK 55 AMG R171 V8 5.4	08-10	28 000/30 000
500 E W124 Berline V8	90-95	35 000/50 000
E 55 AMG W210 V8 5.4 Berline	99-00	12 000/15 000
E 55 AMG W210 V8 5.4 Break	99-00	13 000/16 000
E 55 AMG W211 V8 5.4 Berline	03-06	17 000/25 000
E 55 AMG W211 V8 5.4 Break	03-06	20 000/30 000
E 63 AMG W211 Berline V8 6.2	06-08	25 000/33 000
E 63 AMG W211 Break V8 6.2	06-08	25 000/35 000
E 63 AMG W211 Berline V8 6.2	09-11	36 000/45 000
E 63 AMG W211 Break V8 6.2	09-11	36 000/45 000
CLK 55 AMG W208 Coupé	99-02	12 000/15 000
CLK 55 AMG W209 V8 5.4 Cpé	04-06	16 000/20 000
CLK 55 AMG W209 V8 5.4 Cab	04-06	21 000/26 000
CLK 63 AMG V8 6.2 Coupé	07-09	30 000/50 000
CLK 63 AMG V8 6.2 Cabriolet	07-09	32 000/51 000
CLK 63 AMG Black S Coupé	07-08	75 000/90 000

Mercedes-McLaren SLR '722'
à partir de 210 000 €

CLS 55 AMG W219 V8 5.4	04-05	23 000/30 000
CLS 63 AMG W219 V8 6.2	06-10	30 000/50 000
CLS 63 AMG V8 5.5 525 ch	11	50 000/65 000
CL 55 AMG W215 V8 5.5	00-04	20 000/34 000
CL 65 AMG W215 V12 6.0	04-05	35 000/40 000
CL 63 AMG W216 V8 6.2	07-10	50 000/55 000
CL 65 AMG W216 V12	07-09	60 000/90 000
SL 55 AMG R230 V8 5.4	02-03	30 000/35 000
SL 55 AMG R230 V8 5.4	04-05	35 000/40 000
SL 55 AMG R230 V8 5.4	06-07	45 000/50 000
SL 65 AMG R230 V12 6.0	05-07	55 000/75 000
SL 63 AMG R230 V8 6.2	08-11	60 000/70 000
SL 65 AMG R230 V12 6.0	08-10	70 000/80 000
SLS AMG V8 571 ch	10-11	130 000/170 000
McLaren SLR V8 5.4	05-06	160 000/200 000
McLaren SLR '722' V8 5.4	06-07	210 000/230 000
McLaren SLR Roadster V8 5.4	08-09	250 000/270 000
ML 55 AMG V8 5.4 347 ch	00-04	12 000/16 000
ML 63 AMG V8 6.2 510 ch	06-10	28 000/50 000
G 55 AMG V8 5.4 476 ch	05-06	40 000/50 000
G 55 AMG V8 5.4 507 ch	08-10	55 000/60 000

MG

F 1.8 120 ch	96-02	3 000/7 000
TF 1.8 135 ch	03-05	5 000/10 000
ZT 2.5 190 ch	02-06	3 000/8 000

MINI

Cooper S 163 ch	02-04	5 000/6 000
Cooper S 170 ch	04-06	6 000/8 000
Cooper S 170 ch Cabriolet	04-06	7 000/8 000
Cooper S 175 ch	07-09	10000/ 12 000
Cooper S 175 ch Cabriolet	09_	10 000/13 000
Cooper S 175 ch Clubman	08-09	9 000/11 000
Cooper S 184 ch	10-11	11 000/13 000
Cooper S 184 ch Cabriolet	10-11	14 000/ 15 000
Cooper S 184 ch Clubman	10-11	12000 /14 000
Cooper S Works 200 ch	03-06	8 000/9 000
Cooper S Works 210 ch	07-09	10
Cooper S Works 210 ch Clubman	08-09	13
Cooper S Works 211 ch	10	14
Cooper S Works Cabriolet	10	16
Cooper S Works 211 ch Clubman	10	16 000

MITSUBISHI

3000 GT-VR4 3.0	91-01	7 000/20 000
Lancer Evolution 8 2.0	04-05	15 000/22 000
Lancer Evolution 9 2.0	06-07	24 000/27 000
Lancer Evolution 10 2.0	08-11	24 000/30 000

Mitsubishi Lancer Evolution 8
à partir de 15 000 €

Modèle	Années	Prix (€)

MORGAN

Plus 4	90-93	28 000/35 000
Plus 4	93-01	30 000/35 000
Plus 4	05-10	40 000/45 000
Plus 8 V8 3.9 Roadster	91-98	40 000/60 000
Plus 8 V8 4.6	98-00	45 000/60 000
Roadster V6	05-09	45 000/50 000
Aero 8 286 ch	00-03	40 000
Aero 8 325 ch	04-05	55 000
Aero 8 333 ch	06-09	70 000/85 000

