



La Huracan Sterrato, la supersportive tout-terrain de Lamborghini.

Lamborghini Huracan Sterrato, taillée pour les figures libres

Sylvain Reisser

La marque italienne termine la carrière de sa berlinette avec une version surélevée capable de s'aventurer dans les sentiers de terre ou les routes enneigées.

La famille Mimran, propriétaire de la marque Lamborghini au cours des années 1980, n'aurait pas désavoué l'Huracan Sterrato. À l'époque, ces Français se désespéraient de ne pouvoir emprunter, au volant de leur Countach, le chemin de terre les menant à leur repaire estival de Saint-Tropez niché au milieu des vignes.

La Sterrato, c'est l'histoire d'une récréation d'ingénieurs et d'essayeurs qui termine dans la rue. Au début, la direction technique de Lamborghini trouve qu'il serait amusant de développer une supersportive capable d'endurer des pistes en terre et des routes enneigées. Le projet stimule toute l'entreprise : les premiers essais sont concluants. Voilà comment le catalogue s'enrichit de cette Huracan rehaussée de 44 mm par rapport au modèle Evo et affublée de certaines modifications de bas de caisse et passages de roue. Deux longues portées additionnelles sur le capot avant (+ 2000 €) et le boîtier d'admission d'air du V10 posé sur le capot arrière et obstruant la visibilité, des voies élargies de 30 mm à l'avant et de 34 mm à l'arrière, finissent de distinguer cette version du reste de la gamme.

La direction de la marque italienne à l'emblème du taureau a eu le flair. Les 1499 unités de ce fauve grimé en baroudeur sont déjà presque toutes attribuées. La Sterrato a pour mission de clôturer en beauté le chapitre Huracan. Sa remplaçante à moteur hybride rechargeable sera présentée en août prochain en Californie, dans le cadre du concours d'élection de Pebble Beach. La prochaine génération de sa supersportive apportera sa contribution au vaste plan de réduction d'empreinte environnementale que Lamborghini a engagé. En 2030, point de passage vers la neutralité carbone en 2050, la firme de Sant'Agata aura réduit de 80 % ses émissions de CO₂. Cette année verra également le lancement d'un Urus hybride rechargeable. Début 2026, ce sera au tour de la première Lamborghini électrique basée sur le concept Lanzador de l'an dernier de faire ses débuts dans le grand monde.

La Sterrato incarne d'une certaine manière l'ancien monde avec son V10 atmosphérique en position centrale arrière et partagé avec l'Audi R8. Sous le capot de cette sportive d'un genre nouveau, il se contente d'une puissance de 610 chevaux, alors que la dernière évolution en affiche 30 de plus. À l'usage, cela s'avère amplement suffisant. Les

montées en régime explosives donnent toujours la chair de poule. La boîte de vitesses à double embrayage commandée depuis les palettes au volant répond du tac au tac aux injonctions du conducteur. On peut aussi la laisser opérer automatiquement, en ville notamment, où sa douceur fait merveille.

Mode Rallye

Comme c'est le cas au sein de toutes les marques de prestige, la Sterrato propose un vaste programme de personnalisation. Cela commence par la teinte vert kaki de notre voiture d'essai facturée 12500 €. Le bon goût commandera de les coordonner à des sièges baquets drapés d'une stuedine du même ton. Au total, notre véhicule comptait 70 000 € d'options en intégrant les sièges électriques (+ 2 448 €) et la finition carbone (+ 5 457 €).

De l'Huracan, la Sterrato a conservé sa planche de bord caractéristique avec la console centrale occupée par une armée de boutons basculants, l'écran multimédia et le bouton de mise à feu du V10. Elle ajoute un mode Rallye, un inclinomètre numérique avec indicateur de tangage et de roulis, une boussole, un indicateur de coordonnées géographiques et un indicateur d'angle de braquage. On ne sait pas si

ces équipements seront d'un quelconque secours ; par contre, on se rend vite compte sur la route que, si elle survole les ralentisseurs, la Sterrato n'est pas rivée au sol comme ses sœurs. Les suspensions à plus grand débattement et plus souples ainsi que les pneumatiques Bridgestone dotés d'une structure spécifique et du système de roulage à plat assurent un confort presque semblable à celui d'une berline. Les mouvements de plongée et de cabrage sont plus accentués.

La Sterrato s'avère plus vivante que ses sœurs mais pas moins attachante. Si certains regretteront que les performances régressent, ils pourront se consoler avec une berlinette sportive qui passe là où les autres Huracan sont obligées de rebrousse chemin. En hors-piste, la Sterrato se découvre alors une âme de voiture de rallye. ■

NOTRE AVIS

Exercice isolé ou prélude d'une nouvelle race de supersportives ? La Sterrato mériterait de donner naissance à une lignée de berlinettes douées de polyvalence. Cette facilité à se plier à des usages multiples compense largement la baisse des performances.

Sous le capot

Moteur	
Cylindrée	5 204 cm ³
Type	10 cylindres en V
Puissance	610 ch à 8 000 tr/min
Couple	560 Nm à 6 500 tr/min
Transmission	
Type	Intégrale
Boîte	Auto, double embrayage à 7 rapports
Dimensions/poids	
L/l/h	4 525 × 1 956 × 1 248 mm
Coffre	100 litres
Poids	1 470 kg à sec
Performances	
0-100 km/h	3,4 secondes
Vitesse	260 km/h
Consommation/Autonomie	
Mixte UE	14,9 l/100 km
CO ₂	337 g/km
PRIX	264 764 €

DROIT DE L'USAGER

Vers la fin de l'impunité des conducteurs dans toute l'Europe ?

Par M^e Rémy Josseaume
1 Une proposition de réforme adoptée par le Parlement européen le 6 février 2024 veut mettre fin à la limite territoriale des infractions routières.

2 À ce jour, les infractions commises à l'étranger n'ont d'effet sur votre droit de conduire que dans l'espace territorial de l'Etat concerné. La sanction n'entraîne donc aucune restriction de conduire dans le reste de l'UE.

3 Le Parlement propose de modifier la règle et de fixer un délai de 10 jours pour que les pays de l'Union européenne s'informent mutuellement des décisions relatives à la déchéance du droit de conduire et un délai de 15 jours pour décider si la déchéance du droit de conduire s'appliquera dans l'ensemble de l'Union européenne.

4 Le conducteur en faute devra alors être informé de la décision finale dans un délai de 7 jours ouvrables.

5 Si ce texte est adopté, la commission d'une infraction constatée dans un pays de l'Union européenne impactera donc votre droit de conduire dans l'ensemble des pays membres de l'UE.

Avec la Yaris GR, Toyota persiste et signe

Développée par la division sportive Gazoo Racing du constructeur japonais, la bombinette revient dans une version plus affûtée.

Près de 300 chevaux dans une citadine de moins de 4 mètres de long : cela ne s'était quasiment jamais produit ! Ce cocktail explosif est à mettre au crédit du leader mondial, Toyota, plus réputé pour son sérieux et ses motorisations hybrides que pour des modèles débridés. Pendant que les généralistes désertent les uns après les autres le marché des bombinettes pour réduire leur empreinte carbone, le constructeur japonais fait de la résistance.

Fin 2020, il lançait une incroyable citadine qui n'avait plus de Yaris que le nom et quelques traits de caractère. Portant le badge de la division sportive Gazoo Racing, cette Yaris GR servait autant à célébrer les récents succès de la marque en championnat du monde des rallyes que de base technique au développement des voitures du WRC. Le succès a dépassé les attentes : 18 000 exemplaires, le double des estimations initiales, se sont écoulés en Europe, dont 1 082 en France, malgré l'explosion du malus. Après trois ans de carrière, sous l'impulsion d'Akiyo Toyoda, l'ancien président du groupe, Toyota a décidé de poursuivre l'aventure de la GR. Les designers en ont profité pour modifier la face avant afin d'améliorer la gestion des flux d'air et le refroidissement. Repasant toujours sur une plateforme avant de Yaris et un berceau arrière de C-HR, le nouveau modèle se reconnaît aussi à sa nouvelle signature lumineuse à l'arrière.

Les principales modifications se sont concentrées sur le moteur, le châssis et l'habitacle. Le 3-cylindres 1,6 litre turbo s'est doté de pistons allégés et d'une pression de combustion relevée pour gagner 19 ch à 280 ch. Dans le même temps, le couple gagnait 30 Nm à 390 Nm. La puissance est toujours transmise aux quatre roues mais, pour l'occasion, les ingénieurs ont modifié sa gestion électronique avec une répartition du couple variable en mode Track (entre 60/40 et 30/70). L'amélioration du comportement routier passe également par le raffermissement des suspensions et l'augmentation de la rigidité de la caisse (13 % de points de soudure en plus). Enfin, c'est une surprise, une boîte automatique Aisin à huit rapports, disponible

contre un supplément de 2500 euros, complète le dispositif.

Transmission automatique

Lorsque l'on pénètre à bord, on remarque que l'assise a été abaissée de 25 mm, c'était l'une des critiques formulées par les propriétaires de la première génération, et l'intégration d'une planche de bord entièrement redessinée autour d'un grand bloc en L inversé et orienté vers le conducteur pour sa partie centrale. L'instrumentation numérique repose sur un écran de 12,3 pouces. Quelques tours sur le circuit de Jarama, près de Madrid, suffisent à apprécier les évolutions effectuées. Le moteur respire encore mieux à tous les régimes, autorisant des reprises assez stupéfiantes pour une voiture de ce

gabarit. Sur ce tracé technique, la Yaris GR ne s'est pas métamorphosée mais les mouvements de caisse sont encore mieux contenus et elle offre une plus grande stabilité en sortie de courbe. Si la boîte manuelle à six vitesses procure toujours un plaisir à l'ancienne, la véritable nouveauté réside dans la transmission automatique. Dotée d'une grande réactivité et pouvant être commandée à l'aide des palettes au volant, elle participe à la facilité de la prise en main. De là à permettre de meilleurs chronos qu'avec la boîte manuelle, il n'y a qu'un pas, que les ingénieurs japonais n'hésitent pas à franchir.

La dernière Yaris GR est d'ores et déjà disponible à la commande au tarif de 46 300 € auxquels il faudra ajouter un malus qui a explosé. Avec la boîte manuelle, il faudra s'acquitter d'une taxe de 45 990 €, en raison d'émissions de CO₂ de 190 g/km. Quant à la version à transmission automatique, ses rejets de 210 g/km lui valent d'être plombée par une écoteaxe de 60 000 €. Cette année, Toyota France a prévu une allocation de 300 véhicules, sans compter les versions spéciales « Edition Ogie » et « Edition Rovannerä », en hommage aux deux derniers champions du monde des rallyes. Ces modèles, qui devraient être commercialisés en Europe dans des éditions limitées, reçoivent une transmission intégrale programmée pour refléter les préférences de chacun des deux pilotes, ainsi que des éléments de design spécifiques. ■ S.R.



La Yaris GR restylée développe 280 chevaux.