

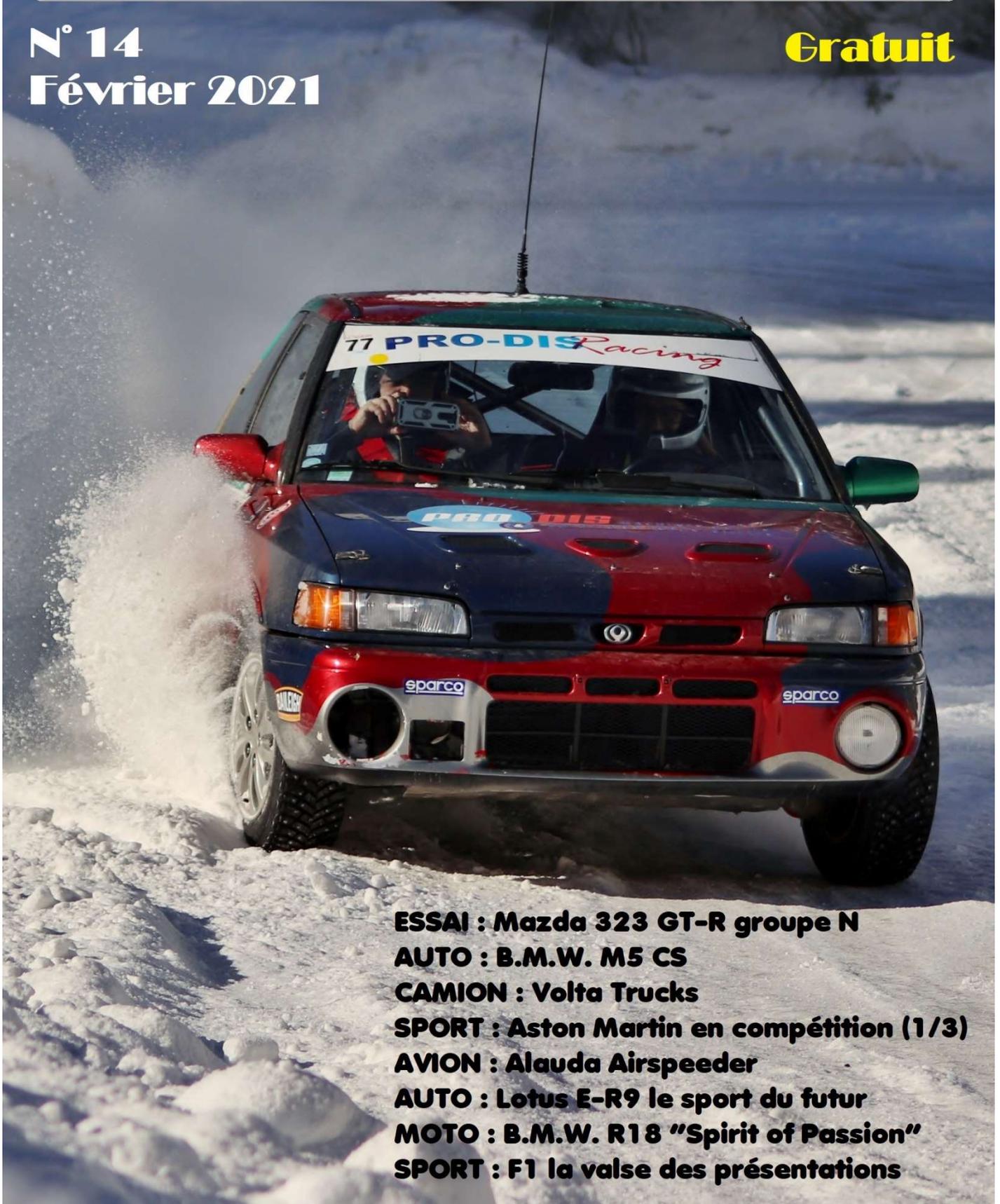
Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



N° 14
Février 2021

Gratuit



ESSAI : Mazda 323 GT-R groupe N
AUTO : B.M.W. M5 CS
CAMION : Volta Trucks
SPORT : Aston Martin en compétition (1/3)
AVION : Alauda Airspeeder
AUTO : Lotus E-R9 le sport du futur
MOTO : B.M.W. R18 "Spirit of Passion"
SPORT : F1 la valse des présentations

Nous accueillons ce mois un nouveau collaborateur à **Auto Full News**. **Eric Moschietto** sera notre correspondant à l'autre bout du monde et plus particulièrement en Australie où la passion mécanique n'est pas en reste. Son premier reportage l'a conduit vers un climat inhabituel pour lui au circuit de glace de Flaine où nous avons eu la chance de participer à des essais avec le **Team Pro-Dis**. La saison de F1 se profile avec les premières présentations à la presse. Nous ouvrons un chapitre sur l'engagement d'Aston Martin en sport automobile à l'occasion de son arrivée en F1. Vous aurez également l'occasion de découvrir l'étonnant **Alauda Airspeeder** qui pourrait ouvrir une nouvelle ère en sport mécanique.

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa précieuse collaboration – Photo couverture Aleksandr

AUTO : Lotus E-R9, un avion de chasse au Mans en 2030 ?

Cet été verra le lancement de l'ultime Lotus à moteur thermique avant que la marque britannique se tourne définitivement vers l'électrification. Après avoir présenté en 2020 la supercar Evija électrique (2000 ch.), Lotus se projette en 2030 avec un magnifique concept car baptisé E-R9 destiné aux 24 H. du Mans. Le nom fait référence à «Endurance Racer», tandis que 9 était le numéro de course de la Lotus Mark IX de Colin Chapman lors de sa première participation au Mans en 1955.



Entre voiture et avion de chasse, les lignes aérodynamiques toutes en courbes sont à géométrie variable et modifiable depuis l'habitacle par le pilote afin obtenir le moins de traînée en ligne droite ou plus d'appui en courbes. La carrosserie se pare de noir et d'or afin de rappeler le prestigieux passé sportif de la marque en F1. Nous n'avons aucune donnée technique mais le choix se porterait d'une motorisation dans chaque roue.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Lotus

Malgré l'heure matinale, c'est une station baignée par le soleil que nous découvrons au moment de plonger dans les derniers lacets nous menant au circuit de glace de **Flaine**. Depuis près de 40 ans, **Eric Carton**, son créateur en a fait un lieu de référence pour apprendre ou se perfectionner dans l'art de la conduite sur glace. Notre équipe d'**Auto Full News** avait rendez-vous avec **Jurjen Van Katwijk** et **Louis Rivron** du **Team Pro-Dis Racing** basé dans la Loire. Les deux comparses nous accueillent



chaleureusement alors qu'ils effectuaient les dernières vérifications de leur **Mazda 323 GT-R Groupe N** sur le point de prendre la piste pour un premier run. C'est notre photographe Aleksandr qui prenait place aux côtés de **Jurjen** pour ces premiers tours de roue pendant qu'**Eric**, notre correspondant australien et moi-même questionnons **Louis** sur l'histoire de cette Mazda. Il s'agit de l'un des **200** exemplaires de la **GT-R Type BG** produit entre 1992 et 1994. Nous sommes ici en présence de l'exemplaire numéroté **137/200** que pilotait **Yves Levallant** entre 1997 et 2006. La voiture fut ensuite remise pendant **14 ans** avant que **Jurjen Van Katwijk** et son team lui redonnent vie. Le moteur de **1840 cm³** est strictement d'origine, mais grâce à l'ablation du catalyseur, il voit sa puissance passer de **185 ch.** à **210 ch.** La 323 est équipée d'un arceau soudé et surtout des excellents combinés **Protlum Top Race ARV**. Ce modèle de combinés à **3 voies** réglables avec contrôle actif du rebond est avant tout destiné à la terre mais notre essai du jour va mettre en évidence son incroyable efficacité sur glace. **Protlum** propose des produits très aboutis et capables de supporter de grosses contraintes d'utilisation tout en assurant une température constante de l'huile au bénéfice de la motricité. La marque **Tchèque** séduit de plus en plus de pilotes et commence à se faire une place de choix dans le sport automobile. Pour cette journée, la **Mazda** se chaussait en **Michelin X-Ice North 4** en **195/55/15** dont les clous de la partie centrale ont été ôtés afin de ne pas trop altérer la surface de la glace. Mais voilà que **Jurjen** termine son premier run visiblement satisfait du comportement de sa Mazda. Je ne me fais pas prier pour remplacer **Aleksandr** pour le deuxième run. Ayant eu l'occasion de tourner plusieurs fois à **Flaine**, je peux ainsi me faire une idée plus précise du comportement de l'auto. Bien que cela soit une première pour **Jurjen**, ce dernier se montre



particulièrement à l'aise. La voiture se place bien au freinage et une fois sur l'angle la puissance passe bien dans les **4 roues** (43 % à l'avant et 57 % à l'arrière) tandis que l'**autobloquant** fait son office pour maintenir la dérive. Cela semble facile, et pourtant, la conduite sur glace est un art qui requière une finesse toute particulière dont semble bien s'accommoder le pilote du jour. Appel et contre-appel se succèdent. Grisé par le bonheur d'être dans le baquet de droite, j'en oublie presque que le beau tracé de **Flaine** a souffert du redoux des derniers jours et présente, une fois n'est pas coutume, quelques trous. Je réalise alors l'incroyable

comportement des **Protlum Top Race** qui se jouent des pièges de la piste tout en offrant un confort de pilotage étonnant. Même la petite bosse qui précède l'épingle du haut semble absorbée. La **323** s'inscrit avec sérénité avant de plonger dans la descente en dévers. Nous profitons ainsi pleinement des sensations de glisse sans être trop secoués. La petite **japonaise** se montre vaillante et n'aura jamais malgré son âge montré de signe de faiblesse. Malheureusement le drapeau s'agitte déjà et nous intime de rejoindre le centre du circuit. Je prends alors le temps de recueillir les impressions de **Jurjen**. Ce dernier se montre enchanté par le comportement équilibré de sa voiture qui devrait rapidement trouver sa place dans des **épreuves historiques**. L'objectif était surtout de valider les réglages terres et d'éprouver les combinés **Protlum**. Le **Team Pro-Dis Racing** quittait Flaine pleinement satisfait et nous, heureux d'avoir redécouvert la Mazda 323 qui a encore de beaux restes.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Aleksandr et Jean-François DUBY

Vidéo : Lulu B



MOTO : B.M.W. R18 «Spirit of Passion»

La société **Kingston Custom** basée à Gelsenkirchen en Allemagne a présenté une interprétation rétro de la dernière **B.M.W. R18**. Cette dernière sortie en 2020 est déjà très largement inspirée d'un modèle emblématique de la marque des **années 30** (la **R5**). Le designer **Dirk Oehlerking** a métamorphosé la R18 avec un **carénage** noir souligné par un double liseré blanc et des chromes où viennent s'encaster un phare rond et une **calandre** qui n'est pas sans rappeler celle de l'emblématique **B.M.W. 328** à quatre roues. Ce carénage qui vient s'ancrer jusqu'au réservoir avec justesse est surmonté d'une petite **vitre** en **plexiglas** qui fait office de pare-brise dérisoire pour l'heureux pilote. Le guidon et le garde-boue sont également à mettre au crédit du préparateur, tandis que le cadre, les suspensions, le moteur, la transmission ainsi que le réservoir restent strictement d'origine. Baptisée « **Spirit of Passion** » cette réalisation **néo-rétro** risque bien de n'être qu'un exercice de style. Une production même en série très limitée a peu de chance d'aboutir. De son côté **B.M.W.** commercialise depuis peu la variante « **Classic** » de la dernière **R18**. Le constructeur Munichois envisage comme à son habitude d'autres déclinaisons. Pourquoi ne pas prendre le risque de produire cette « **Spirit of Passion** ». A l'instar du département **BMW Individual** pour ses voitures, la marque pourrait s'en inspirer pour proposer ce genre de personnalisation à sa clientèle. En tout cas la marque valide ce beau projet en intégrant sa genèse et son histoire sur son site officiel. Une belle reconnaissance pour la société **Kingston Custom**.



Article : Jean-François DUBY

Photos et vidéo : Kingston Custom / B.M.W.



CAMION : Volta Trucks avance avec Meritor

Le tout premier constructeur de véhicules utilitaires entièrement électriques, **Volta Trucks**, a officialisé son partenariat avec **Meritor** pour la fourniture des composants de transmission du futur modèle **Volta Zero**. Cette étape va permettre une mise en production rapide des véhicules de **pré-série** pour des tests grandeur nature d'ici la fin d'année avec pour objectif une mise en production et une commercialisation en **2022**.



Le **Volta Zero** sera le premier grand véhicule utilitaire entièrement électrique en Europe à utiliser une unité dite « **eAxle** » regroupant le moteur électrique, la transmission et l'essieu arrière. Baptisé **14Xe** ce groupe motopropulseur **compact** produit par **Meritor** permet un gain de poids et de place par rapport à une chaîne cinématique électrique conventionnelle. Ce gain de **poids** sera au bénéfice de l'**autonomie** tandis que le gain de **place** le sera au bénéfice de l'**aménagement** du châssis et de l'emplacement des batteries. Le **Volta Zero** dispose à présent de tous les éléments pour devenir rapidement un utilitaire novateur destiné à séduire les **transporteurs légers**, se réjouit notamment **Rob Fowler**, le directeur général de **Volta Trucks** : «*La confirmation de Meritor comme fournisseur stratégique de la transmission électrique est une étape majeure vers la production du Volta Zero. En tant que pionnier et innovateur dans ce domaine, il est impératif pour nous de sélectionner des fournisseurs expérimentés de classe mondiale qui partagent notre ambition et nos valeurs. La première utilisation du révolutionnaire « eAxle » de Meritor dans un véhicule utilitaire européen est un excellent exemple de notre stratégie de développement de produits avec la sélection de fournisseurs de pointe.*»



« La confirmation de Meritor comme fournisseur stratégique de la transmission électrique est une étape majeure vers la production du Volta Zero. En tant que pionnier et innovateur dans ce domaine, il est impératif pour nous de sélectionner des fournisseurs expérimentés de classe mondiale qui partagent notre ambition et nos valeurs. La première utilisation du révolutionnaire « eAxle » de Meritor dans un véhicule utilitaire européen est un excellent exemple de notre stratégie de développement de produits avec la sélection de fournisseurs de pointe. »

Article : Ingrid BARREAU

Photos : Volta Trucks

AVION : Alauda révolutionne les sports mécaniques !

La société australienne **Alauda** a présenté la toute première voiture de course volante électrique fonctionnelle et a annoncé par la même occasion la première compétition consacrée à ce type de véhicule. L'**Airspeeder mk3** a été développée et fabriquée en **3 ans** par une équipe composée de grands noms issus de la technologie aérospatiale, automobile ou du sport automobile (McLaren, Babcock Aviation, Boeing, Jaguar/Land Rover, Rolls-Royce et Brabham). Cet engin qui entre dans la catégorie des **Aéronefs à Décollage et**



Atterrissage Vertical va participer dès cette année à une **compétition** de vitesse réunissant dix équipes. Dans un premier temps, l'**Airspeeder mk3** sera piloté à distance afin de valider le développement de l'**Airspeeder mk4** qui lui accueillera un véritable **pilote** en **2022**. Cette première série de courses se veut un banc d'essai technique mais aussi un tremplin vers une nouvelle discipline qui pourrait **révolutionner les sports mécaniques**. A ce jour, le calendrier des courses n'est pas encore figé. Si le test est concluant **Airspeeder mk4** devra cependant être équipé d'un



système **LiDAR** afin d'éviter les collisions en créant un champ de force virtuel autour de l'engin. Cela n'empêchera cependant pas des **courses** au coude-à-coude entre les **pilotes** qui pourraient évoluer à des vitesses avoisinant les **120 km/h** dans un univers en **trois dimensions**. La version **mk3** est dotée d'un châssis et d'un fuselage en fibre de carbone afin de garantir légèreté (à peine plus de **100 kg.**), solidité et performance (**moteurs de 96 kw.**). La forme en **octocoptère** apporte la maniabilité et la stabilité que pourrait attendre son

pilote. Il sera en effet possible de faire les mêmes virages serrés qu'une formule 1 tout en rajoutant la notion de **verticalité**. En cas de pépin sur l'un des rotors, la configuration **octocoptère** permet au pilote de conserver le contrôle et d'atterrir en toute sécurité. Les premières courses auront lieu au-dessus de plans d'eau ou de zones désertiques.

Article : Eric Moschietto

Photos et vidéo : Alauda



Le site d'Alauda

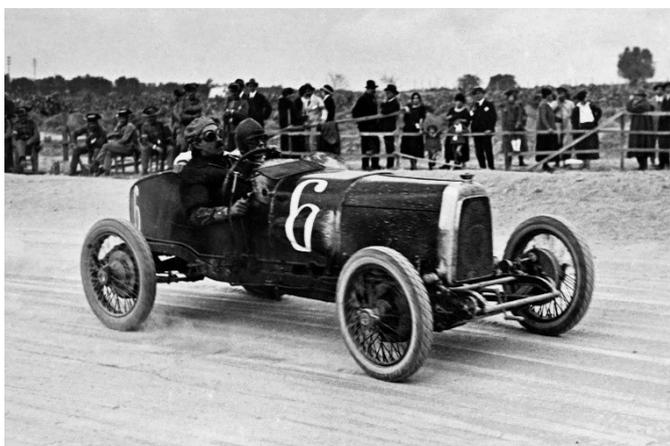
<https://alaudaracing.com/>

La video



SPORT : Aston Martin en sport automobile (1/3)

En 1913, deux hommes : **Lionel Martin** et **Robert Bamford** fondent dans un petit atelier londonien la marque **Aston Martin**. L'histoire de cette prestigieuse maison est étroitement liée au sport automobile et plus particulièrement aux épreuves d'endurance. **107 ans** après la création, le constructeur va faire son entrée officielle en **F1**. Après avoir été jusqu'ici un simple partenaire de **Red Bull**, Aston Martin va devenir une écurie à part entière en remplacement de **Racing Point**. Cette nouvelle entité va s'adjoindre les services du quadruple champion du monde **Sebastian Vettel**. En 107 ans d'existence la marque se sera construit un **palmarès** incroyable. Dès les débuts, les co-fondateurs de cette jeune entreprise de voitures de sport ambitionnent de se faire un nom dans le sport automobile. C'est en **course de côte** - discipline populaire en Grande Bretagne – que **Lionel Martin** signe en personne les premiers résultats notables de la marque. Mais les deux comparses rêvent déjà de notoriété à l'international. Nous sommes alors dans les années folles, le destin va mettre en relation **Lionel Martin** avec un jeune pilote, le comte **Louis Zborowski**. Il est le fils d'un noble polonais et d'une riche héritière américaine. Le jeune comte a soif de vitesse et de compétition. Avec **10000£** (somme colossale pour l'époque), ce dernier commande la construction de deux voitures ainsi que la réalisation d'un tout nouveau moteur de course à 4 cylindres à double came en tête et 16 soupapes pour participer au **Tourist Trophy** de l'île de Man de 1922.



Châssis TT2 au Grand Prix d'Espagne 1922

Ce moteur de **1 486 cm³** développait **55 ch** à **4200 tr / min** pour un poids de **750 kg**, et permettait une vitesse de pointe de **137 km/h**. Son développement

fut à lui seul une sacrée histoire. En effet, le comte **Zborowski** mettait à contribution ses amis pour se rapprocher de l'ingénieur de Peugeot **Marcel Gremillion**. Le talentueux Français avait étroitement collaboré avec Ernest Henry qui s'était construit une solide réputation grâce à ses moteurs **16 soupapes** sur les plus grandes courses de l'époque. Contre une bourse d'or bien garnie, **Zborowski** obtenait les plans d'Henry mais dont les cotes de constructions avaient été divisées par deux. La voiture de grand-prix était équipée de deux sièges dont un décalé - conformément à la réglementation de l'époque - pour accueillir le mécanicien qui avait la lourde responsabilité du graissage et de la pressurisation du réservoir d'essence.



Châssis TT2 au Grand Prix de France 1922

Malheureusement, faute de temps, les deux châssis baptisés **TT1** et **TT2** n'étaient pas prêts pour être alignés au **Tourist Trophy** en juin 1922, comme initialement prévu. C'est finalement au **Grand Prix de France** à Strasbourg en juillet 1922 que les deux voitures purent faire leurs premiers tours de roue. **Zborowski**, assisté par son mécanicien **Len Martin**, pilotait le châssis **TT1** tandis que **Clive Gallop**, assisté de son mécanicien **H.J. Bentley**, pilotait le châssis **TT2**. Cette première sortie se solda par un double abandon en raison de problèmes mécaniques. Malgré tout, cette expérience fut suffisamment encourageante pour que cette équipe naissante poursuive l'aventure du Grand Prix. La poursuite du développement de ces deux voitures allait contribuer à corriger les défauts de jeunesse. Les

premiers effets se traduisaient par plusieurs **podiums**, dont une deuxième place au Grand Prix de **Penya Rhin** organisé sur le circuit de **Villafranca** en 1922 et 1923 et une troisième place au Grand Prix de **Boulogne** en 1923.



Châssis TT1 au Grand Prix de Boulogne

Malheureusement, le décès brutal de **Zborowski** au volant d'une voiture de course en 1924 allait sonner le glas de la présence de la marque en sport automobile. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, les **Aston Martin** continuèrent cependant à se distinguer lors de diverses épreuves mais uniquement aux mains de pilotes privés. En Europe, le sport automobile de l'immédiat après-guerre redémarre avec les moyens du bord. Il n'était pas rare de voir s'affronter des voitures développées dans les **années 30**. Les Aston Martin «**Speed Model**», notamment la 2 litres d'avant-guerre, se montraient toujours aussi compétitives et pouvaient s'aligner sans complexe au Grand Prix Automobile de **Belgique** 1946 disputé sur un parcours routier temporaire adjacent au Bois **De La Cambre** à Bruxelles. Au volant on retrouvait un personnage pour le moins atypique et haut en couleur : **St John Ratcliffe Stewart Horsfall** surnommé «**Jock**», qui s'était lancé en sport automobile en 1934 et contribua financièrement au développement d'**Aston Martin**. Pendant la guerre, il avait été au service du **MI5** et sa principale fonction était de conduire très rapidement des agents du **MI5**, des agents doubles ou des espions ennemis capturés d'un endroit à un autre. C'était d'autant plus remarquable que «**Jock**» était astigmate et myope et s'était opposé avec véhémence au port de lunettes.

Il joua un rôle déterminant dans «**l'opération Mincemeat**» destinée à duper l'ennemi afin de dissimuler l'invasion alliée de la Sicile en 1943. Lors de ce fameux Grand Prix des voitures de sport de Belgique 1946 «**Jock**» allait imposer sa vénérable Aston Martin 2 litres face à un peloton constitué de **Frazer Nash**, **BMW** et **Alvis**. Cette voiture était propulsée par un quatre cylindres à arbre à came en tête de 1 950 cm³ qui délivrait **125 chevaux** pour 800 kg et était capable d'atteindre les 193 km/h.



St John Ratcliffe Stewart Horsfall «Jock»

Mais c'est au 24 h. du Mans 1949 que «**Jock**» Horsfall réalisa un authentique exploit au volant d'une **Aston Martin**. Alors qu'il faisait normalement équipe avec **Paul Frère**, «**Jock**» décida d'enchaîner seul les 24 heures de conduite pour finalement enlever la deuxième place de sa catégorie et la quatrième au classement général. Malheureusement, **Horsfall** perdait la vie quatre semaines plus tard dans un accident au **BRDC Trophy** organisée à Silverstone. Figure emblématique de la marque, le «**Aston Martin Owners Club**» organise depuis une course annuelle à sa mémoire : le «**St. John Horsfall Memorial Trophy**».

Article : Jean-François DUBY

Photos : Service presse Aston Martin

NEWS
classicracing.com

SPORT : Formule 1 et la valse des présentations

La valse des présentations à la presse des nouvelles monoplaces de la **saison 2021** a commencé. C'est **McLaren** qui a ouvert le bal avec la **MCL35M**. « M » pour **Mercedes** qui remplace le bloc **Renault**. Cela a impliqué une profonde refonte du châssis tant les deux motorisations et leurs composants diffèrent par leur architecture. Mais l'écurie semble sur la bonne voie pour

retrouver son éclat d'antan et l'arrivée de **Daniel Ricciardo** aux côtés de **Lando Norris** devrait être un atout supplémentaire. Deuxième monoplace à faire son entrée sur scène est l'**Alpha Tauri AT02** de **Pierre Gasly** et du jeune Japonais **Yuki Tsunoda** tout droit arrivé de la **F2**. Après une première saison prometteuse



avec pour point d'orgue la victoire à Monza, **Alpha Tauri** a plus que jamais la pression. Le développement de la dernière monoplace fut en effet perturbé par la crise sanitaire. Si la voiture est assemblée à **Faenza** en Italie, les moteurs **Honda** et l'aérodynamique sont développés en **Angleterre**. A l'heure de ces lignes, huit autres écuries doivent encore faire leurs présentations dans les prochaines semaines avant de prendre la piste le **12 mars** pour les premiers essais libres. En raison du contexte actuel, l'ensemble des **teams** ont trouvé un accord afin de conserver les caractéristiques techniques de l'an dernier. Seul le **fond plat** et la **partie arrière** ont fait l'objet de nouvelles directives afin de réduire l'appui et favoriser ainsi les dépassements.

Article : Jean-François DUBY

Photos : McLaren et Alpha Tauri



avec pour point d'orgue la victoire à Monza, **Alpha Tauri** a plus que jamais la pression. Le développement de la dernière monoplace fut en effet perturbé par la crise sanitaire. Si la voiture est assemblée à **Faenza** en Italie, les moteurs **Honda** et l'aérodynamique sont développés en **Angleterre**. A l'heure de ces lignes, huit autres écuries

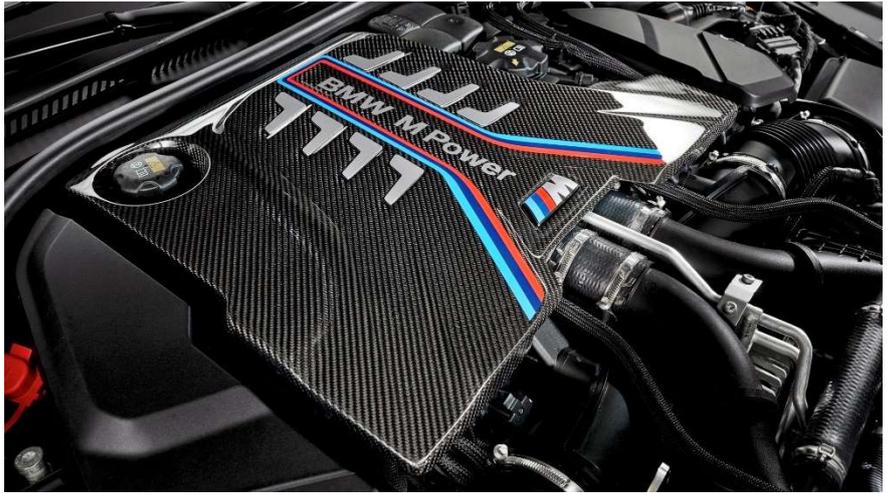


Le calendrier 2021

| GRAND-PRIX | CIRCUIT | VAINQUEUR |
|---|---|----------------|
| Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix | Bahrain International Circuit - Bahrain | 26/03 au 28/03 |
| Gran Premio Emilia-Romagna | Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Italie | 16/04 au 18/04 |
| Grand Prix du Portugal (A confirmer) | Algarve International Circuit - Portugal | 30/04 au 02/05 |
| Gran Premio de España | Circuit de Catalunya - Espagne | 07/05 au 09/05 |
| Grand Prix de Monaco | Circuit de Monaco - Monaco | 20/05 au 23/05 |
| Azerbaïdjan Grand Prix | Circuit de Bakou - Azerbaïdjan | 04/06 au 06/06 |
| Heineken Grand Prix du Canada | Circuit Gilles Villeneuve - Canada | 11/06 au 13/06 |
| Grand Prix de France | Circuit du Castellet - France | 25/06 au 27/06 |
| MyWorld Grosser Preis Von Österreich | Red Bull Ring - Autriche | 02/07 au 04/07 |
| Pirelli British Grand Prix | Silverstone - Angleterre | 16/07 au 18/07 |
| Formula 1 Magyar Nagydíj | Hungaroring - Hongrie | 30/07 au 01/08 |
| Formula 1 Rolex Belgian Grand Prix | Circuit de Spa - Belgique | 27/08 au 29/08 |
| Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix | Circuit de Zandvoort - Pays Bas | 03/09 au 05/09 |
| Formula 1 Heineken Gran Premio d'Italia | Circuit de Monza - Italia | 10/09 au 12/09 |
| Formula 1 VTB Russian Grand Prix | Sochi Autodrom - Russie | 24/09 au 26/09 |
| Singapore Airlines Grand Prix | Circuit de Singapour - Singapour | 01/10 au 03/10 |
| Formula 1 Japanese Grand Prix | Circuit de Suzuka - Japon | 08/10 au 10/10 |
| Aramco United States Grand Prix | Circuit des Amériques - U.S.A. | 22/10 au 24/10 |
| Gran Premio De la Ciudad de Mexico | Autodromo Hermanos Rodriguez - Mexique | 29/10 au 31/10 |
| Grande Premio De Sao Paulo | Circuit d'Interlagos - Brésil | 05/11 au 07/11 |
| Rolex Australian Grand Prix | Circuit de l'Albert Park - Australie | 19/11 au 21/11 |
| Formula 1 Saudi Arabian Grand Prix | Circuit de Djeddah - Arabie Saoudite | 03/12 au 05/12 |
| Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix | Yas Marina - Abu Dhabi | 10/12 au 12/12 |



Nous vous avons présenté en juin dans l'**Auto Full News N°6** la dernière B.M.W. **M5 Compétition** avec ses étourdissantes caractéristiques techniques, et bien voilà que le constructeur bavarois nous en remet une couche avec une déclinaison **CS**



(**ClubSport**). Ces deux lettres légendaires sont synonymes de plus de **puissance** pour moins de **poids**. Ici le **V8 4,4 litres** à injection directe d'essence **biturbo** gagne **10 chevaux** et affiche une puissance impressionnante de **635 ch.** et un couple de **750 Nm** constant de **1 800 à 5 950 tr/min.** Mais c'est surtout le poids qui a fait l'objet de toutes les attentions de la part des ingénieurs avec un gain de **70 kg.** Pour arriver à une valeur de **1 825 kg,** plusieurs éléments ont fait l'objet d'une cure d'amaigrissement grâce à l'emploi intensif des matériaux **composites** et de plastiques renforcés de **fibres de carbone** comme le toit, le capot avant, le diffuseur arrière, le cache moteur, le silencieux d'admission, les coques de rétroviseurs mais aussi les lèvres aérodynamiques et le becquet de malle arrière. La **M5 CS** se voit dotée de freins en **carbone-céramique** particulièrement efficaces. Le gain en performance est conséquent avec le **0 à 100 km/h** en **3 secondes** soit une amélioration de **0,3 seconde** par



rapport à la version **Compétition.** La vitesse de pointe est bridée à **305 km/h.** jusqu'à ce qu'un habile préparateur germanique fasse le nécessaire pour s'en affranchir. Sur le plan esthétique, cette **M5** de tous les excès se reconnaît par la teinte "**Gold Bronze**" qui souligne la calandre, les

jantes de **20 pouces** (chaussées de Pirelli P Zero Corsa), les ouïes latérales ainsi que les badges "**M5 CS**". Le capot avant reçoit des prises d'air '**Naca**' tandis que la signature lumineuse à LED devient jaune. B.M.W. annonce les premières livraisons pour cet été avec un ticket d'entrée



à **199 900 euros**. La balle est à présent dans le camp de **Mercedes** et d'**Audi** avec respectivement la Classe E 63 S AMG (**612 ch.** et 300 Km/h.) et la RS6 (**600 ch.** et 280 Km/h.).

Article : Jean-François DUBY

Photos : B.M.W. Group



NEWS

classicracing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !