

# OPTION

## AUTO



100%  
SCOOP

### ➤ VERITAS RS III

Au volant de  
la barquette  
allemande !

# 12

### ➤ MONSTRES

DE 296 CH  
À 717 CH

- Match Audi RS6  
Abt vs MTM
- Duel  
TechArt GT Street  
RS vs SpeedART  
XLR
- Musclée Abt  
AS4 Power S
- Duo  
Carlsson CK63RS  
vs Brabus SV12 S
- Match Audi Q7 V12  
TDI vs RS6 berline
- Exotique Artega GT

➤ Et aussi : Lotus  
Europa SE • Ruf  
CTR3 • Mondial 2008  
• Revue horlogère...

➤ NOVITEC ROSSO  
F430 SCUDERIA

# SPÉCIAL ESSAIS





# FURTIF

**CARLSSON CK 63 RS**

Les années passent et ne se ressemblent pas. Prenez le cas de Carlsson. Nous aurions pu croire que ce préparateur de référence, emprunt de tradition, n'aurait jamais dérogé à ses propres règles : discrétion, sobriété. Cette nouvelle venue, baptisée Stealth par les salariés de Gut Wiesenhof, prouve que le changement peut avoir du bon. Texte : Frédéric Lardenois - Photos : Louis Leduc





("FACE AUX  
ÉLÉMENTS,  
SEULE LA  
PHILOSOPHIE  
COMPTE...")

Le Stig bordelais, pilote mystère  
du Roadster Coupé, la tête haute !



← La malle arrière hérite d'un becquet judicieusement intégré.

↓ Ambiance mi-course, mi-luxe, avec des parements en carbone et une superbe sellerie cuir Alcantara Carlsson. Dans le pur respect de la tradition...



**CK 63 RS**

☛ **Agressive ?** Le SL ainsi paré joue sur le contraste entre sa peinture Standox et ses grilles chromées.

☛ **Elles sont cachées** mais bien réelles : les portes sont des versions à élytres !



→ suite de la page 52

arches de roues accueillent les réputées 1/16 Ultra light en déclinaison 20 pouces. Légères, brillantes, elles peinent à dissimuler l'inédit système de freinage carbone céramique sur lequel les ingénieurs maison planchent depuis des mois. Ultra performant, basé sur des étriers à six et quatre pistons, il s'y entend pour gérer les élans du V8 d'origine AMG. En tandem avec la suspension ABC à gestion C-Tronic, ces disques de 398 mm ont la lourde tâche de canaliser 600 ch. Pas un de moins ! Une puissance affolante à mettre au crédit de modifications "old school", et personne ne s'en plaindra. L'admission a été

libérée, comme de coutume, le boîtier électronique adapté et switché en mode RS, un classique, mais la ligne d'échappement a purement et simplement fait ses bagages. Ça, c'est nouveau ! Carlsson propose ainsi une version export pour tous ses véhicules, affranchie des normes draconiennes qui sévissent en Allemagne. Sur cet engin, collecteurs racing, catalyseurs sport, intermédiaire permissif et silencieux affranchis sont de rigueur. Le résultat est volcanique, presque déraisonnable, et la moindre pression sur l'accélérateur transformée en tonitruante giclée de décibels. Séduits mais

étonnés, nous nous apprêtons à prendre le volant quand les copains Stefan et Oliver, pliés en deux, nous voient buter contre les ouvrants. Qui est allé nous monter des portes en élytres sur un SL Carlsson ?! Ma moue doit me trahir, car les camarades volent à mon secours pour me livrer leur opinion. Markus, maître des lieux qui s'est joint à nous, y va du même couplet : "cette voiture sert à notre représentant, lequel tourne à travers toute l'Allemagne. C'est lui qui a fait monter ces portes pour faire ce show, mais nous ne les vendons pas..." Vous parlez d'une idée !

**TENUE D'APPARAT**

Premiers kilomètres à rythme sénatorial, premier constat. Une coupe franche a été effectuée dans la garde au sol, et les remontées d'informations sont moins filtrées qu'à l'origine. Le conducteur s'en prend plein les mimines, mais par la magie de la suspension ABC, aucun mouvement parasite n'est à noter. Du beau travail de calibration. Ultra directives, les larges enveloppes obéissent au micron

**(CACHEZ VITE CE SAVOIR FAIRE QUE JE NE SAURAI ENTREVOIR !)**

Pas question qu'il y ait une fuite vers le nord de l'Allemagne...



**REVUE DE détails**

🕒 Le bouclier avant reçoit le renfort d'une lèvre en carbone. **Les grilles, incontournables,** viennent égayer une proue ultra rigoureuse.

🕒 Grande première, les freins passent au **carbone céramique.** Les disques sont énormes, comme le tarif annoncé, à plus de 30 000 € l'ensemble !

🕒 Le SL AMG de série est déjà équipé de pièces en carbone. Carlsson y ajoute un volant ergonomique et des **palettes** idoines.



→ suite page 58



→ suite de la page 57 près, le roadster glissant sur un filet de gaz. Dans le cockpit à peine perturbé par l'écoulement d'air, l'ambiance est cosy. Sellerie cuir et Alcantara, placages carbone, volant ergonomique s'y entendent pour vous réserver un accueil princier.

#### EFFET PSYCHOLOGIQUE

Quand la route se libère, le CK63RS fait fi de toute retenue. La transmission MultiClutch fait merveille et catapulte l'engin, en tombant trois rapports à la volée, à l'assaut de l'autobahn. La sonorité démoniaque joue à plein sur les sensations :

les chevaux sont là, en rang serré, mais leur déploiement est doublé d'un tel rôle qu'on les croirait plus nombreux ! Le tachymètre, impartial, signale une réelle capacité à manger les graduations, puisque nous attrapons près de 290 km/h entre deux gentilles courbes dégradées. Le SL marche fort, maltraite les cervicales chauffées par l'Aircaréf, mais marque les esprits par une autre de ses qualités : son freinage ! L'efficacité du système est proportionnel à son prix : il est affiché à 30 000 €. Je vous laisse méditer sur les décélérations...

→ the end !

**(LA LIGNE EN INOX DISTILLE UNE SONORITÉ DIABOLIQUE. UN ORCHESTRE À ELLE SEULE !)**

**CK63RS**

↪ **Le diffuseur** vient améliorer le flux d'air sous la voiture.

↪ **Sur les flancs**, les prises d'air sont repensées et griffées par des lamelles en alu.

↪ **Le cheval, figure de proue** des ateliers de Gut Wiesenhof, trône majestueusement. Sûrement le plus fougueux du coin !

