

Banzaï!

Les Japonais ont décidé de ressortir leurs sabres de samouraï pour croiser le fer avec les Allemands, et en particulier avec l'une de leurs spécialités reconnues: les ultrasportives. En attendant la nouvelle Nissan GT-R, qui se lancera dès la fin de cette année à la poursuite de la Porsche 911 sur la boucle du Nürburgring, c'est **Lexus** qui entre en piste avec l'**IS-F**, dont le V8 fort de 423 ch entend mener la vie dure aux **BMW M3** et autres **Mercedes C63 AMG**. Chaud devant!

Par David Leclercq

Photos: Sébastien Mauroy

BMW M3

MERCEDES C63 AMG



Après avoir défié – avec succès – les meilleures limousines allemandes, Lexus s'attaque à une autre spécialité typiquement teutonne: l'ultrasportive, un champ de bataille qui a longtemps été réduit à une guerre «intestine» entre Audi, BMW et Mercedes. Aujourd'hui, les cartes vont donc être redistribuées et il faudra désormais compter avec les Japonais. Et pas uniquement dans le segment des familiales, où l'IS-F va bien sûr chercher des crosses à la M3 et à la C63 AMG (et à la future Audi RS4), mais aussi dans la sphère des supersportives plus exclusives.

En l'occurrence, Nissan vient de présenter la nouvelle GT-R (fin 2008 chez nous), qui annonce déjà surclasser la 911 Turbo sur son terrain de jeu favori, la grande boucle du Nürburgring, tandis que Lexus – encore lui! – prépare son entrée

dans le cercle très fermé des *supercars* avec la LF-A (5 litres V10, 500 ch) qui vient d'être dévoilée en grande pompe dans une version de course engagée aux 24 Heures du... Nürburgring. Quelle année!

UN V8 POUR RÉVEILLER LE MONT FUJI

Si la première IS n'a que timidement tenu tête aux berlines allemandes, la dernière génération s'y emploie avec davantage de vigueur. Celle d'un V8 précisément, comme la dernière M3 et la Classe C AMG, première du genre, d'ailleurs, à avoir recouru à un 8 cylindres pour faire parler la poudre.

Il faut dire que la dernière IS est physiquement plus à même de porter une telle usine à gaz entre ses roues avant, sa plate-forme dérivant aujourd'hui étroitement de celle de la grande GS. Déjà connu de

la superlative LS600h, le 5 litres qui prend place sous son capot «bodybuildé» a tout de même connu quelques aménagements, les contraintes de fonctionnement étant logiquement supérieures à bord de l'IS-F. Il a ainsi fallu renforcer et alléger toutes les pièces mobiles (bielles, vilebrequin, pistons, arbres à cames), rigidifier le carter et optimiser le circuit de lubrification, qui intègre ici une pompe de balayage pour éviter tout risque de déjaugage.

Pour le reste, le V8 recourt aux techniques – de pointe – inaugurées par la LS: le double calage variable électrique à l'admission (pour travailler à très bas régime), les collecteurs étagés et, pour à la fois optimiser le rendement et réduire les émissions, la double injection (directe et indirecte). De quoi afficher 423 ch à 6600 tr/min et 505 Nm à 5200 tr/min. Dans le domaine de la transmission, Lexus veut



LEXUS IS-F



BMW M3 BERLINE

aussi se singulariser, puisque c'est la récente boîte à 8 rapports d'Aisin AW qui est accolée au moteur. Sa gestion – dite *Quickshift* – est évidemment spécifique, tandis que son refroidissement est assuré par un plus gros radiateur air/huile.

SPRINTERS DE COMPÈTE

Dérivé du fantastique V10 des M5/M6, le V8 de la M3 en partage la cylindrée unitaire de 500 cm³. Une cote considérée comme plafond par les motoristes bavarois, qui estiment qu'au-delà, le poids de l'équipage mobile empêche l'exploitation des hauts régimes. Sur le papier, le 8 cylindres estampillé «M» se pose en remarquable sprinter, puisque ses 420 ch sont atteints à 8300 tr/min, soit 1500 et 1700 tours plus haut que les V8 Lexus et Mercedes. La puissance spécifique (105 ch/l) illustre en outre la qualité du rendement, obtenue entre autres grâce à un rapport volumétrique élevé (12:1). Une valeur qui n'aurait jamais pu être atteinte si BMW n'avait développé (comme pour le V10) un détecteur de cliquetis qui analyse en permanence la qualité de la combustion.

Désireux de coller à toutes les attentes, BMW laisse par ailleurs le choix de la transmission: la classique boîte 6 manuelle (notre modèle d'essai) ou, moyennant 3.865 €, la nouvelle robotisée à double embrayage et 7 rapports.

Mais la puissance, c'est surtout l'affaire du V8 signé AMG, qui tire évidemment profit de sa cylindrée supérieure. Ce 8 cylindres – le premier 100% maison du sorcier d'Affalterbach – se distingue notamment par son carter «semelle» (un élément

en fonderie d'aluminium à la place de l'habituelle tôle d'acier de faible épaisseur), qui possède l'avantage de considérablement améliorer la rigidité du bloc. Pour le reste, ce gros *atmo* dispose des technologies les plus en vogue, dont le double calage variable et le collecteur d'admission étagé en magnésium.

Ce cocktail lui fait prendre largement la tête de notre convoi, puisqu'à côté des 457 ch (à 6800 tr/min), ce sont 600 Nm qui transitent par la boîte automatique 7G-Tronic (recalibrée par AMG) et viennent se bousculer dans le seul train arrière!

LE FEU AUX POUDRES

Avec un total de 1.300 ch, notre séance de chronos s'annonçait musclée! Et elle le fut, mais, contre toute attente, c'est la M3 – soit la moins puissante – qui revendique les meilleures performances. Il faut dire que la *Béhème* tire en partie profit de son autobloquant pour mieux s'arracher des *starting-blocks* et signer les meilleures accélérations (5,2 s sur le 0 à 100 km/h, 23,4 s au poteau du 1000 m DA). Une leçon pour la C63 AMG, qui, bien qu'elle affiche le meilleur rapport poids/puissance (3,78 kg/ch contre 3,82 à la M3 et 4,01 à l'IS-F), éprouve bien des difficultés à ne pas laisser lors de ses démarrages des poignées entières de canassons collés au bitume.

Mais la Mercedes reprend logiquement ses droits en reprises, où sa boîte automatique l'aide à laisser tout le monde derrière. Et l'IS-F? Eh bien, elle fait mieux que se défendre: même si elle est en queue de peloton (mais tout est relatif), elle se permet un pied-de-nez aux deux allemandes

LES CHIFFRES

Prix de base	69.450 €
Consommation moyenne	15,1 l/100 km
Extrêmes	11,7 - 30,6 l/100 km
Consommation euromix	12,4 l/100 km
CO2	295 g/km
1000 m départ arrêté	23,4 s

Hargneux lorsqu'on le titille, le V8 «M» est également très civilisé à bas régimes.



LES QUALITES

- Moteur pointu de vraie sportive
- Maxifamiliale à piloter
- Compromis confort/comportement idéal (avec amortissement piloté)
- Châssis parfaitement à la hauteur
- Autobloquant de série
- Notoriété, valeur résiduelle garantie

LES DEFAUTS

- Endurance des freins
- Délicate sur les sols humides (autobloquant)
- Manque d'espaces de rangement
- Lacunes d'équipement
- Cherté des options



Les trois interrupteurs situés à gauche du levier permettent d'ajuster l'amortissement, l'intervention du contrôle de stabilité ainsi que la réponse à l'accélérateur. La M3 reste par ailleurs celle qui offre le meilleur confort à ses passagers, que la route soit dégradée ou non.

en vitesse de pointe, où son limiteur n'intervient «qu'à» 270 km/h... Un affront que BMW et Mercedes lavent par la sur-enchère: bride (électronique) sur le cou, la M3 accroche les 280 km/h et la C63 les... 300 km/h (option à respectivement 2.495 et 3.332,34 €)! Re-pied-de-nez!

Redoutables chrono en main, ces trois moteurs le sont évidemment aussi en sensations pures. En particulier celui de la Mercedes, qui se transforme en véritable brute épaisse dès que l'on ouvre les gaz en grand. Musclée, la réponse se résume alors à une débauche de puissance qui écrase les occupants dans leurs sièges. Un vrai *dragster* dont les accélérations bestiales s'accompagnent d'une bande son digne d'un film catastrophe vu en *Imax*.

C'est bien et ça épate évidemment la galerie, mais ça aurait tout de même pu être mieux, notamment avec une boîte automatique au calibrage plus fin qui aurait été plus réactive non seulement aux injonctions du conducteur, mais aussi pour passer effectivement les rapports.

En cela, la Lexus surclasse largement la C AMG avec sa boîte à 8 vitesses dont la rapidité d'exécution est tout à fait appréciable. On n'est bien sûr pas encore au niveau d'une boîte robotisée à double embrayage, mais on s'en rapproche inéluctablement. Le V8 Lexus se distingue en outre par une intéressante double personnalité: doux voire placide à bas régimes – mais sans jamais oublier de forcer sur les graves –, il change de registre

au seuil des 4000 tr/min, où il étale alors toute sa fougue dans un rugissement sourd du plus bel effet.

Ce caractère polymorphe est également celui du V8 de la M3, qui reste parfaitement civilisé à bas régime et fait par ailleurs preuve de davantage de discrétion que ses rivaux d'un jour. Emettant des vocalises plus métalliques – et finalement assez proches de celles de l'ancien *6 en ligne* –, il se déchaîne naturellement lorsqu'on le pousse dans les tours, où il fait preuve d'un véritable «tempérament». C'est d'ailleurs ce qui nous fait dire qu'il reste le 8 cylindres le plus enthousiasmant du genre, en particulier parce qu'il offre ce caractère pointu que l'on attend d'une vraie sportive.

Le comportement de la M3 est à l'image de son moteur, c'est-à-dire pointu. Son pilotage exige de faire corps avec elle pour exploiter son plein potentiel.



TROIS ULTRASPORTIVES COMPARATIF

SUR LE «NÜRBURG» NIPPON

En rivale de modèles aussi emblématiques que la M3 ou la C AMG, la «maxi-IS» a bien sûr bénéficié d'un développement «sur-mesure» effectué en grande partie sur le circuit d'essai de Toyota-Lexus, le *Fuji Speedway*, situé au pied du célèbre mont du même nom et qui est d'ailleurs à l'origine de la griffe «F». Parmi les précautions prises pour dompter les 423 ch du 5 litres, on citera l'élargissement de l'empreinte au sol, le recalibrage de toutes les aides électroniques, la suspension renforcée, allégée et dotée de nouveaux réglages, la direction (à assistance électrique) plus directe, les pneumatiques «hautes performances» (Bridgestone ou Michelin selon les arrivages) et les gros freins Brembo. Curieusement, nonobstant la puissance disponible, aucun autobloquant n'est proposé, même en option.

Cet outil, la plus typée des familiales ultrasportives, la M3, ne s'en est jamais séparé compte tenu du surcroît de motricité et d'agilité que son report de couple procure. Extrapolée de la Série 3 de M. Tout-le-monde, la M3 s'en distingue par une suspension plus légère (grâce à un usage plus large d'aluminium), mais aussi par un bloc-moteur reculé au maximum pour effleurer l'équilibre statique (51,2/48,8) et, enfin, par la possibilité d'op-

ter pour un amortissement adaptatif (1.935 €), un raffinement qu'elle est la seule à offrir aujourd'hui.

Les trains roulants de la C AMG ont également fait l'objet de renforcements et d'adaptations (barre antirollis, amortissement, flexibilité des ressorts, liaisons élastocinématiques). La voie du train arrière a été élargie de 12 mm et l'on note aussi un boîtier de direction plus direct. Comme ceux de la Lexus et la BMW, l'ESP offre 3 modes de fonctionnement: normal, sport (plus de latitude) et totalement désactivé. Mercedes propose par ailleurs un pack *Performance* (4.813,38 €) qui inclut notamment un différentiel autobloquant (taux de 40%) et des disques avant à bol en alu afin de réduire les masses non suspendues.

AU CIRCUIT PAR LA ROUTE

Avec trois ultrasportives d'une telle trempe, il n'y a pas meilleur terrain de jeu qu'un circuit. En l'occurrence, c'est la magnifique piste de Charade, près de Clermont-Ferrand, qui constituait notre point de chute (voir encadré). Sur ce terrain, la M3 s'impose assez facilement grâce à un châssis qui encaisse parfaitement sa puissance, en particulier avec l'amortissement adaptatif qui offre (en mode sport) des mises en appui vives et nettes. Une vraie



Spécifique, la sellerie contribue au confort ainsi qu'au maintien en utilisation intensive.

LES CHIFFRES

Prix de base	72.460 €
Consommation moyenne	14,7 l/100 km
Extrêmes	9,5 - 35,5 l/100 km
Consommation euromix	11,4 l/100 km
CO2	270 g/km
1000 m départ arrêté	23,8 s

L'IS-F restitué à quelques détails décoratifs près l'ambiance de bord des autres IS. La boîte à 8 rapports intègre une nouvelle gestion (dite «QuickShift») particulièrement convaincante. Même lors d'une utilisation sur circuit.



LES QUALITES

- V8 performant, sonorité
- Sobriété en conduite coulée
- Boîte 8 bluffante de rapidité
- Comportement plaisant et facile
- Confort de marche satisfaisant
- Equipement ultracomplet
- Look de missile balistique

LES DEFATS

- Direction peu communicative
- Position de conduite perfectible
- Finition trop «plastique» par endroits
- Pas d'autobloquant
- Troisième feu stop mal intégré
- 4 places seulement
- Keyless go fantasmé





Le comportement de l'IS-F est particulièrement facile à appréhender avec des réactions progressives et toujours bien «téléphonées».

Issu de la grande LS, le 5 litres V8 a considérablement été renforcé pour faire face aux contraintes de fonctionnement supérieures.



machine de guerre qui impose le respect, mais exige aussi de fines notions de pilotage, notamment lors de l'inscription, où son museau joue parfois les paresseux et rechigne à se placer sur les freins. La faute au CBC (régulateur de freinage en courbe), qui ne se déconnecte jamais. Heureusement, l'équilibre général permet d'exploiter très efficacement cette superberline, qui reste en outre relativement progressive dans ses réactions.

La première sportive signée Lexus s'est elle aussi montrée très convaincante, notamment en raison d'un comportement très facile à appréhender. Pas trop vif ni trop pataud, le châssis répond fidèlement aux injonctions du conducteur (transferts de charges), même si l'on regrette le manque d'information de la direction (état du revêtement, degré de saturation du train avant), sa trop grande démultiplication qui empêche d'accéder aux palettes de sé-

LEXUS IS-F



TROIS ULTRASPORTIVES COMPARATIF

lection solidaires des branches du volant (même dans les virages ouverts) ainsi que le manque de mordant de la pédale de frein. Il n'empêche, le résultat est à la hauteur. Bravo!

Puissamment motorisée, la C AMG l'est sans doute un peu trop, dans le sens où son train arrière apparaît surchargé et la réponse de son châssis trop vive. Ce n'est évidemment pas dérangeant à faible allure dans les enchaînements serrés, où cette C vitaminée se place au doigt et... à l'accélérateur, mais ça devient plus problématique à haute vitesse, où l'on sent rapidement poindre l'instabilité. La boîte automatique n'arrange malheureusement rien, son manque de fluidité (tant en montée qu'en rétrogradage) tendant lui aussi à engendrer des réactions instables.

L'AMG souffre en outre d'un déficit chronique de motricité en sortie de virage serré, qui se traduit par d'incessantes interventions de l'antipatinage lorsque celui-ci est activé, ou un impressionnant panache de fumée de gomme dans le cas contraire. Le différentiel autobloquant proposé en option nous paraît donc hautement recommandable, d'autant qu'il pourrait en outre contribuer à rendre les réactions du châssis de la berline souabe

plus prévisibles et fidèles aux consignes du conducteur, à défaut d'en améliorer la stabilité.

Sur les routes sinueuses ou dégradées, la M3 confirme sa domination avec une précision de conduite jamais parasitée. Mieux: sa sportivité n'altère en rien son confort de marche, qui reste tout à fait comparable à celui d'une 318d. Belle maîtrise! L'IS-F parvient à opérer une bonne synthèse entre comportement et confort, mais pour autant que le revêtement ne soit pas trop abîmé. Dans ce dernier cas, le manque d'amortissement peut alors induire quelques écarts de trajectoire. Globalement efficace sur les tronçons parfaitement revêtus, la Mercedes fait quant à elle souffrir ses occupants sur les portions bosselées, où sa suspension, trop ferme, se met à sautiller.

DE LA BRUTALITÉ EN DOUCEUR

Bien que l'IS-F se donne des allures de *stealth*, cet avion dessiné comme une forme géométrique pour être indétectable au radar (mais malheureusement pas à ceux de «notre» maréchaussée...), sa cellule habitable restitue l'ambiance feutrée du modèle de série. Bien sûr, l'ambiance y est

plus sportive, notamment avec les incrustations décoratives et la sellerie griffée «F» aux flancs renforcés, mais l'isolation acoustique est particulièrement soignée, même à haute vitesse. L'ergonomie reste évidemment inchangée et l'essentiel des informations et des réglages sont accessibles via le grand écran central tactile. La position de conduite convainc moins, du fait du volant implanté trop horizontalement, tandis que le volume de chargement est inférieur de respectivement 75 et 100 l à ceux de la M3 ou de la C63. Ça compte!

A bord de la Classe C AMG, rien ne change par rapport à une CDI à l'exception du volant sport (aplatis dans sa partie basse), de l'instrumentation (qui inclut un programme AMG avec chronomètre, tem-

LES CHIFFRES

Prix de base	73.477 €
Consommation moyenne	17,9 l/100 km
Extrêmes	12,0 - 35,5 l/100 km
Consommation euromix	13,4 l/100 km
CO2	319 g/km
1000 m départ arrêté	23,5 s

MERCEDES C63 AMG





La C63 est surmotorisée et présente un comportement très vif. Ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes de stabilité à haute vitesse.



Fort de sa cylindrée supérieure, le V8 AMG prend l'avantage en puissance pure.

LES QUALITES

- Moteur extraordinaire, couple farouche
- Bande son digne d'un muscle car
- Dragster, véritable machine à drifter
- Comportement vif
- Maintien latéral des sièges avant
- Ergonomie et présentation
- Disponible en break

LES DEFANTS

- Suspension très inconfortable
- Boîte 7G-Tronic trop lente
- Consommation vite himalayenne
- Train arrière surchargé
- Instable à haute vitesse sans ESP
- Accès aux sièges avant difficile

Si les flancs particulièrement saillants des baquets procurent un excellent maintien latéral, ils entravent en revanche l'accès à bord, même pour les petits conducteurs. L'instrumentation inclut ici une évolution «AMG» qui renseigne notamment la température d'huile et le rapport engagé.



pérature d'huile, d'eau et indicateur de rapport engagé) et des sièges avant dont les flancs particulièrement saillants rendent l'accès difficile. Au point qu'on se demande comment une personne corpulente peut y prendre place confortablement malgré l'ajustement de l'écartement des bords latéraux.

Hormis le manque d'espaces de rangement, la M3 n'appelle pas de critique particulière. Notez que BMW propose aux

plus exigeants (1.575 €) le MDrive, un outil de programmation qui permet de définir ses réglages préférés (suspension, contrôle de trajectoire, réponse à accélérateur et montée en effort de la Servotronic) et de les appeler d'une pression sur le bouton «M» au volant.

LE PRIX DU SPORT

Convaincante, l'IS-F l'est également lorsqu'on cause tarif. Facturée 72.460 €,

TROIS ULTRASPORTIVES COMPARATIF

CARACTÉRISTIQUES	BMW M3 BERLINE	LEXUS IS-F	MERCEDES C63 AMG
Moteur	longitudinal avant	longitudinal avant	longitudinal avant
Type	8 cylindres en V (90°)	8 cylindres en V (90°)	8 cylindres en V (90°)
Distribution	2 x 2 ACT, 32 soupapes	2 x 2 ACT, 32 soupapes	2 x 2 ACT, 32 soupapes
Diagramme variable	oui, admission + échappement	oui, admission + échappement	oui, admission + échappement
Cylindrée (cm³)	3999	4969	6208
Puissance maxi (ch/kW)	420/309 à 8300 tr/min	423/311 à 6600 tr/min	457/336 à 6800 tr/min
Couple maxi (Nm)	400 à 3900 tr/min	505 à 5200 tr/min	600 à 5000 tr/min
Facteurs de performances			
Puissance spécifique (ch/l)	105,0	85,1	73,6
Poids/puissance (kg/ch)	3,82	4,01	3,78
Aérodynamique: Cx/Cx _c	0,30/0,67	0,27/N.C.	N.C.
Transmission	aux roues arrière	aux roues arrière	aux roues arrière
Type	manuelle à 6 rapports	automatique à 8 rapports	automatique à 7 rapports
Différentiel à glissement limité	oui, variable en continu à 100%	non	en option (pack AMG)
Vitesses à 1000 tr/min (km/h)			
en 1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e /5 ^e	7,9/13,5/20,2/26,8/31,9/36,6	9,0/15,2/22,2/28,2/33,6/41,3/51,1/60,3	9,3/14,3/21,3/29,1/40,1/49,9/53,0
Châssis			
Suspension AV	pseudo-McPherson, articulation double, amort. piloté, antiroulis	double triangulation, barre antiroulis	McPherson, 2x2 bras formant un pivot virtuel + antiroulis
Suspension AR	essieu multibras, amort. piloté barre antiroulis	essieu multibras, barre antiroulis	essieu multibras, barre antiroulis
Freins AV (ø en mm)	disques ventilés (360)	disques ventilés (360), Brembo	disques ventilés (360)
Freins AR (ø en mm)	disques ventilés (350)	disques ventilés (345), Brembo	disques ventilés (360)
Antiblocage/répartiteur électronique	série/série	série/série	série/série
Direction	à crémaillère, hydraulique	à crémaillère, électrique	à crémaillère, hydraulique
- nombre de tours	2,4	2,9	2,5
- ø braquage entre murs/trottoirs (m)	N.C.	N.C./10,2	N.C./11,75
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4580/1817/1447	4660/1815/1405	4726/1795/1439
Empattement (mm)	2761	2730	2765
Voies AV/AR (mm)	1540/1539	N.C./N.C.	1569/1525
Volume du coffre (dm³ VDA)	450	378	475
Poids constructeur/contrôle (kg)	1.605/-	1.700/-	1.730/-
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 2	Bridgestone Potenza RE050A	Pirelli PZero
- dimensions d'origine	245-40 R 18/265-40 R 18	225-40 R 19/255-35 R 19	235-40 R 18/255-35 R 18
- dimensions sur véhicule d'essai	idem	idem	idem
Type de roue de secours	kit de réparation	temporaire	temporaire
Capacité réservoir (l)	63	64	66
Nos mesures			
Vitesse maxi (km/h)	250 à 6830 tr/min en 6 ^e	270 à 4470 tr/min en 8 ^e	250 à 4460 tr/min en 7 ^e
Accélérations (s)			
- 400 m (vitesse de passage)	13,3 (182 km/h)	13,5 (179 km/h)	13,4 (184 km/h)
- 1000 m (vitesse de passage)	23,4 (240 km/h)	23,8 (234 km/h)	23,5 (237 km/h)
- de 0 à 100 km/h	5,2	5,4	5,3
Reprises (s)	en 4^e en 5^e	en KD (Drive Sport)	en KD (Drive Sport)
- 400 m à partir de 40 km/h	15,0 (158 km/h) 16,4 (144 km/h)	12,6 (178 km/h)	12,0 (186 km/h)
- 1000 m à partir de 40 km/h	26,0 (228 km/h) 28,4 (214 km/h)	22,9 (232 km/h)	22,1 (238 km/h)
- de 60 à 90 km/h	4,2 4,8	3,4	2,8
- de 90 à 120 km/h	3,9 4,6	3,4	3,4
Consommation			
Parcours commun (l/100)	15,1	14,7	17,9
Minimum (l/100)	11,7	9,5	12,0
Maximum (l/100)	30,6	35,5	35,5
Urbaine/extra-urbaine/mixte/CO ₂	17,9/9,2/12,4/295	16,8/8,3/11,4/270	N.C./N.C./13,4/319
Budget			
Prix de base en berline (€)	69.450	72.460	73.477
Prix de base en break (€)	-	-	76.109
Puissance fiscale (CV)	20	24	30
Équipement et options (€)			
Aide au stationnement	730	série (AV + AR)	851,84 (AV + AR)
Airbags (6)/latéraux à l'arrière	série/-	série/- (+ 1 genoux cond.)	série/413,82
Alarme antivol	série	série	487,63
Amortissement piloté	1.935	-	-
Banquette arrière rabattable/trappe à skis	365	-/série	série/série
Capteurs de pluie/lumière	série/série	série/série	123,42/série
Changeur de CD	440	série	370,26
Climatiseur automatique/trizone	série/-	série/-	série/722,37
Différentiel autobloquant à l'arrière	série	-	2.344,98
ESP/ESP Sport/ESP déconnectable	série/série/série	série/série/série	série/série/série
Peinture métallisée	900	série	913,55
Projecteurs bi-xénon/antibrouillards	série (+ 460 = adaptatifs)/-	série/série	1.512,50/série
Régulateur de vitesse/adaptatif	série/-	série/3.315	série/-
Radio-CD/MP3/évolution Hi-Fi/prise USB	série/série/1.200/305	série/série/série/- (AUX uniq.)	série/série/863,94/308,30
Sièges AV réglables électriquement	série	série	2.444,20 (avec cuir Nappa)
Sièges en cuir/sièges AV chauffants	série (Novillo)/375	série/série	série (Artico)/382,36
Système de navigation DVD/+ disque dur	2.335/-	série/série	série/série
Système d'accès et de démarrage sans clé	625	série	925,65
Système Bluetooth pour téléphones	780	série	série
Toit ouvrant électrique	995	990	2.012,23
Pack « Performances »	1.575 (M-Drive)	-	4.813,38 (freins, autobloquant...)

elle offre un équipement pléthorique qui inclut notamment l'aide au stationnement, la peinture métallisée, le changeur de CD, la hi-fi signée Mark Levinson, la navigation DVD accompagnée d'une fonction Bluetooth pour les téléphones portables ou encore les phares au xénon adaptatifs. Sachez qu'il faut déboursier 5.000 € de plus chez BMW pour profiter d'une M3 à dotation comparable et que ce surcroît atteint des sommets si l'on jette son dévolu sur la Mercedes (+9.500 €). Avec pareille différence, on peut déjà effectuer quelques milliers de kilomètres au volant de la Lexus et se permettre de griller quelques trains de pneumatiques... Certes vendue à un prix (de base) attrayant, la M3 fait payer en sus la navigation, la banquette rabattable ou la connexion sans fil pour les portables, des accessoires montés d'office



dans la C63. Cette dernière reste par contre privée de feux au xénon, relégués au rang d'option (1.512,5 €). Mesquin!

CONCLUSION

La confrontation est sans appel: la M3 s'impose largement. En particulier parce qu'elle reste actuellement la seule à pousser jusqu'au bout le concept de la familiale ultrasportive (autobloquant, moteur pointu, boîte manuelle). Virile, elle exige de son pilote qu'il fasse corps avec elle, qu'il la comprenne pour mieux exploiter son plein potentiel. En cela, elle reste à nos yeux la plus grisante, mais aussi la plus aboutie, d'autant que la finesse de ses réglages (avec l'amortissement adaptatif EDC) garantit en outre un certain confort de fonctionnement.

Deuxième à franchir la ligne d'arrivée, l'IS-F constitue une excellente surprise dans le sens où elle fait valoir une très

belle homogénéité, que l'on roule couteau entre les dents ou non. Et, bien sûr, son prix de vente intéressant et sa capacité à consommer raisonnablement en usage courant représentent deux autres atouts de taille.

Bien que propulsée par un fantastique moteur tout droit sorti du film *Bullitt*, la C63 AMG s'incline par la faute d'un comportement instable qui la rattache davantage au monde des *dragsters* et des *pony cars* qu'à celui des berlines sportives hyperefficaces. Une formule qui, il est vrai, possède aussi son charme pour les amateurs du genre. ■

CLASSEMENT FINAL

1. BMW M3 berline
2. Lexus IS-F
3. Mercedes C63 AMG

À CHARADE...

SITUÉ À UN JET DE PIERRE DE CLERMONT-FERRAND dans le Puy-de-Dôme, le circuit de Charade constituait un cadre magnifique pour confronter nos trois ultrasportives, en particulier parce que son tracé long de 4 km est très exigeant en raison des nombreux dénivelés (9% en moyenne). Merci à toute l'équipe du circuit pour son accueil chaleureux lors de notre séance de photos et pour ses conseils. La structure de Charade regroupe de nombreuses activités, dont une école de pilotage et un formidable terrain pour les formations 4x4. En outre, le circuit de Charade est l'un des rares centres de formation agréés pour délivrer le diplôme de l'école des moniteurs de pilotage. Renseignements sur www.charade.fr ou au 00-33-(0)4.73.295.295. D.L.