Nissan 370 Z Coupé
à partir de 26 000 €

NISSAN

300 ZX Coupé V6 3.0 280 ch	91-96	12 000/18 000
350 Z Coupé V6 3.5 280 ch	03-06	14 000/18 000
350 Z Coupé V6 3.5 313 ch	07-09	18 000/22 000
350 Z Roadster V6 3.5	03-06	14 000/18 000
350 Z Roadster V6 3.5	07-09	18 000/22 000
370 Z Coupé V6 3.7	09-11	26 000/30 000
370 Z Roadster V6 3.7	10-11	25 000/32 000
GT-R V6 3.8 485 ch	09-11	50 000/60 000

PORSCHE

911 Type 964		
Carrera 2 Coupé 3.6	90-94	45 000/ 60000
Carrera 2 Targa 3.6	90-93	55 000/65 000
Carrera 2 Cabriolet 3.6	90-94	45 000/65 000
Carrera 2 Cabriolet Turbolook 3.6	93	90 000/120 000
Carrera 2 Speedster 3.6	93-94	130 000/170 000
Carrera 4 Coupé 3.6	89-94	40 000/60 000
Carrera 4 Targa 3.6	90-93	40 000/ 60 000
Carrera 4 Cabriolet 3.6	90-94	50 000/ 60 000
Carrera 4 Jubilé 3.6	93-94	100 000/130 000
Carrera RS 3.6	92	160 000/190 000
Turbo 3.3	91-92	100 000/150 000
Turbo 3.6	93-94	200 000/350 000
Turbo S 3.6	93-94	350 000
911 Type 993		
Carrera Coupé 3.6 272 ch	94-98	55 000/ 70 000
Carrera S Coupé	97-98	100 000/ 130 000
Carrera Targa	96-98	65 000/ 75 000
Carrera Cabriolet 3.6	94-98	60 000/75 000
Carrera RS Coupé 3.8	95-96	220 000/270 000
Carrera 4 Coupé	94-98	53 000/ 68 000
Carrera 4 Cabriolet	94-98	53 000/68 000
Carrera 4S 3.6	96-98	90 000/120 000
Turbo 3.6	95-98	150 000/170 000
Turbo S 3.6	98	250 000/ 300 000
GT2 3.6	96-97	800 000/900 000
911 Type 996		
Carrera Coupé 3.4	98-01	20 000/25 000
Carrera 4 Coupé 3.4	98-01	20 000/25 000
Carrera 4 Millenium 3.4	00_	38 000 / 42 000
Carrera Cabriolet 3.4	98-01	28 000/ 32 000
Carrera 4 Cabriolet 3.4	98-01	28 000/32 000
Carrera Coupé 3.6	01-04	30 000/ 35 000
Carrera 4 Coupé 3.6	01-04	30 000/35 000
Carrera 4 Cabriolet 3.6	01-04	33 000/37 000
Carrera Targa	01-05	38 000/42 000
Carrera 4S Coupé	02-05	40 000/45 000
Carrera 4S Cabriolet	03-05	40 000/48 000
GT3 3.6	00-03	70 000 / 80 000
GT3 3.6	04-05	75000 / 90000
GT3 RS 3.6	05_	180 000/230 000
Turbo 3.6	00-05	50 000/65 000
Turbo Cabriolet	03-05	60 000/65 000
Turbo S 3.6	05_	80 000 / 85 000
Turbo S Cabriolet 3.6	05_	85 000 / 95 000
GT2 3.6	01-05	130 000/200 000
911 Type 997		
Carrera Coupé 3.6 325 ch	05-08	40 000/45 000
Carrera Cabriolet 3.6 325 ch	05-08	40 000/50 000
Carrera S Coupé 3.8 355 ch	05-08	40 000/55 000
Carrera S Cabriolet 3.8 355 ch	05-08	50 000/60 000
Carrera 4 Coupé 3.6 325 ch	05-08	40 000/45 000
Carrera 4 Cabriolet 3.6 325 ch	05-08	40 000/50 000
Carrera 4S Coupé 3.8 355 ch	05-08	48 000/57 000
Carrera 4S Cabriolet 3.8 355 ch	05-08	48 000/60 000
Targa 4 3.6 325 ch	06-08	47 000/57 000
Targa 4S 3.8 355 ch	06-08	55 000/65 000
Turbo Coupé 3.6 480 ch	06-09	65 000/75 000
Turbo Cabriolet 3.6 480 ch	06-09	70 000/80 000
Turbo Coupé/Cabriolet 3.8 500 ch	10. 13	75 000/95000
Turbo S Coupé 3.6 510 ch	06-09	75 000/85 000
Turbo S Coupé 3.8 530 ch	10. 13	95 000/ 100 000
GT3 3.6 415 ch	06-09	70 000/90 000
GT3 3.8 435 ch	10 11	90 000 / 110 000
GT3 RS 3.6 415 ch	06-09	100 000/140 000
GT2 3.6 530 ch	07-09	90 000 / 130 000
Carrera Coupé 3.6 345 ch	09-11	45 000/55 000
Carrera Cabriolet 3.6 345 ch	09-11	50 000/60 000
Carrera S Coupé 3.8 385 ch	09-11	57 000/65 000
Carrera S Cabriolet 3.8 385 ch	09-11	57 000/68 000
Carrera 4 Coupé 3.6 345 ch	09-12	55 000/60 000
Carrera 4 Cabriolet 3.6 345 ch	09-12	50 000/60 000
Carrera 4S Coupé 3.8 385 ch	09-12	65 000/70 000
Carrera 4S Cabriolet 3.8 385 ch	09-12	65 000/75 000
Targa 4 3.6 345 ch	09. 13	60 000/70 000
Targa 4S 3.8 385 ch	09.13	70 000/80 000
Panamera		
S 4.8 400 ch	09-11	35 000/50 000
Turbo 4.8 500 ch	09-11	40 000/55 000
Carrera GT		
GT 5.7	03-06	800 000/1 200 000
Cayenne		
S 4.5	03-06	10 000/15 000
Turbo 4.5	03-06	20 000/28 000
S 4.8	07-09	22 000/30 000
Turbo 4.8	07-09	35 000/40 000
944		
S2 Coupé 3.0	89-91	12 000/17 000
S2 Cabriolet 3.0	91	17 000/22 000
Turbo Coupé 2.5	89-91	25000 / 35000
Turbo Cabriolet 2.5	91	25 000/ 38 000
968		
Coupé 3.0	92-95	25 000/ 28 000
Cabriolet 3.0	92-95	28 000/ 30 000
Club Sport 3.0	93-95	40 000/55 000
928		
928 GT 5.4	89-91	25 000/ 38 000
928 GTS 5.4	92-95	40 000/50 000
Boxster		
2.5 204 ch	96-99	8000/13 000
2.7 220 ch	00-02	9000/ 15 000
2.7 228 ch	02-04	10000/ 16 000
S 3.2 252 ch	00-02	12 000/18 000
S 3.2 260 ch	02-04	15 000 / 19 000
2.7 240 ch	05-06	17000 /22 000
S 3.2 280 ch	05-06	20 000/25 000
2.7 245 ch	07-09	20 000/ 26 000
S 3.4 295 ch	07-09	24 000/ 30 000
2.9 255 ch	09-12	22 000/32 000
S 3.4 310 ch	09-12	30 000/40 000
RS 60 3.4 303 ch	08_	35 000/40 000
Spyder 3.4 320 ch	10.12	50 000/70 000
Cayman		
2.7 245 ch	06-08	18 000/ 26 000
2.9 265 ch	09-12	21 000/35 000
S 3.4 295 ch	06-08	25 000/30 000
S 3.4 320 ch	09-10	27 000/35 000

Porsche 911 '996' Carrera 4S
à partir de 40 000 €

RENAULT

Spider 2.0 16S	95-97	30 000/45 000
Clio Williams 2.0	93-96	15 000/24 000
Clio V6 3.0	00-02	30 000/40 000
Clio V6 3.0	03-05	35 000/50 000
Clio RS 2.0	06-10	7 000/15 000
Mégane RS 2.0	10-11	12 000/15 000
Laguna Coupé V6 3.5	08-12	8 000/15 000

ROLLS-ROYCE

Phantom 460 ch	04-05	90 000/110 000
Phantom 460 ch	06-07	130 000/170 000
Phantom 460 ch	08-09	180 000/200 000
Phantom Drophead Coupé	08-10	180 000/230 000

SUBARU

Impreza GT Turbo 2.0	95-00	7 000/14 000
Impreza WRX 2.0	01-07	10 000/15 000
Impreza WRX Sti 2.0	02-05	13 000/19 000
Impreza WRX Sti 2.5	05-07	18 000/22 000
Impreza WRX Sti 2.5	08-11	23 000/30 000

TVR Sagaris
à partir de 70 000 €

TVR

Griffith 4.0 Cabriolet	93-98	25 000/30 000
Griffith 5.0 Cabriolet	93-98	30 000/40 000
Chimaera 4.0 Cabriolet	92-98	20 000/25 000
Chimaera 4.0 Cabriolet	98-01	25 000/30 000
Chimaera 4.5 Cabriolet	98-01	30 000/35 000
Chimaera 5.0 Cabriolet	92-98	30 000/35 000
Chimaera 5.0 Cabriolet	98-01	35 000/40 000
Tuscan 3.6 et 4.0 350 ch	03-06	33 000/50 000
Tuscan S 4.0 400 ch	03-06	35 000/50 000
Sagaris 4.0 400 ch	05-06	70 000/90 000

VENTURI

V6 Turbo Cup 221 210 ch Coupé	90-93	25 000/ 28 000
V6 Turbo SPC 221 210 ch Cabriolet	91-95	34 000
V6 Turbo Cup 511 260 ch Coupé	90-94	29 000
V6 Turbo SPC 511 260 ch Cabriolet	91-93	34 000
Atlantique Cup 511 260 ch Coupé	92-93	30 000
400 Trophy Coupé	92-95	50 000
260 LM Cup 260 ch Coupé	94-96	45 000
400 GT V6 3.0 408 ch Coupé	94-96	130 000
300 Atlantique 281 ch Coupé	95-96	53 000
300 Atlantique biturbo 310 ch Coupé	99-00	68 000

Votre abonnement
-34%
de réduction

Abonnez vous à Sport auto et recevez **en cadeau,** cette superbe montre Chronographe

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

5€99/MOIS
pendant 6 mois
puis 6€50 au lieu de ~~9€08~~
+
La version numérique
incluse dans votre abonnement
à consulter sur **kiosquemag.com**
+
Un hors-série
+
la montre Chronographe
en cadeau

PLUS RAPIDE
rendez-vous sur
bit.ly/hs-76
ou flashez le Qrcode
pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

Bulletin d'abonnement

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case) # M041 # D1399518

☐ **Offre mensuelle** Sport Auto chaque mois + 1 hors-série pour **5,99€/mois** puis 6,50€/mois la 2ème année au lieu de ~~9,08€~~ **+ une montre Chronographe. [1]** **-34%**

☐ **Offre annuelle** Sport Auto chaque mois pendant 1 an (12 nos) sans hors-série au prix de **69,90€** au lieu de ~~98,59€~~*. **[2]** **-29%**
Mon abonnement se renouvellera automatiquement à la date anniversaire sauf résiliation de ma part. Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Sport Auto.

2 Je choisis le mode de paiement

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

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

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

- **Par carte bancaire** (plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !) Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/hs-76,** la boutique officielle de Sport Auto.
- **Par chèque** (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom de : Sport Auto - Service abonnements - 59898 Lille Cedex 9

Date : ☐☐/☐☐/☐☐☐☐
Signature obligatoire :

3 Je complète mes coordonnées :

Nom** : ☐☐☐☐

DPM MOTORS | DPM CLASSIC

LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ

LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ 770
Année : 08/20
Kilométrage : 1.095 km
Année : 08/20

PORSCHE 918 SPYDER
Année : 07/15
Kilométrage : 6.500 km

ASTON MARTIN DB12 680
Année : 01/25
Kilométrage : 3.144 km

MERCEDES-BENZ AMG GT
BLACK SERIES
Année : 02/22
Kilométrage : 15.100 km

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

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

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

avec renew, l'électrique reste accessible toute l'année

Renault Twingo E-Tech d'occasion

99€ à partir de /mois(2)

fr.renew.auto

renew

véhicules d'occasion toutes marques reconditionnés et certifiés électrique, hybride, essence, diesel et gpl à découvrir dans les réseaux Renault et Dacia

modèle présenté : **Renault twingo e-tech électrique intens à 107€/mois, garantie 5 sur 5 incluse!**(2) (1) Renault twingo e-tech entry d'occasion 4 ans/40 000 km d'un montant de 9 900€, loa 61 mois/50 000 km. **1er loyer majoré de 1 500€, puis 60 loyers de 99€/mois pour 10 000 km/an, dont 89€ de loyer,** et 10€ de garantie 5 sur 5 facultative* un crédit vous engage et doit être remboursé. vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. après paiement dernier loyer, possibilité restitution ou acquisition véhicule pour montant option achat à 4 640€ ttc. **montant total dû en cas acquisition en fin contrat* de 11 480€ ttc.** assurances facultatives dipe : 13€/mois. offre à particuliers non cumulable, valable dans réseau renew participant jusqu'au **30/11/25**, dans limite stocks disponibles. si accord diac, agissant sous marque commerciale Mobilize Financial Services, sa au capital 415 100 500€ - siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). (2) prestation optionnelle, avec extension garantie constructeur et assistance, souscrite avec contrat location avec option d'achat. offre à particuliers non cumulable, valable dans réseau renew pour véhicule occasion de marques Renault ou Dacia moins 5 ans et 120 000 km. *hors assurances facultatives. voir fr.renew.auto.

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer