

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

THE NEXT
100 YEARS

BMW GROUP
MINI
ALFA ROMEO



**MARCELLO
GANDINI**
EL MAESTRO



Dans le numéro double de Juillet-août, nous mettons en couverture Marcello Gandini, un des plus grands et talentueux designers de tous les temps et qui a régné en maître dans les années 70-80-90, avec des icônes comme la Stratos, la Miura, la Countach, la Diablo, l'Espada et la liste serait trop longue, pour pouvoir énumérer tous ses travaux.

Nous braquerons également les projecteurs sur des nouveautés fraîchement arrivées sur notre marché, telles que la BMW X7, le Honda H-RV, ainsi que la KIA ProCeed. Comme tous les mois, chers Gentlemen, nos pages lifestyle avec les rubriques montre, moto ou encore cigare, vous sont dédiées...

Il ne me reste plus, chers lecteurs, qu'à vous souhaiter d'excellentes vacances, en attendant de vous retrouver au mois de septembre, après la trêve estivale.

Très bonne lecture et pour ne rien perdre de l'actualité automobile, n'oubliez pas de télécharger nos applications mobiles.

Ahmed Kseibati

LE JOURNAL DU LUXE

DU LUNDI AU VENDREDI À 8H54, 12H45 ET 18H30

LUXE  **RADIO**
— ACCÉDEZ À L'ÉTAT D'ESPRIT DU LUXE —





Sommaire

10 **Motors**

- 10 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
- 12 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
- 14 **ActuEvenement** Inauguration usine PSA Kénitra par Youssef Bennour
- 16/19 **AutoConcept** BMW Garmish par Youssef Bennour
- 20/25 **AutoException** BMW X7 par Majda Karbane
- 26/31 **AutoException** Alfa Romeo Giulia Veloce par Majda Karbane
- 32/37 **AutoException** Lexus NX par Youssef Bennour
- 38/43 **AutoException** Kia Ceed et Proceed par Majda Karbane
- 44/49 **AutoException** Honda H-RV



50

>59

Entretien du mois **Marcello GANDINI** El Maestro

- 60/67 **AutoLégende** Lamborghini Marzal : by Gandini par Hamid Benmaarouf
- 68/69 **MotoException** Ducati Panigale V4 R par Majda Karbane

70 **L'Homme**

- 70/71 **Montres** Audemars Piguet Royal Oak Perpetual Calendar 41mm par Lina Mouafak

72 **Lifestyle**

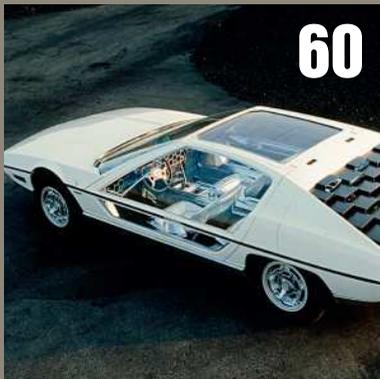
- 72/73 **Cigare** Cigare Ciglo VI Gran Reserva par Antoine Delmas
- 74/77 **Evasion** Circuit Spa Francorchamps par Lina Mouafak
- 78/79 **Art** Emmanuel Zurini par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf - Majda Karbane** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar - Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931

www.gentlemendriversmag.com

gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours



60



32



70



50



74



26



38



44

16



68



20

Énième hommage à Max Cohen Olivar

Véritable légende du sport automobile national, Max Cohen Olivar, décédé en 2018 à l'âge de 73 ans, a eu droit à un nouvel hommage rendu, jeudi 19 juin 2019, par des journalistes de la presse sportive marocaine, ainsi que par d'anciens pilotes, en présence de son épouse.

Après la présentation d'un film retraçant les principales étapes du parcours de ce pilote chevronné qui a marqué le sport automobile marocain d'une trace indélébile, les participants ont témoigné à tour de rôle des temps forts qu'ils ont vécus avec Olivar.

Né le 30 avril 1945 à Casablanca, Max Cohen-Olivar a été titré à plusieurs reprises Champion du Maroc sur Renault-Gordini, R5 Maxi Turbo ou BMW. En 1970, il signe une cinquième place aux 1.000 kilomètres de Paris sur une Porsche 910 (avec Willy Meier), puis participe à de nombreuses courses du Championnat du monde des voitures de sport.

Max Cohen-Olivar fait partie du cercle très fermé des pilotes comptant au moins 20 participations aux 24 Heures du Mans. Sa première remonte à 1971, lorsqu'il fait équipe avec André Wicky sur une Porsche 908/2 (de l'écurie Andre Wicky Racing Team).

Son meilleur résultat restera une douzième place au général, deuxième en catégorie Groupe 5, en 1982, sur une Lancia Beta Monte Carlo, partagée avec Joe Castellano et Jean-Marie Lemerle.

Renforcement du partenariat DFSK-Africa Motors



Un nouvel accord de partenariat a été signé, le 20 juin 2019, entre le producteur de véhicules chinois DFSK et son distributeur exclusif au Maroc et dans plusieurs pays du continent, Africa Motors, filiale du groupe Auto Hall. Cette convention vise un élargissement de la gamme (introduction des voitures pour particuliers) et, en décembre de cette année, la mise sur le marché de Véhicules Utilitaires Légers montés au Maroc. Puis, dès 2020, ce sera au tour des véhicules électriques DFSK de

faire leur entrée au Maroc et sur le continent. Cette collaboration s'est concrétisée, en 2016, par l'introduction sur le marché marocain d'une gamme de pick-up et de mini véhicules dans le segment des Véhicules Utilitaires Légers. Les très bons résultats de vente, quelque 3.500 unités, ont montré tout le potentiel de ces véhicules, particulièrement les mini-camions. Les ventes devraient d'ailleurs atteindre les 10.000 unités par an.

Ces excellents résultats ont décidé DFSK et Africa Motors à renforcer leur collaboration en franchissant une nouvelle étape dans l'expansion de la marque automobile chinoise au Maroc. Outre l'introduction de la gamme de véhicules particuliers, cette année 2019 est marquée par l'implantation d'une première unité de montage sur place.

BMW transporteur officiel du Festival Mawazine



SMEIA, importateur exclusif de la marque BMW au Maroc, a reconduit son partenariat avec le Festival Mawazine, à l'occasion de sa 18e édition, qui s'est tenue à Rabat, du 21 au 29 juin 2019, en tant que Transporteur officiel.

En effet, BMW met à disposition du festival une flotte importante de voitures premium de différentes catégories, constituée de la gamme supérieure des berlines BMW et comprenant notamment les toutes dernières BMW X4 et BMW X5. Cette flotte transporte de nombreux artistes vers les scènes de l'OLM Souissi, Nahda, Bouregreg, Salé, Théâtre National Mohammed V et Chellah, durant toute la période du festival.

Par ailleurs, BMW présente sa toute nouvelle BMW Série 3, une référence dans la catégorie des berlines sportives. Cette dernière est exposée au niveau de l'entrée du site historique du Chellah à Rabat, lieu mythique qui accueillera quotidiennement des voix internationales, rendant hommage aux plus belles traditions musicales de la planète. Il est à noter que la flotte de voitures BMW est dédiée exclusivement au transport des artistes nationaux, internationaux, VIP et autres personnalités, tout au long du festival.

Accédez aux offres privilégiées d'un univers Premium !

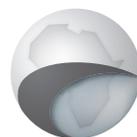
- + Un package Premium à seulement **119 DH HT/mois***
- + Gratuité des opérations courantes
- + Une carte Premium donnant accès aux lounges d'aéroport, assurances...
- + Une carte Exclusive et son univers de prestations privilégiées



* Tarif du package hors carte Exclusive

080 100 8100

BMCE BANK OF AFRICA
البنك المغربي للتجارة الخارجية لإفريقيا



BMW Vision M NEXT : Future i8?



Après l'introduction il y a quelques mois du BMW Vision iNEXT, un SUV électrique qui devrait arriver sur le marché en 2021, la firme bavaroise vient de présenter le nouveau BMW Vision M Next, un concept sportif hybride plug-in, qui s'approche, comme un avant-goût, de ce que pourrait être le remplacement du BMW i8.

Comme BMW le décrit elle-même dans son communiqué de presse, la BMW Vision M NEXT s'inspire de l'emblématique BMW Turbo et de l'hybride plug-in BMW i8 innovant et adopte une interprétation des éléments clés du futur design des voitures de sport BMW, tels que la silhouette profilée et en forme de coin, les portes papillons ou la palette de couleurs éclatante.

L'intérieur est minimaliste, tant sur le plan esthétique que technologique. Il n'y a pas d'écran d'infotainment ni de tableau de bord simple. À sa place a été placé un élément appelé "Pod Boost", quelque chose de similaire à un "head up display" de grandes dimensions où absolument toutes les informations sont projetées.

En termes de motorisation, le Vision M NEXT est un véhicule hybride rechargeable (PHEV) qui combine un moteur quatre cylindres turbo essence avec un système de propulsion électrique offrant une puissance totale combinée de 600 ch.

Les 24 heures du Mans Toyota confirme sa suprématie

Cette année, les 24 heures du Mans ont réservé aux spectateurs un spectacle des plus rocambolesques. Ainsi, alors que l'issue de la course d'Endurance la plus exigeante au monde paraissait scellée avec l'avance confortable de la Toyota n°7 de Kamui Kobayashi, Mike Conroy et José-Maria Lopez sur l'autre Toyota (n°8), une

double crevaisson a changé brusquement la donne. Et ce sont Fernando Alonso, Kazuki Nakajima et Sébastien Buemi qui ont tiré les marrons du feu en s'imposant pour la deuxième année consécutive sur le circuit sarthois. Leur victoire leur permet au passage de décrocher le titre de champion du monde d'Endurance WEC 2018-2019. En GTE Pro, la course a tenu toutes ses promesses, avec de belles empoignées durant les premières heures de course et une finale à rebondissements à la clé. Alors que la Corvette n°63 était promise à une belle victoire, elle perd tout sur un tête-à-queue, puis des ennuis durant la matinée. Ferrari pour sa part était à la fête avec la victoire de la F488 du team AF Corse n°71 devant les Porsche n°91 et 93. En LMP2, Alpine fait coup double avec la victoire de catégorie et le titre de champion du monde pour la n°36 de Nicolas Lapierre, Pierre Thiriet et André Negrão.

Enfin dans la catégorie GTE Am, pas de victoire pour Ford. La GT n°85, vainqueur sur la piste, a finalement été exclue après l'arrivée en raison d'une capacité de réservoir non conforme. La Porsche n°56 du Team Project 1 récupère la victoire dans cette catégorie.

Alpine A 110S Plus de puissance et un châssis recalibré

Alpine a présenté la version la plus haute de la gamme A110. L'Alpine A 110S pousse le caractère sportif de ce coupé un peu plus loin en atteignant 292 ch (40 ch de plus que les autres versions) et en montant un châssis plus léger et mieux préparé.

L'Alpine A 110 S utilise la même structure légère et compacte en aluminium que l'A 110, mais avec des ressorts 50% plus rigides, des amortisseurs plus fermes et des barres stabilisatrices creuses plus légères.

La hauteur de caisse a été réduite de 4 mm et les butées hydrauliques ont été recalibrées pour obtenir un meilleur soutien en conduite sportive. Les ingénieurs français ont configuré le contrôle électronique de stabilité différemment, notamment dans son mode Track, pour assurer un passage plus haut dans les virages. L'ensemble est très léger : il ne pèse que 1.114 kilos. Cette légèreté, ajoutée à l'augmentation de puissance, fait que l'A 110S a un rapport poids/puissance de 3,8 kg/ch, contre 4,3 kg/ch pour les autres versions. Il atteint les 0 à 100 km/h en 4,4 secondes.

Sur le plan esthétique, cette version plus puissante se distingue par ses éléments de style spécifiques, tels que le drapeau en fibre de carbone avec des touches orange sur les montants arrière, les lettres Alpine en noir, les étriers de freins orange et les jantes GT Race spécifiques à ce modèle.



SANAD Assurances - Entreprise régie par la loi 17-99 portant code des assurances

Tous les jours à vos côtés

SANAD Assurances vous accompagne et vous soutient au quotidien, en mettant son expertise de plus de **100 ans** à votre disposition, afin de vous apporter confort et sérénité. Pour ce fait, nous vous **conduisons** à profiter d'une assurance automobile entièrement modulable, avec des formules parfaitement adaptées à votre situation et à votre budget.



www.sanad.ma



USINE PSA KÉNITRA

Le Roi Mohammed VI inaugure l'usine du groupe PSA à Kénitra

Le Roi Mohammed VI, que dieu le glorifie, a présidé jeudi 20 juin 2019, l'inauguration de l'usine du groupe PSA à Kénitra.

Initiative du constructeur automobile français PSA, l'usine est présentée comme l'aboutissement, mais aussi le début, d'une série de projets visant à dynamiser le secteur automobile prometteur du Maroc.

La nouvelle usine devrait permettre d'augmenter la production du secteur automobile marocain, pour atteindre une production annuelle de 100.000 véhicules et "moteurs associés".

Lors de sa visite du site de Kénitra, le Roi du Maroc a également supervisé les travaux d'extension en cours, qui visent à doubler la production actuelle du groupe, d'ici 2023.

Mais les objectifs de production ambitieux n'ont pas été les seuls sujets de discussion lors de la journée inaugurale de l'usine de Kénitra. Sur le plan de l'emploi, PSA s'attend à ce que cette usine génère jusqu'à 4.000 emplois, d'ici 2023.

Après avoir passé en revue les étapes de l'achèvement des installations, Jean-Christophe Quémard, directeur général Moyen-Orient et Afrique du Nord de PSA, a fait part à ses invités de sa vision et de ses objectifs pour l'avancement du secteur automobile au Maroc.

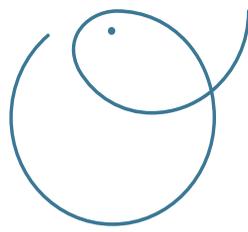
Le groupe a déclaré que ses ambitions étaient cohérentes avec les objectifs de leadership du Maroc : Faire du pays un centre d'investissement dynamique et un participant à part entière dans le secteur automobile porteur de croissance à l'échelle mondiale. Mais le moment le plus marquant de la cérémonie a été le dévoilement de la Peugeot 208, qui sera produite dans l'usine de Kenitra.

Moulay Hafid Elalamy a mis en lumière les aspects positifs, tant pour l'économie marocaine que pour le géant français. D'ici 2018, les achats de pièces fabriquées par PSA au Maroc atteindront 700 millions d'euros, bien au-delà des prévisions initiales. Mieux encore, l'entreprise s'attend à atteindre son objectif d'un milliard d'euros bien avant 2025, date qu'elle s'était fixée initialement. Le Maroc, pour sa part, a gagné en compétitivité et en création d'emplois.



Jean-Christophe Quémard a déclaré que le Maroc s'inscrit dans la stratégie de croissance et de globalisation du groupe. "C'est au Royaume que notre Groupe a choisi de créer son Centre Régional de Décision et de développer un Centre de Recherche et Développement intégré dans le réseau mondial de R&D du Groupe PSA ", a-t-il déclaré.

Tout en s'engageant à faire progresser l'industrie automobile marocaine sur le marché mondial, le constructeur français cherche à tirer pleinement parti des énormes opportunités qu'offre déjà ce secteur. Ce dernier, qui emploie actuellement près de 190.000 personnes et représente 65,1 milliards de dirhams en termes d'investissements, est le premier secteur d'exportation du Maroc.



othello

CUISINE VÉNITIENNE



ÉLÉGANCE & INTIMITÉ

Découvrez le restaurant Othello,
un écrin sur mesure dédié à la cuisine vénitienne

Service de 20h00 à 23h00

RUE IBRAHIM EL MAZINI · HIVERNAGE · MARRAKECH · MAROC
Informations & Réservations : info@essaadi.com · +212 5 24 33 74 00
www.essaadi.com

FOLLOW US ON:  Es Saadi Marrakech Resort  @essaadimarrakech  @essaadiresort



ES SAADI
MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

CONCEPT



GARMISH

UNE ICÔNE RESSUSCITÉE

BMW a ressuscité un design emblématique et presque oublié, au Concorso d'Eleganza Villa d'Este de cette année. A côté du Concept R18 de BMW Motorrad, le Garmisch rend hommage à Marcello Gandini, l'un des designers les plus influents de l'industrie automobile des années 70.





CONCEPT

Le concept Garmisch original a été présenté au Salon de Genève en 1970, après avoir été commandé par BMW et créé comme un projet unique par la célèbre maison de design Bertone, dont Marcello Gandini était en charge du département design.

Le concept a résumé ce qui rendait le design italien le plus expressif et le plus recherché à l'époque. Aimer ou détester, c'est l'incarnation même du monde de l'automobile au début des années 1970.

"L'idée originale est venue de Nuccio Bertone lui-même,

qui voulait consolider notre relation existante avec BMW, en concevant une voiture d'exposition surprise pour le Salon de Genève", explique Marcello Gandini. "Nous voulions créer un coupé de taille moyenne moderne, fidèle au langage du design de BMW, mais aussi plus dynamique et même un peu provocateur.

Le Garmisch a disparu de l'histoire après l'exposition à Genève. Tout ce qui reste de l'original sont des photographies et des notes de conception, qui, avec



des témoignages de première main, ont été utilisés par l'équipe de conception BMW pour créer le concept présenté à Villa d'Este.

Le profil des flancs de la voiture n'est pas sans rappeler celui de la plupart des autres berlines de l'époque. À l'avant cependant, la calandre à rognons caractéristique de BMW est serrée et relevée, créant un look plus vertical. Elle est flanquée de projecteurs carrés, de persiennes marquant les montants arrière

et d'une grille en nid d'abeille recouvrant la lunette arrière, signe distinctif du style Gandini.

Le projet de le recréer a été mené par Adrian van Hooydonk, Senior Vice-Président de BMW Group Design. La voiture était l'un des nombreux modèles Gandini qui ont inspiré Hooydonk à se lancer dans le design automobile.





X7

ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

Le BMW X7 est le septième modèle du segment SUV de la firme allemande. Avec ses 5,15 mètres de long, c'est le plus grand modèle de la marque bavaroise dans le segment tout-terrain.





À l'extérieur, le X7 reprend en grande partie le look du concept, à commencer par la célèbre calandre démesurée à double haricot, très en relief, dont la hauteur est accentuée par la finesse des feux avant. Ladite calandre est soulignée de chrome comme les boucliers, les bas de caisse, les extracteurs latéraux et les feux arrière. Le design de la poupe est plus classique et évoque le dernier X5.

En plus de sa longueur de plus de 5 mètres, de sa largeur (2 mètres) et de sa hauteur (1,80 m), la distance entre les essieux n'est pas non plus "petite", avec 3,10 m. Au total, l'habitacle du BMW X7 est configuré avec trois rangées de sièges, pour accueillir un total de

sept occupants. En termes de volume de chargement dans le coffre, la capacité peut varier de 326 litres à 2.120 litres (avec les deuxième et troisième rangées de sièges rabattus). Tous les sièges sont réglables électriquement. Pour un voyage plus que confortable et divertissant, la climatisation automatique peut inclure cinq zones, ainsi que de nombreux ports USB et espaces de rangement pour que les occupants puissent charger, connecter et stocker leurs appareils mobiles, ainsi que leurs effets personnels.

En termes de connectivité, d'information et de divertissement, la BMW X7 2019 offre de série le système multimédia BMW Live Cockpit Professional



Moteur : 3.0L 6cyl. QuadriTurbo
Puissance : 400 ch
Couple : 760 Nm à 2.000 Tr/mn
Transmission : Intégrale

Poids et mesures
Poids à vide : 2460 kg
Dimensions : 4.71/ 1.97/ 1.18 (L/I/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : 326 l
Pneumatiques : 285/45R21 -285/45R21

Performances globales
Vitesse max électrique : 250 km/h
0 à 100 : 5.4 s
Consommation : 7.40 L/100 km
Autonomie : --- km

et le BMW Operating System 7.0. L'instrumentation est entièrement numérique et dans les deux cas est offerte avec un grand écran de 12,3 pouces. Les commandes vocales et gestuelles répondent à un plus grand nombre de commandes. L'intelligence artificielle est également présente, avec la technologie BMW Intelligent Personal Assistant, qui joue le rôle de copilote numérique et est activée par des commandes vocales.

Les moteurs BMW X7 disponibles - tous déjà adaptés aux exigences de la nouvelle norme Euro 6 - sont au nombre de trois. En essence, la version que l'on peut déjà choisir correspond au X7 xDrive40i, avec un

moteur six cylindres en ligne TwinPower Turbo 3.0, 340 ch et 450 Nm de couple maximum. Ce moteur à essence est couplé à une boîte automatique Steptronic à huit rapports, avec convertisseur de couple. La consommation moyenne déclarée peut varier entre 8,7 et 9,0 l/100 km, tandis que le niveau moyen de CO² oscille entre 198 et 205 g/km.

Pour ceux qui apprécient le diesel, les versions disponibles sont le xDrive 30d avec moteur 3.0 de six cylindres en ligne et 265 ch (entre 6,5 et 6,8 l/km de consommation déclarée) et le xDrive M50d, avec moteur 3.0 six cylindres en ligne, quatre turbos (deux à basse pression et les deux autres à haute pression)



et 400 ch de puissance. Ces deux moteurs diesel sont également couplés à la boîte à vitesses Steptronic à huit rapports.

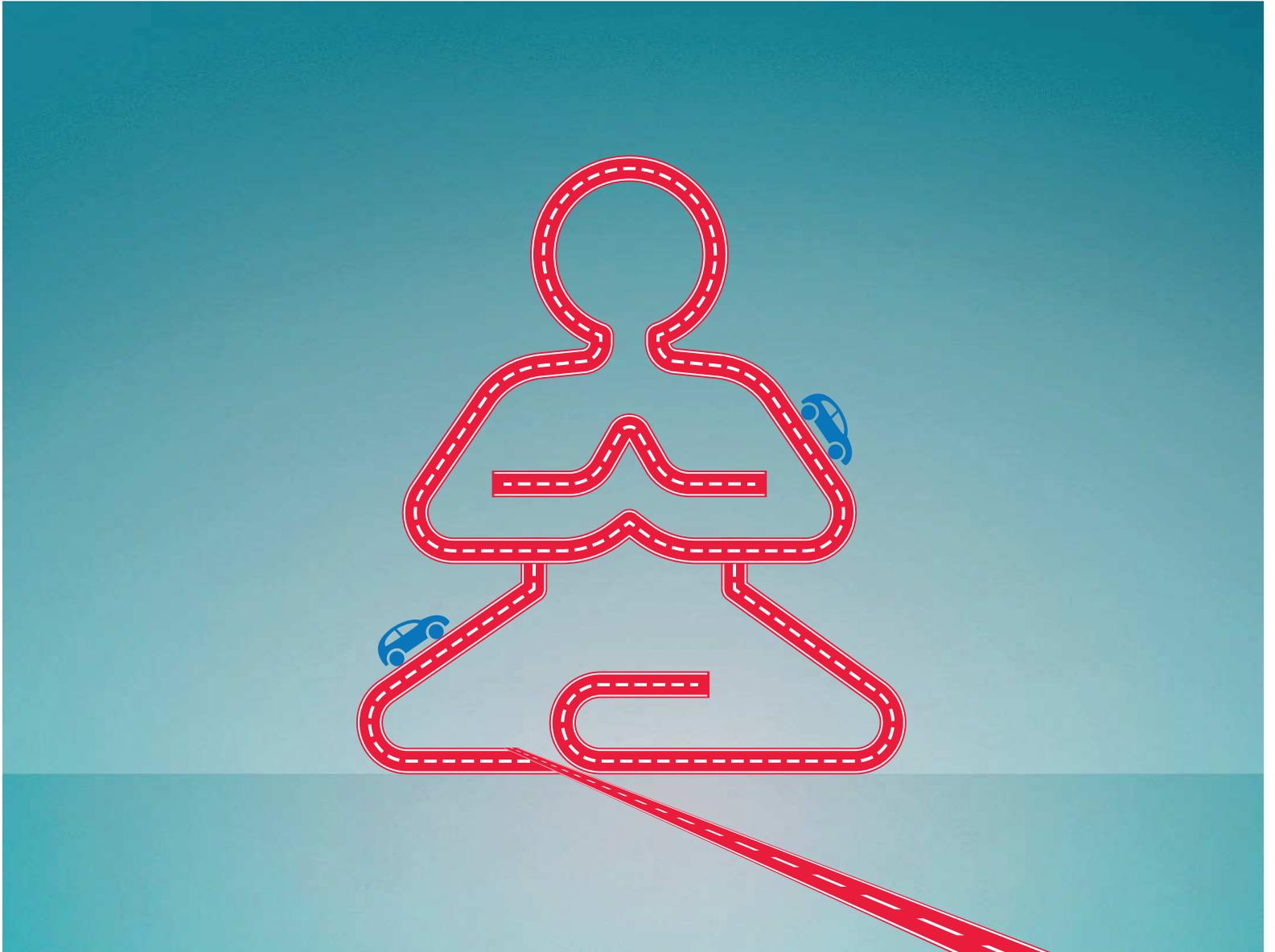
S'agissant de la tenue de route, le mastodonte bavarois compte une kyrielle de béquilles, censées apporter confort et sécurité aux occupants. Ainsi, la suspension pneumatique sur les deux essieux et la suspension adaptative avec contrôle électronique de l'amortissement sont incluses de série. En option, il est possible d'ajouter le système de direction à quatre roues motrices (Active Steering) et le système de stabilisation active de la commande de roulis de caisse (Executive Drive Pro). Pour ceux qui veulent vivre des sensations sportives, le différentiel M Sport est offert de série sur la version M50d Diesel.

En plus, le BMW X7 propose en option un package technique Off-Road avec quatre modes de fonctionnement pour les conditions les plus difficiles de faible traction. Ces modes sont xSand (sable),

xGravel (gravier et pierres), xRocks (zones rocheuses avec grosses pierres) et xSnow (pour terrain enneigé). Il y a lieu de noter que la garde au sol est réglable en fonction du mode de conduite et de la vitesse et a une portée allant jusqu'à 80 millimètres.

Les équipements de sécurité ne sont pas en reste et comprennent les technologies les plus avant-gardistes. Ainsi, ce SUV offre le régulateur de vitesse actif, avec fonction Stop & Go, le système d'aide à la conduite professionnelle, avec direction et avertissement de changement de voie, l'assistant de maintien de trajectoire, l'assistance en cas de collision latérale et d'évitement... N'oublions pas non plus les systèmes très utiles pour se garer en ville, surtout si l'on considère l'énorme taille du X7, de sorte que les systèmes d'aide au stationnement (aide au stationnement) avec caméra de recul et le système d'aide à la marche arrière (aide au recul) deviennent des alliés plus qu'appréciés.

MÉDITER EN TOUTE SÉRÉNITÉ N'ARRIVE PAS PAR MAGIE



*Étude Kantar TNS – Approche client – mai à juillet 2018 – Plus d'infos sur escda.ma.

LA LOCATION LONGUE DURÉE PAR ALD AUTOMOTIVE

ÊTRE **RÉÉLU SERVICE CLIENT DE L'ANNÉE MAROC** N'EST PAS UNE QUESTION DE CHANCE MAIS BIEN LA RECONNAISSANCE D'UN SERVICE DE QUALITÉ DÉLIVRÉ À PLUS DE **550 CLIENTS**.

POUR PLUS DE SÉRÉNITÉ, AYEZ LE BON RÉFLEXE, OPTEZ POUR LE **N°1** DE LA **LLD**.

ALDAUTOMOTIVE.MA



Motors

Auto Exception

par Myriem Cherkaoui

Alfa Romeo

GIULIA VELOCE



ADN DE SPORTIVE

Trois ans après l'introduction de la Giulia sur le marché marocain, l'importateur local de la marque au biscione, FCA Maroc, vient d'introduire une version encore plus musclée, pour étoffer sa gamme diesel. Au menu, une ligne encore plus agressive et plus de chevaux.





Esthétiquement, la Giulia renoue avec la grande tradition de la marque au biscione. Féline et agressive, elle dispose d'une carrosserie parmi les plus compactes de sa catégorie, avec des porte-à-faux très courts, un long capot, de longues ailes avant et arrière musclées. Les feux arrière, pour leur part, disposent d'une technologie à LED et comme par symétrie, reprennent le dessin des optiques avant. Ces lignes sculptées du véhicule contribuent également à son efficacité aérodynamique, dont le CX atteint 0,25. À l'avant, la Giulia adopte la nouvelle signature stylistique de la marque, symbolisée d'abord par un

nouveau Logo, signé par « Robilant Associati », arboré pour la première fois par ce modèle. Sur cette version « Veloce », la sportivité est accentuée par les spoilers proéminents et les jantes de 19 pouces.

À l'intérieur, on est agréablement surpris par l'habitacle très soigné. Les matériaux comme la qualité des finitions ont été peaufinés dans les moindres détails. Quant à la planche de bord tournée vers le conducteur, les compteurs en puits et le levier court, ils dénotent d'une philosophie privilégiant d'abord le plaisir de



Cylindrée : 4-cylindres - 2.143 cc
Puissance : 210 ch
Couple : 470 Nm
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1535 kg
Dimensions : 4.64 x 1.86 x 1.45 (L/I/h)
Réservoir : 52 litres
Volume coffre : 480 l
Pneumatiques : 225/45R18 - 255/40R18

Performances globales

Vitesse max : 235 km/h
0 à 100 : 6,8 s
Consommation : 5,5 l/100 km
Autonomie : --- km

conduire. La position de conduite, est pour sa part irréprochable, grâce à un volant à méplat bien dessiné, ainsi qu'à des sièges au maintien parfait. Notons au passage que la Giulia est équipée d'un tout nouveau système multimédia «Connect 3D Nav», doté un écran tactile intuitif haute définition, de 6,5 pouces. En option, le système s'équipe d'un écran de 8,8 pouces et comprend la radio numérique (DAB). Un écran TFT couleur de 7 pouces fait office de tableau de bord digital.

Au niveau de l'équipement, la Veloce offre une dotation des plus riches, incluant la climatisation automatique bizona, un autoradio Alfa Connect (avec écran de 6,5 pouces, interface Bluetooth et installation audio à 8 haut-parleurs, le régulateur de vitesse avec alerte de collision, détection des piétons et freinage automatique d'urgence, la sellerie cuir, les phares au xénon, deux canules d'échappement, ainsi que des rétroviseurs rabattables électriquement.

Il est à noter que c'est une toute nouvelle plateforme appelée «Giorgio» qu'étreint aujourd'hui la Giulia, une plateforme très moderne, composée de matériaux permettant d'alléger au maximum la masse de l'engin : aluminium, fibre de carbone²

L'autre point fort est le freinage, qui rassure par sa puissance et sa progressivité. La nouvelle Alfa

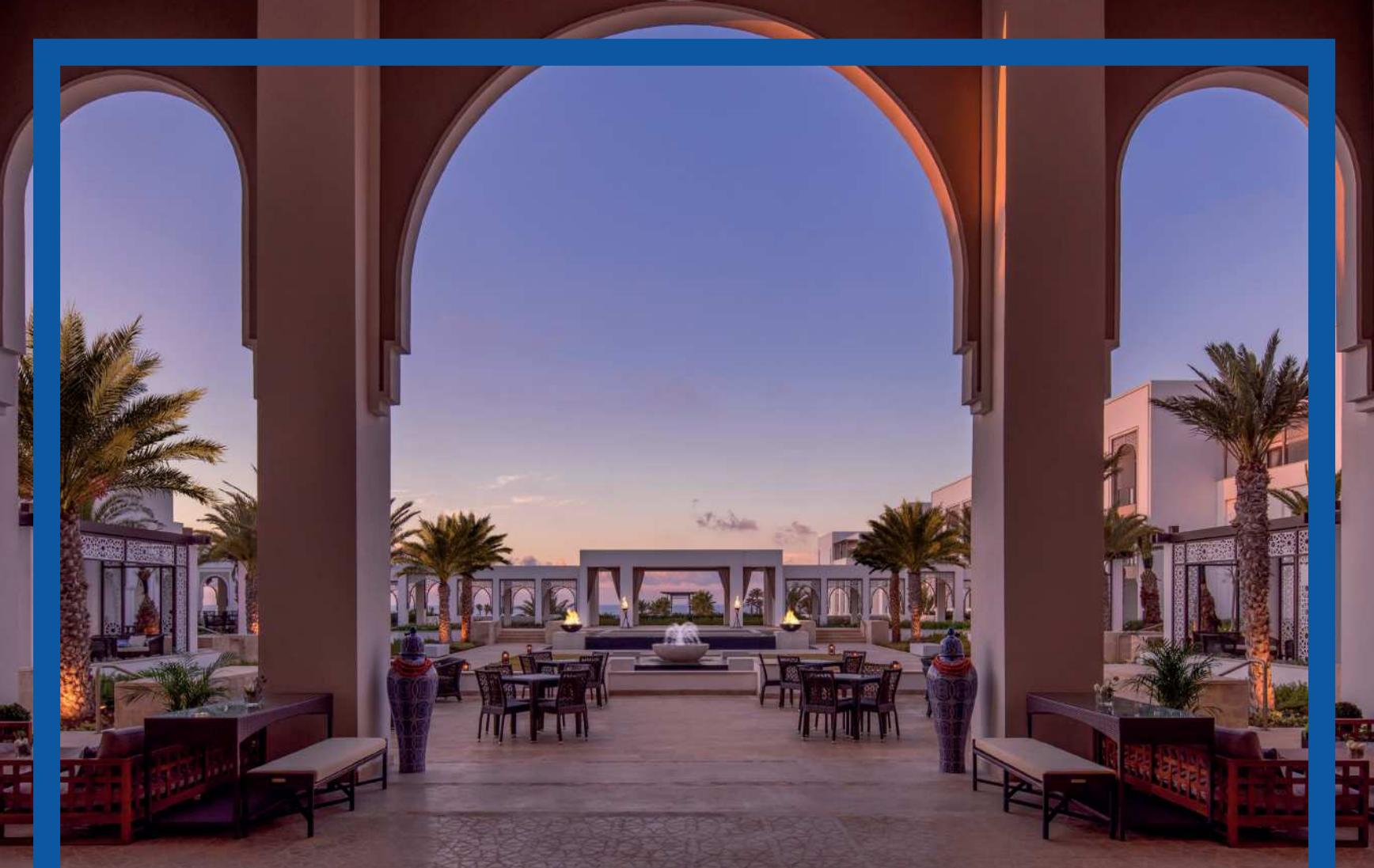
Romeo Giulia a introduit en première mondiale un innovant système, combinant le contrôle de stabilité avec le traditionnel servofrein. Il garantit une réponse instantanée du freinage, tout en réduisant les vibrations à la pédale lors du déclenchement de l'ABS. L'IBS permet ainsi des distances de freinage très courtes.

S'agissant de la sécurité toujours, la Giulia Veloce propose des systèmes d'aide à la conduite parmi les meilleurs actuellement disponibles, à l'exemple du système d'Alerte de Collision Frontale Forward Collision Warning (FCW) ou du dispositif Autonomous Emergency Brake de freinage d'urgence autonome (AEB), avec détection des piétons, qui ralentit ou freine automatiquement la voiture pour éviter un accident imminent.

Au chapitre mécanique, c'est le 2.2 l diesel proposé en version 210 ch qui officie sous le capot, accouplé à une boîte de vitesses automatique à 8 rapports. Cette cavalerie garantit des accélérations toniques et des reprises vigoureuses, grâce au couple de 470 Nm. La transmission de cette puissance au bitume se fait sans problème, grâce aux quatre roues motrices.

Notons enfin que le tarif pour accéder à cette version a été fixé à 494.900 DH.





Des moments Inoubliables

Hilton Tangier Al Houara Resort & Spa, niché entre mer et forêt, est la nouvelle destination voyage et découverte exclusive dans le Nord du Maroc.

Profitez d'un cadre idyllique, avec ses somptueux restaurants, ses piscines pieds dans l'eau, ses espaces bien-être, son golf et sa palette d'activités surprenantes ! Une invitation à se ressourcer et à vivre des expériences exceptionnelles et authentiques.

Hilton Tangier Al Houara Resort & Spa
Km 19.8, Route Nationale Tanger - Assilah
90100 Maroc
Tél : +212 (0)5 39 40 94 00
TNGAH@hilton.com
www.hilton.com



Motors

Auto Exception

par Myriem Cherkaoui

 LEXUS

NX



UN SUV EN TENUE DE SOIRÉE

Depuis son lancement en 2014, le NX a été un élément clé de Lexus : il représente 30 % des ventes totales de la marque en Europe. Désormais, ce SUV hybride, situé un pas en dessous du RX, arrive sur le marché marocain avec des améliorations, qui mettent à jour son design et ses équipements.





S'intercalant entre le gros RX et le petit UX, le NX est le SUV intermédiaire de la gamme Lexus, qui a été restylé en 2017. Esthétiquement, la nouvelle mouture incorpore des changements à l'avant, avec une nouvelle calandre béante en forme de sablier et de nouveaux phares avec des virgules de LED, qui lui donnent une touche beaucoup plus sportive. Lexus l'appelle maintenant la mini RX, en raison de la ressemblance qu'elle hérite de son grand frère. Vue de

l'arrière, les boucliers sont rehaussés et élargis et les feux redessinés.

À l'intérieur, le poste de pilotage du Lexus NX évolue également. La taille de l'écran multimédia passe à 10,3 pouces, la console et le tableau de bord ont un design beaucoup plus épuré (tous les boutons ont été réduits de 50 %). On note également de nouvelles options de couleurs pour l'intérieur.

Au chapitre confort, le NX est l'un des plus généreux de



la catégorie en habitabilité pour les passagers arrière, assez loin devant un Q5 par exemple. Pour le coffre, le volume de chargement est plutôt dans la moyenne du segment, avec 550 dm³. En revanche, on notera avec satisfaction un gain en fonctionnalité, avec l'ouverture électrique du coffre, qui ne s'ouvre qu'avec le mouvement du pied sous le pare-chocs. En termes de sécurité, Lexus NX offre une dotation riche en termes de sécurité active et passive : système

de pré-collision, contrôle adaptatif de la vitesse, aide au maintien sur la voie avec avertissement de franchissement de ligne, lecture de panneaux, régulateur de vitesse adaptatif, ainsi que le freinage automatique avec détection de piéton sont au menu... Et en termes de connectivité, la nouvelle Lexus NX ne lésine pas sur les moyens pour ravir les geeks : l'espace de chargement à induction a augmenté de taille pour s'adapter aux téléphones de nouvelle génération et



les ports USB du nouveau NX ont été placés dans une position centrale, plus facile à gérer et ont un ampérage plus élevé, pour que les appareils puissent être chargés plus rapidement. Ce modèle s'enrichit également de l'affichage tête haute, pour les versions les mieux équipées.

Au chapitre mécanique, La Lexus NX est disponible

en version traction avant ou transmission intégrale. Deux motorisations sont disponibles : un 2,0 turbo de 240 ch et un 2,5 l hybride de 143 ch qui, combiné à un moteur électrique de 68 ch, fournit une puissance combinée maximale de 197 ch. Dans le cas des versions à traction avant, les deux moteurs sont situés dans le compartiment moteur. Mais lorsqu'il

Moteur : 4 cyl + moteur électrique
Puissance : 197 ch à 5.700 tr/min
Couple : 210 N
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1715 kg
Dimensions : 4,63/1,84/1,64 (L/l/h)
Réservoir : 56 l
Volume coffre : 555 l
Pneumatiques : 235/65 R17- 235/65 R17

Performances globales

Vitesse max électrique : 180 km/h
0 à 100 : 5,4 s
Consommation : 5,4 l/100 km
Autonomie : --- km

s'agit de transmission intégrale, le moteur électrique déplace les roues arrière. Le mode tout électrique fonctionne jusqu'à une vitesse de 30 km/h et sur des petites distances ne dépassant pas les 2 à 3 km. La puissance est transmise via une boîte auto CVT. Cette respectable cavalerie permet à la japonaise d'expédier le 0 à 100 km/h en 9,2 s.

Au niveau tenue de route, le seul changement qu'apporte le modèle actuel de la Lexus NX concerne la partie suspension, avec une nouvelle barre stabilisatrice sur l'essieu arrière ou des ressorts plus rigides de 22%. La suspension adaptative a également été ajustée, pour augmenter le confort des passagers et réduire le roulis.



CEED ET PROCEED

JEU, SET ET MATCH

L'importateur local de la marque Kia vient de lancer sur le marché le nouveau modèle de la compacte Ceed, ainsi que sa déclinaison Shooting-Brake « ProCeed ». Un lancement prometteur au regard des nombreuses qualités du modèle et qui risque de redistribuer les cartes sur un segment très disputé.







Cette troisième génération vient donner un nouveau souffle à la carrière de la Kia Ceed, qui a été écoulée à 1,3 million d'unités depuis 2006. À l'occasion, le patronyme change (Ceed au lieu de Cee'd). Esthétiquement, le Kia Ceed flatte la rétine avec sa robe agressive et sportive à souhait. L'avant dégage un air de famille avec le reste de la gamme, notamment la forme effilée des phares à LED ou de la grille de nez en tigre habituelle. La poupe, elle, se distingue par de larges blocs à feux surmontés et reliés par un fin bandeau lumineux, courant sur la toute longueur du hayon. De profil, les lignes fluides donnent plus de

caractère au véhicule.

S'agissant du Shooting-Brake, si l'avant ne change pas, l'arrière, lui, est complètement différent du reste de la famille Ceed. La lunette arrière est modérément inclinée et se termine par un petit aileron, un élément sportif, ainsi qu'une double sortie d'échappement. Les feux arrière tridimensionnels à LED sont reliés par un bandeau lumineux qui traverse le hayon, ce qui n'est pas sans rappeler l'arrière du Sportage. Le pare-chocs arrière cherche à attirer l'attention sur la largeur du véhicule.

Une largeur qui, malgré tout, est identique à celle



Cylindrée : 4 cylindres- 1.598 cc
Puissance : 136
Couple : 280 Nm à 1.500 trs/min
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1388 kg
Dimensions : 4.31 x 1.80 x 1.44 (L/l/h)
Réservoir : 50 litres
Volume coffre : 395 l
Pneumatiques : 205/55 R16- 205/55 R16

Performances globales

Vitesse max : 200 km/h
0 à 100 : 10.2 s
Consommation : 5.5 l/100 km
Autonomie : --- km

des autres versions. Pour le reste, le Shooting break se distingue de ses frères par sa longueur plus importante. Celle-ci atteint 4,60 m (5 mm de plus), mais cet avantage ne se traduit pas par un volume de chargement plus grand. La capacité du coffre, elle, est de 625 litres, contre 395 l pour la Ceed. Le volume peut être augmenté en rabattant les sièges arrière (40/20/40). Peut-être plus surprenant encore, malgré son apparence volumineuse, la Shooting Break est la plus basse de la famille Ceed, avec seulement 1,42m de hauteur. La différence est due à l'amortissement plus ferme.

Dans la deuxième rangée, la chute de pavillon est plus basse que celle du break familial, mais deux adultes jusqu'à 1,80 m de hauteur peuvent encore être logés sans problème. Pour trois personnes, ce serait trop serré, parce que la place centrale est étroite et inconfortable, et ne doit donc être utilisé que sur de courtes distances.

À l'avant, on remarque les sièges de style sportif, dotés d'un joli rembourrage en cuir noir et daim, avec des coutures rouges. Quant à l'aménagement intérieur général, il est très similaire aux autres modèles de la famille Ceed.

Motors

Auto Exception



N'étant proposé que dans une seule version haut de gamme, l'équipement de série de la Proceeed est très complet. Un des éléments les plus appréciés est le système multimédia compatible avec Android Auto et Apple Carplay, se traduisant par un écran de 7 ou 8 pouces, selon la version.

L'équipement peut également comprendre un

chargeur de téléphone par induction, des sièges avant en cuir chauffants, un assistant de maintien de la voie, un régulateur de vitesse intelligent avec fonction automatique d'arrêt et démarrage, le toit panoramique ouvrant, le démarrage par bouton, le contrôle électronique de stabilité (ESC) et la gestion de la stabilité du véhicule (VSM).



Côté motorisation, l'importateur marocain en a retenu une seule, éprouvée et volontaire, à savoir le 1.6 I CRDI, décliné en deux niveaux de puissance : 115 et 136 ch. Il est associé à une boîte manuelle à 6 rapports ou à la transmission à double embrayage DCT à 7 rapports (selon le niveau de finition), qui propose un sélecteur de mode de conduite.

S'agissant des tarifs, la Kia Ceed s'affiche à partir de 205.000 DH et la Proceed se négocie au prix de 335.000 DH hors taxes. Un positionnement d'autant plus compétitif que la marque coréenne propose une garantie de 7 ans ou 150.000 km.

HONDA

HR-V

DANS L'AIR DU TEMPS

Le Honda HR-V était une voiture en avance sur son temps. Lancé en 1998, il fut non seulement l'un des premiers petits SUV, mais aussi l'un des premiers à faire passer la dynamique de conduite sur route avant les capacités off-road. Distribué à 2,3 millions d'exemplaires à travers le monde depuis son lancement en 2015, le SUV compact de Honda fait peau neuve, pour mieux faire face à une concurrence de plus en plus affûtée.







Les changements de design extérieur sont nombreux, mais très subtils : à l'avant, une nouvelle calandre, de nouveaux phares qui peuvent recevoir des LED et de plus grandes prises d'air. À l'arrière, le HR-V conserve le même style vif avec des optiques qui s'étirent vers l'intérieur jusqu'au large hayon, dans lequel on retrouve la même inspiration aérienne qu'à l'avant. Les jantes peuvent être de 16, 17 ou 18 pouces (les deux dernières ont un nouveau design). Au niveau de l'accastillage Sport, il y a quelques détails décoratifs

distinctifs, tels que des pare-chocs avec des pièces peintes en noir brillant, des jantes foncées, une grille en nid d'abeille et deux sorties d'échappement au lieu d'une.

L'intérieur de la nouvelle génération de Honda HR-V diffère légèrement de celui du modèle précédent et se montre plus fun, grâce à sa présentation bicolore. La conception générale du tableau de bord et l'espace disponible pour les passagers sont identiques, les sièges avant étant la seule caractéristique distinctive.



Cylindrée : 4 cyl 16 s, 1.498 cm³
Puissance : 130 ch
Couple : 155 Nm à 4.600 trs/min
Transmission : Traction

Poids et mesures

Poids à vide : 1249 kg
Dimensions : 4.290 x 1.770 x 1.600
Réservoir : 50 litres
Volume coffre : 470 l
Pneumatiques : 215/55 R17- 215/55 R17

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.1 s
Consommation : 2.1 l/100 km
Autonomie : --- km

Ceux-ci ont un design différent, de nouveaux matériaux de rembourrage qui les rendent plus confortables -bien qu'ils soient un peu étroits- et un rembourrage qui, selon Honda, est de meilleure qualité. S'agissant de l'espace à bord, il a été optimisé. Ainsi, le nouveau HR-V offre davantage d'espace aux jambes à l'arrière que de nombreux modèles aux dimensions plus avantageuses. De plus, la fonction Magic Seat System est toujours disponible, un système de pliage vertical pour les sièges arrière qui facilite le transport

d'objets hauts et volumineux. Quant au coffre, il offre une capacité de chargement de 470 litres, qui se situe dans la moyenne haute du segment. Lorsque les dossiers des sièges arrière sont rabattus (60/40), ils sont au ras du plancher du compartiment à bagages grâce à un système qui abaisse les banquettes de quelques centimètres. Avec cette configuration, la capacité de charge maximale est de 1.533 litres, soit un volume supérieur à celui, par exemple, d'une Hyundai Tucson (1.478 l), d'une Renault Kadjar (1.478 l) ou d'une

Peugeot 3008 (1.482 l).

Le système multimédia de tous les HR-V (à l'exception de ceux qui sont équipés d'un niveau supérieur de confort) est le Honda Connect, le même que celui du CR-V. Son fonctionnement est intuitif et l'écran de sept pouces est agréable à voir. Les versions les mieux équipées disposent du navigateur GPS.

Une autre nouveauté est la plus grande quantité de matériau isolant pour améliorer l'insonorisation de l'habitacle. Ainsi, il y a plus de mousse insonorisante dans la paroi séparant le moteur de l'intérieur, dans les passages de roue, dans les panneaux de porte et autour du coffre. Comme pour le CR-V 2019, Honda a ajouté la technologie Active Noise Cancellation (ANC) au HR-V 2019, un système qui émet une onde sonore en phase inverse à la fréquence qu'il veut éliminer,

pour l'annuler.

Au chapitre mécanique, deux motorisations issues de la série "Earth Dreams Technology" figurent au catalogue de l'importateur marocain : le 1.5 i-VTEC essence de 130 ch et le 1.6 i-DECT diesel d'une puissance de 120 ch. Les deux blocs sont accouplés à une



boîte à vitesses mécanique à 6 rapports. Côté tenue de route, le nouvel opus gagne en dynamisme, sans dégrader le confort. Le mérite en revient à l'installation de la technologie «Damper Performance», qui consiste en l'installation sur chaque

essieu d'un amortisseur positionné horizontalement, pour améliorer la rigidité de la caisse, contrôler les mouvements latéraux et réduire les vibrations. Enfin, les tarifs sont bien étudiés et démarrent à 209.900 DH pour la version essence et 254.000 DH pour la version diesel.



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

MARCELLO GANDINI EL MAESTRO





**MARCELLO
GANDINI**
EL MAESTRO

Marcello Gandini est un des plus grands designers de l'histoire. On lui doit énormément de véhicules de légende, tels que la Lamborghini Miura, Espada et Countach ou l'Alfa Montréal et la Lancia Stratos. On l'appelait "l'homme secret", parce qu'il est taciturne. Il est extrêmement doux et généreux, mais considère que parler de lui et de ses œuvres est un exercice inutile. Il aime parfois parler modérément du présent et du proche avenir. Le célèbre écrivain automobile Steve Cropley a écrit que Gandini "préfère penser plutôt que parler". Il aime un peu le mystère, car c'est ce qui stimule l'imagination, la créativité et "laisse rêver ou voir la vie comme on veut". La façon dont il parle de lui-même en est un exemple clair : "Je reconnais deux qualités en moi : l'entêtement et la paresse non mesurée. Pour moi, l'optimisme est un métier, la paresse aussi". Gentlemen Drivers a eu le privilège de rencontrer Marcello Gandini, qui nous a entretenus de sa passion pour l'automobile et de sa carrière exceptionnelle de designer.



MARCELLO GANDINI

EL MAESTRO



Votre passion pour l'automobile remonte-t-elle à votre enfance ?

Mon histoire avec l'automobile commença à mon cinquième anniversaire, lorsque mes parents m'offrirent un modèle réduit d'un cabriolet allemand, cadeau complété par une boîte de meccano, avec laquelle je m'initiai à la mécanique. J'étais le deuxième fils d'une famille nombreuse et solidaire. Mon père avait été un musicien connu et directeur de l'orchestre symphonique de Turin. Mais après la guerre, il n'a pas pu vivre de la musique et a acheté une pharmacie. Néanmoins, il espérait que je suive une carrière artistique et m'envoya dans un lycée classique, où une telle éducation était offerte.

Adolescent, j'ai eu de mauvais résultats à l'école des beaux-arts. J'ai préféré acheter des manuels d'ingénierie et j'ai développé une passion pour le bricolage mécanique, en particulier pour les voitures. Au lieu d'acheter un livre d'exercices de latin, j'ai acheté le livre "Moteur Endothermiques" de Dante Giacosa, que bientôt je connus par cœur et puis bien d'autres livres, sur d'autres choses. J'ai fini par abandonner l'école et me suis mis à la recherche d'une carrière.

Comment vous êtes-vous orienté vers le design automobile ?

Bien avant de plancher sur les planches à dessin de Bertone, avant même de commencer mes études, j'étais passionné par la mécanique et je n'hésitais pas à mettre la main dans le cambouis à chaque fois qu'une voiture me passait entre les mains. Par la suite, j'ai commencé à réaliser des transformations sur les

carrosseries comme l'Abarth 600 pour la compétition, mais je m'intéressais surtout à ce que les carrosseries contenaient - moteurs, boîtes à vitesses, suspensions et freins.

L'une de mes premières tâches a consisté à couper la poupe de la voiture spécialement carrossée d'un ami pour l'ascension d'une colline, simplement pour gagner du poids (rires). Elle ressemblait un peu à une voiture à porte-à-faux court « Kammback », mais à la fin, il n'y avait qu'un gros trou, bouché avec du grillage de poule. À peu près à la même époque, j'ai reçu une commande pour décorer une boîte de nuit à Turin, le Crazy Club. J'ai fait tout le travail : les revêtements muraux, le bar, l'éclairage et les meubles.

À l'âge de 20 ans, j'étais un designer qui gagnait de l'argent en se spécialisant dans le design graphique et le design de meubles. Un jour, alors que je venais d'avoir 21 ans, un ami connaissant mon habileté avec les crayons, me demanda de l'aider à dessiner une toute nouvelle carrosserie pour une Barchetta OSCA 1500. Quand je lui montrai ses lignes, il regarda les croquis en détail et finit par abandonner, s'exclamant "je ne comprends rien". Normal ! À l'époque, ignorant des conventions des constructeurs automobiles, j'avais dessiné le côté droit de la voiture au lieu du côté gauche.

Ce fut le point de départ de mon orientation vers le design automobile. J'ai travaillé en freelance pendant quelques années et j'ai réalisé des projets intéressants. Par l'intermédiaire d'un ami pour qui j'avais modifié une voiture, j'avais réussi à montrer mes idées créatives à Nuccio Bertone, le propriétaire



MARCELLO GANDINI

EL MAESTRO

de la célèbre maison de design turinoise. À cette occasion, Bertone fut très impressionné et promit de me contacter. Aucun appel n'a été reçu et Bertone n'a jamais été disponible à ses bureaux ou au téléphone. Quelque temps plus tard, j'ai rencontré Bertone par hasard au bord de la mer, et il était très embarrassé. Il a expliqué qu'il avait effectivement été impressionné par le travail, mais aussi qu'il avait un autre jeune designer - Giorgetto Giugiaro - qui travaillait pour lui. Le départ de ce dernier, deux ans après, m'a permis d'entrer officiellement chez Bertone, en 1965.

Intégrer Bertone aussi jeune, était une consécration pour vous ?

Mon intention au départ était de travailler provisoirement là-bas, car je préférais travailler seul. Mais l'idée de pouvoir compter sur un salaire pendant quelques mois par an était également séduisante. Et au lieu de quelques mois, cette collaboration a duré finalement 14 ans. Les premiers travaux furent ceux qui sont encore reconnus aujourd'hui : la Miura, l'Alfa Romeo 1750 et d'autres. À cette époque, beaucoup de choses se préparaient pour le Salon de Genève 1966. Lorsque la Miura fut construite, il y a eu deux autres prototypes réalisés : la Jaguar FT 420 Coupé et la Porsche 911 roadster.

Vous aviez une vingtaine d'années lorsque vous êtes devenu le designer en chef de Bertone. Aviez-vous l'impression d'être dépassé par la situation ?

Non, j'avais eu une expérience assez pertinente en travaillant sur plusieurs projets - certains personnels et d'autres avec le carrossier Marazzi - donc je n'avais pas peur de ne pas être capable de livrer. Juste que l'horaire était très serré pour trois nouveaux modèles qui devaient être terminés à temps pour le Salon de l'automobile de Genève en mars 1966.

Comment commencer un nouveau design ? Y a-t-il un élément que vous devez d'abord établir ?

Cela dépend de la mémoire et de ce qui doit être fait. Mais le plus souvent, il faut commencer par l'emballage, en gardant à l'esprit les spécifications techniques et l'emplacement des groupes motopropulseurs.

Est-il difficile de traduire des dessins bidimensionnels en modèles tridimensionnels satisfaisants et, en fin de compte, en voitures ?

Le bidimensionnel n'est qu'une représentation d'une image dans votre esprit, qui est déjà tridimensionnelle. Il est peut-être plus difficile de représenter ce que vous imaginez sur papier.





Quel fut le premier projet sur lequel vous avez planché chez Bertone ?

Le premier projet sur lequel j'ai travaillé chez Bertone a été la Lamborghini Miura, et j'ai ensuite conçu ou aidé à concevoir de nombreuses autres Lamborghinis, dont l'Espada, la Jarama et l'Urraco, ainsi que des voitures pour Alfa Romeo, Fiat, BMW, Maserati et Ferrari. En plus des voitures de série, j'ai participé à la création d'une longue liste de concept cars comme le Runabout Autobianchi, la Lamborghini Marzal et la Lancia Stratos Zero.

La Miura et la Countach sont radicalement différentes. Vous avez conçu les deux. Laquelle préférez-vous ?

Personnellement, je n'ai pas de préférence pour l'une ou l'autre. Il s'agissait de conceptions qui reflétaient l'époque et l'évolution des tendances en matière de conception.

Le concept Alfa Romeo Carabo était original, avec ses portes à ciseaux. Comment a-t-il été accueilli ?

Le concept Alfa Romeo Carabo a été présenté au Mondial de l'Automobile de Paris, en 1968. Il possédait une carrosserie en forme de coin, qui préfigurait de nombreux concepts construits au début des années 1970 et elle fut l'une des toutes premières voitures équipées de portes à ciseaux.

Il s'agit d'une étude de design unique, qui n'a jamais reçu le feu vert pour la production, mais les nouvelles portes à ciseaux ont suscité beaucoup de curiosité et

MARCELLO GANDINI

EL MAESTRO

d'intérêt et se sont retrouvées sur plusieurs de mes créations ultérieures.

Parmi ces créations, la Bugatti EB110 figure en bonne place?

J'ai travaillé avec l'ingénieur Paolo Stanzini pour concevoir la Bugatti EB110, un coupé technologiquement avancé, qui a redonné vie à l'une des marques les plus prestigieuses de l'histoire automobile. L'EB110 était équipé d'un châssis en fibre de carbone de pointe, développé par une société française, Aérospatiale, spécialisée dans la construction d'avions légers. J'ai équipé l'EB110 de portes à ciseaux caractéristiques dès les premiers jours du projet. Le design final a été peaufiné par d'autres stylistes et la voiture a été présentée au public en 1991.

Comment en êtes-vous arrivé à la conception du remarquable passage de roue arrière de la Countach ? Ce style de passage de roue arrière a été utilisé pour la première fois dans le concept-car de la Lancia Stratos Zero. Les passages de roue sont un élément important dans la conception d'une automobile, et donc développer quelque chose de distinctif est toujours un exercice intéressant.

Vous avez conçu beaucoup de Lamborghini, mais une seule Ferrari, la Dino 308 GT4 de 1973. Auriez-vous aimé créer plus de Ferrari ?

Je suis très satisfait des opportunités que j'ai eues.

Quelle est la voiture pour laquelle vous avez le plus d'affection ?

J'ai un goût tout particulier pour la Lancia Stratos, à cause de ses succès en course. Mais je pense que cela montre aussi l'importance d'un bon design. Si elle n'avait pas couru, elle aurait quand même été un succès.

Passer de la conception de voitures exotiques aux voitures ordinaires, était-ce difficile pour vous ?

Je ne vois pas de grande différence entre les deux disciplines. La production en série a permis aux concepteurs de mettre en pratique beaucoup de choses qui, autrement, n'auraient été que de bonnes idées.

On a dit que vous vous intéressiez davantage à l'architecture, à la construction et à la substance mécanique des véhicules. Pouvez-vous séparer la conception de la substance mécanique ?

Je crois qu'on ne peut pas. En fait, c'est peut-être l'un des aspects les plus importants du design et la forme la plus excitante suit toujours la fonction.





À part les voitures, quels objets que vous avez dessinés vous ont enchanté le plus ?

Hélicoptères, camions et motos.

Que représente pour vous les motifs en hexagone ?

C'était une façon de caractériser les éléments fonctionnels, comme la grille.

Comment travaillez-vous ?

Je travaille toujours sur des planches à dessin verticales et des machines à dessiner et non avec des programmes de dessin par ordinateur, comme c'est le cas pour de nombreux designers expérimentés, travaillant de manière indépendante. Elles permettent à une personne imaginative de créer avec un minimum d'équipement.

Quel designer admirez-vous le plus ?

Plusieurs, mais peut-être le plus impressionnant a été Flaminio Bertoni et ses projets pour Citroën. Parmi les brillantes créations Citroën de Bertoni, citons les Traction Avant, 2CV, DS, H Van, et Ami.

Rétrospectivement, y a-t-il quelque chose que vous auriez fait différemment ?

Comme la plupart des gens, beaucoup !



Ça vous arrive de rouler dans une des voitures exotiques que vous avez dessinées ?

J'avais une Audi qui a parcouru 250.000 km, et j'avais besoin de la remplacer, je me suis donc rendu chez le concessionnaire Ford le plus proche et j'ai commandé une voiture qui n'est jamais venue. Ainsi, après quelques mois de location de voiture, je suis entré dans un magasin près de l'appartement de ma fille Marzia, et j'ai demandé ce qui était prêt à partir ce jour-là, et je suis parti avec la Mitsubishi Colt. J'ai parfois possédé des voitures que j'ai conçues (deux berlines Citroën BX, deux BMW 520 et quelques Renault), mais je suis totalement indifférent au genre d'exotisme qui fait ma renommée.

Quid de votre intérêt pour l'aérien ?

J'ai été un pilote actif d'ULM, un instructeur de parachutisme et un amateur de deltaplane dans les années 60. Aujourd'hui, voler coûte trop cher, alors je ne le fait plus. Pourtant, je continue de penser aux machines volantes et d'ailleurs, j'ai travaillé sur les dessins d'un hélicoptère monoplace de 36 ch, pesant seulement 70 kg, plus un développement à deux places de l'Angel, avec un système antitorque innovateur, purement aérodynamique, sans pièces mobiles, qui fonctionne uniquement par le rotor principal en aval.

Avez-vous d'autres hobbies ?

J'aime également naviguer, quand je peux partir pour quelques jours.

par Hamid Benmaarouf

Lamborghini

La seule Lamborghini Marzal jamais produite date de 1967. Il s'agit d'un concept-car créé par Lamborghini, peint en argent et présenté au public au Salon de Turin. Il a été conçu par Marcello Gandini de Bertone, à la demande de Ferruccio Lamborghini, comme une voiture quatre places, qui pourrait être utilisée dans sa gamme de modèles.

MARZAL LE COUP DE MAÎTRE DE GANDINI







Le Marzal était équipé d'un moteur prototype unique développé par Lamborghini. Il s'agissait d'un six cylindres en ligne monté transversalement, qui était un dérivé du V-12 de 3.929 cc de la Miura, alimenté par des carburateurs Weber horizontaux et accouplé à une transmission à cinq rapports.

À l'époque, la Lamborghini produisait une voiture quatre places. En fait, c'était une 2+2, nommée 400 GT. La Miura était également en production à cette époque.

Le design était audacieux avec ses portes papillons et sa lunette arrière à persiennes. Le moteur était un Lamborghini V-12 de 4 litres, divisé en deux, donnant un V6 de 2 litres développant 175 chevaux. Le moteur a été accouplé à une boîte à vitesses manuelle à cinq rapports.

Le Marzal est devenu un exercice de conception avec un seul exemplaire jamais produit. Une partie du style a été utilisée plus tard dans la Lamborghini Espada.

Un design Bertone si frais que tout le reste a l'air démodé", tel était le commentaire d'ouverture de Road & Track dans son article de juillet 1967 sur la superbe voiture de spectacle Lamborghini Marzal. Présentée au Salon de Genève quatre mois auparavant, la P200 Marzal était le fruit d'une étroite collaboration entre Bertone et Lamborghini. En fait, c'est la concrétisation d'une ambition commune partagée par Nuccio Bertone et Ferruccio Lamborghini : donner naissance à une véritable GT à quatre places confortables, performante et redéfinissant le concept même du grand tourisme. Convenablement nommé d'après une souche de taureau de combat, le Marzal était équipé d'un moteur prototype unique développé par Lamborghini, qui n'aura jamais été produit en série. Il s'agissait d'un six cylindres en ligne monté transversalement, qui était essentiellement un dérivé du V-12 de 3.929 cc de la Miura, alimenté par des carburateurs Weber horizontaux et accouplé à une transmission à cinq rapports. Le moteur a été tourné de 180 degrés par rapport à la disposition de la Miura, de sorte qu'il soit derrière l'essieu arrière, ce qui en fait plus une disposition arrière que centrale. Cela a évidemment libéré de l'espace à l'intérieur pour que quatre passagers puissent s'asseoir confortablement. Le radiateur était monté directement à l'arrière, ce qui signifiait que les passagers pouvaient également emporter quelques bagages, puisque le long capot avant contenait 311 litres d'espace de chargement et un réservoir de carburant de 80 litres.

Le châssis était basé sur celui de la Miura, mais très modifié, l'empattement ayant été allongé de 12 cm pour accueillir ces deux passagers supplémentaires. Comme la longueur totale était encore relativement compacte, Marcello Gandini a choisi d'utiliser une paire de longues portes papillons plutôt qu'une disposition limitée à quatre portes. Cela lui a permis d'installer de grandes fenêtres qui, combinées à un toit en verre légèrement fumé, ont contribué à créer une sensation très aérée à l'intérieur de l'habitacle. Bertone a participé à l'ingénierie du système de climatisation, rendu obligatoire par la présence d'une surface vitrée de 4,5 mètres carrés, fournie par la société belge Glaverbel. Ferruccio Lamborghini s'opposait à ces portes, en particulier les fenêtres inférieures montées sous la taille qui "n'offriraient aucune intimité : les jambes



Le moteur a été tourné de 180 degrés par rapport à la disposition de la Miura, de sorte qu'il soit derrière l'essieu arrière, ce qui en fait plus une disposition arrière que centrale. Cela a évidemment libéré de l'espace à l'intérieur pour que quatre passagers puissent s'asseoir confortablement.

d'une dame seraient là pour que tout le monde puisse les voir". Deux longs ressorts transversaux à l'arrière du compartiment moteur, actionnés par un système de poulies et d'arbres qui reposait en partie sur des composants intelligemment recyclés de la colonne de direction, supportaient le poids de ces lourdes portes à aile de mouette lorsqu'elles étaient ouvertes. Le capot arrière du moteur monobloc était articulé en bas à l'arrière, et pour toutes les vitres utilisées dans la cabine, il n'y avait pas de pare-brise arrière, remplacé par un panneau fait de lattes d'aluminium rivetées ensemble. L'ensemble permettait une visibilité vers l'arrière ainsi qu'une circulation d'air pour faciliter le refroidissement du moteur.

L'habitacle était très futuriste, avec un thème hexagonal en nid d'abeille sur le tableau de bord et la console centrale, qui abrite la plupart des instruments

et des commandes. Le thème hexagonal a été repris même dans la forme générale des coussins et des dossiers de l'assise, tandis que leurs garnitures se sont littéralement distinguées par une finition très réfléchissante. Cet arrangement de l'ère spatiale a peut-être même inspiré le grand designer franco-américain Raymond Loewy, dont les plans pour la station spatiale Skylab, développée à partir de 1967, s'appuieraient fortement sur des motifs hexagonaux. Il faut noter que l'habitacle a subi quelques variations d'époque, probablement avant et après le dévoilement de la voiture, car des éléments tels que le volant, le pommeau de levier de vitesse, les instruments et la garniture elle-même ont été modifiés par étapes. La configuration de la voiture telle qu'elle se présente encore aujourd'hui remonte aux années 1960.

Les roues Campagnolo en magnésium du Marzal -



avec de superbes spinners à trois oreilles - ont été un véritable chef-d'œuvre en soi, leur design sportif et élaboré faisant écho à celui des roues de la Miura, mais avec une élégance accrue. Même la forme des trous s'inscrivait dans la continuité du thème hexagonal, que l'on retrouve à l'intérieur et sur les lamelles de la lunette arrière.

Le nez élancé est doté de six phares, probablement les plus petits disponibles à l'époque, qui se placent entre le rebord du capot et le pare-chocs en caoutchouc noir innovant. La carrosserie était en acier et le capot avant massif en aluminium, vraisemblablement pour faciliter le levage. Du point de vue du style, la voiture était pleine de détails qui convergeaient pour rendre la forme plus dynamique. C'est le cas des seuils en métal poli sur toute la longueur de la voiture, pour rendre la carrosserie encore plus mince et les proportions

perçues encore plus spectaculaires. Tout au long de la construction, on remarque l'habileté du modelage de la surface de l'aile, comme par exemple la façon dont le bord supérieur de l'aile, bien qu'interrompu par la grande vitre latérale, est repris au-dessus du passage de roue arrière, ajoutant juste le bon volume sur la roue arrière et créant un boîtier subtil pour une admission latérale habilement dissimulée, qui alimente le moteur. Le rebord du passage de roue avant a atteint son apogée sur le bord du capot, contribuant une fois de plus à son aspect très fin. Quatre ans plus tard, le styliste en chef de Bertone, Marcello Gandini, a fait chevaucher les lèvres du capot pour un effet encore plus prononcé sur la Stratos Stradale.

Alors que les précédents projets de Gandini pour Bertone (Miura, Montréal, Fiat Dino Coupé) étaient peut-être encore teintés du flair de Giugiaro, le Marzal

Motors

Auto Légende



s'est complètement détaché de ce moule et a été la voiture qui a confirmé la position de Gandini comme designer vedette à part entière. L'homme à la voix douce déclarait : " En gros, le Marzal dérivait vers ce que les écrivains de science-fiction avaient promis. Avec ces prototypes, une déclaration publique a été faite sur notre façon de voir les voitures de l'avenir". Certes, toute une génération d'enfants est tombée amoureuse du Marzal, grâce aux modèles produits en nombre par des marques comme Matchbox, Dinky Toys, Politoys, Penny et autres. Le Marzal a fait une apparition remarquée au Grand

Prix de Monaco le 7 mai 1967, où il a été piloté sur le circuit par le Prince Rainier et la Princesse Grace. Des reportages ont suivi dans la presse internationale, suivis d'un bon essai routier par le magazine italien Quattroruote, qui a noté la vivacité du moteur dans son numéro d'octobre 1967. Bien qu'il n'ait jamais été complètement développé par Lamborghini, le Marzal a été estimé bon pour une vitesse de pointe de 225 km/h. Le respecté annuel de l'Année de l'automobile a noté que quatre membres de son personnel avaient passé une journée entière à le conduire, ajoutant que s'il devait donner naissance à une version de production, ils n'hésiteraient pas à lui décerner le titre de " Voiture de l'année ".





PANIGALE V4 R LE MISSILE TRANSALPIN

Ducati a lancé la moto supersport à essence la plus extrême de l'histoire, à la veille de l'EICMA 2018 à Milan : la nouvelle Panigale V4R.



Elle est dotée d'une version 998cc de la Desmosedici Stradale V4 90 degrés, avec une course raccourcie de 53,5 mm à 48,4 mm, et un alésage de 81 mm. L'intérieur du moteur a également perdu pas mal de poids : les pistons sont forgés, avec seulement deux segments de piston (l'un pour la compression, l'autre un racleur d'huile) et le vilebrequin, les soupapes haute

levée et les bielles sont en titane. La manivelle à elle seule permet d'économiser 1,1 kg par rapport à celle des motos de 1.103cc.

En plus d'avoir moins de distance à parcourir à chaque tour grâce à la course plus courte, il y a donc beaucoup moins de masse à déplacer. Cela signifie que Ducati peut faire tourner ce moteur beaucoup plus haut que



la version 1.103cc : le V4S tourne à 13.000 tr/min, et la version R continue à tirer jusqu'à 15.250 tr/min.

Ainsi, la nouvelle R perd du couple, qui passe d'un pic de 124 Nm sur la S à 114 Nm sur la R. Elle sera donc un peu lâche sur la route à bas régime. Mais, la puissance étant égale au couple multiplié par le régime, elle gagne en puissance quand on la fait tourner jusqu'au sommet de sa nouvelle plage de régime stratosphérique : alors que la moto S développe 214 chevaux, la R crache 221 chevaux. Il est intéressant de noter qu'avec une ligne d'échappement Akrapovic, la puissance grimpe à 234 chevaux ! Ainsi parée, la Panigale V4R devient la moto de route la plus puissante de la planète, puisqu'elle possède trois chevaux de plus sur la Kawasaki H2 2019, qui a besoin d'un surcompresseur agressif pour atteindre sa puissance de 231 ch.

Le cadre de la moto n'a pas beaucoup changé par rapport à celui de la V4S. Il est plus léger de 2 kg à 172 kg à sec, mais cela est principalement dû au programme de perte de poids du moteur.

Le design est également différent, grâce aux énormes branches sur les carénages latéraux, ainsi qu'à l'arrière argenté du réservoir, les lignes blanches et le carénage avant plus grand et plus haut, mais surtout grâce aux diaboliques ailettes en carbone noir derrière les phares.

Les freins, comme sur le V4S, sont des unités Brembo Stylema haut de gamme. La suspension, quant à elle, s'éloigne un peu du modèle S axé sur la route. La suspension électronique adaptative n'est guère utile sur une piste de course, et c'est pourquoi le modèle R reçoit une nouvelle suspension purement mécanique de la part d'Ohlins.

Les fourches de 43 mm utilisent un système pressurisé inspiré de la compétition, avec amortissement asymétrique : le piston d'amortissement de compression dans la fourche gauche utilise un piston de 25 mm et l'amortisseur de détente dans la fourche droite utilise un piston de 30 mm. D'où le nom du système : NPX 25/30.

par Lina Mouafak

AUDEMARS PIGUET

Royal Oak Perpetual Calendar 41mm

Audemars Piguet aime à dire : "Pour enfreindre les règles, il faut d'abord les maîtriser." Et la maison d'horlogerie éponyme possède une riche histoire de production de montres à quantième perpétuel compliqué, remontant au 19^e siècle. En fait, la région où Audemars Piguet a été fondée - la Vallée de Joux, en Suisse - est largement considérée comme la première région où une grande partie du développement des calendriers perpétuels a eu lieu.

Audemars Piguet a une nouvelle fois démontré ce savoir-faire, en lançant sa collection Audemars Piguet Royal Oak Perpetual Calendar, composée de quatre modèles au total : acier avec cadran blanc ou bleu, et or rose avec cadran blanc ou bleu.

Les nouveaux Calendriers Perpétuels Piguet Royal Oak d'Audemars, sont disponibles dans des boîtiers plus grands de 41 mm de diamètre. Cette taille de boîtier justifiait un nouveau mouvement (calibre 5134), tout en offrant plus de place sur le cadran pour augmenter la lisibilité et ajouter une nouvelle fonction.

Selon la manufacture, "l'agrandissement de la taille a donné naissance à un cadran de la Grande Tapisserie, qui améliore considérablement l'esthétique générale, l'équilibre et la lisibilité des indications du quantième perpétuel".

Il est intéressant de noter qu'en plus des fonctions préalables jour, date, mois et année bissextile - et de l'affichage astronomique des phases de lune - les concepteurs ont ajouté un compteur hebdomadaire.





Une aiguille centrale dédiée indique la semaine (de 1 à 52) sur une échelle imprimée sur la bride.

Le Calibre 5134 d'Audemars Piguet est basé sur son prédécesseur, le Calibre 2120. Le mouvement automatique bat à une fréquence de 2,75 Hz (19'800 A/h), avec 374 pièces au total, dont 38 rubis, et une réserve de marche de 40 heures. L'épaisseur du mouvement a été maintenue à 4,31 mm, ce qui a permis aux concepteurs de conserver les dimensions du boîtier fin, ce qui signifie généralement un ajustement plus confortable au poignet.

Techniquement parlant, la masse oscillante squelette en or rose, qui peut être décorée à la demande du consommateur, est bidirectionnelle, c'est-à-dire qu'elle peut remonter le mouvement dans les deux sens de déplacement. La balance est équipée de blocs à inertie variable, d'un ressort de balancier plat et d'un portepoteaux mobile.

Le mouvement est hautement fini et visible à travers le fond du boîtier en verre saphir.

COHIBA

Siglo VI Gran Reserva

C'est le premier Habanos Gran Reserva jamais élaboré, avec les meilleures feuilles de tabac cubaines de San Juan y Martínez et San Luis, récoltées en 2003 et soigneusement vieillies pendant cinq ans.

Les meilleures feuilles de tabac cubain ont été sélectionnées, fermentées et inspectées pendant une longue période de cinq ans.



Ce premier Habanos Gran Reserva met en valeur le caractère unique de Habanos en tant qu'appellation d'origine protégée. Le concept Gran Reserva signifie le meilleur de ce que Habanos a jamais fait. Les meilleures feuilles de tabac cubain ont été sélectionnées, fermentées et inspectées pendant une longue période de cinq ans. Toutes les feuilles utilisées pour la confection d'un Habano - l'emballage, la remplisseuse et le liant - ont été soumises à ce processus méticuleux.

Ces feuilles précieuses, après cinq ans de soins, sont ensuite déposées entre les mains expertes des rouleurs de cigares cubains experts de Cohiba, à l'usine "El Laguito", afin de créer cet exquis Habano pour les fumeurs les plus distingués.

De plus, la vitole emblématique "Siglo VI" (52 x 150 mm de circonférence) a été choisie pour la production de ce

premier Habanos Gran Reserva.

Chaque étape du processus respecte les critères que l'on exigerait d'un produit aussi unique. De la fermentation soignée avec les meilleurs tabacs de San Juan, Martinez et San Luis, jusqu'à la sélection du mélange exquis, supervisée par 50 testeurs, tous les éléments sont contrôlés pour qu'ils se combinent de manière à respecter le caractère unique de la Cohiba. Cohiba Gran Reserva est une petite production de seulement 5.000 caisses numérotées, contenant 15 Siglo VI chacune.

À ce stade, la première Gran Reserva de Habanos est déjà un succès, en tenant compte des opinions des journalistes, des fumeurs et des experts, qui ont donné les meilleures notes à ce premier Habanos Gran Reserva, en faisant un objet de collection, extrêmement difficile à trouver.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT SPA FRANCORCHAMPS Une arène de légende

Le circuit original de Spa-Francorchamps, tracé par Jules de Thier et Henri Langlois Van Ophem en 1920, mesurait 14,48 km et était un circuit routier triangulaire, qui reliait les villes de Francorchamps, Malmendy et Stavelot à travers la forêt belge. Il a été utilisé pour la première fois pour le GP en 1925 et a accueilli des courses sous cette forme jusqu'en 1939.





Évasion de rêve

Le circuit était extrêmement rapide et dangereux, les routes se frayant un chemin à travers les arbres, les maisons et les granges, et les virages comme Eau Rouge, Radillon, Blanchimont, Les Combes et le Masta Kink.

La piste a connu six incarnations différentes, la plus notable étant celle qui est devenue le circuit moderne utilisé en 1981, puis en 2000, lorsque la piste est devenue un circuit permanent et n'a plus été constituée d'une partie de routes publiques.

La piste, encore plus rapide en 1947, était très appréciée des spectateurs, mais c'était un circuit très dangereux, selon la Britannique Jackie Oliver, vainqueur des 24 Heures du Mans : "Si tu t'en allais, tu ne savais pas ce que tu allais frapper". Par exemple, lors de la course de 1966, Jackie Stewart s'est écrasé au Masta Kink et s'est retrouvé à l'envers dans une grange, coincé dans sa voiture avec du carburant qui jaillissait sur lui. Graham Hill arrête sa voiture et enlève le volant pour que Jackie puisse s'échapper. Il a ensuite déshabillé Jackie alors que le carburant brûlait sa peau, et ils ont été trouvés dans la grange par deux religieuses.

Jackie a eu plus de chance que d'autres, Spa-

Francorchamps a coûté la vie à 10 pilotes de Formule 1 dans les années 60. En 1969, la course a été boycottée par les pilotes en raison des dangers qu'elle représentait et ils ont fait pression, sous la direction de Stewart, pour que les barrières ARMCO soient ajoutées au circuit. La course a repris en 1970, mais le circuit n'ayant pas été mis aux normes de sécurité attendues en 1971, le Grand Prix de Belgique a été déplacé à Nivelles et Zolder, dans les années 1980.

Lorsque la piste a été redessinée et raccourcie en 1979 pour devenir un circuit plus moderne de 6,96 km, le « S de Masta » a été abandonné, et la chicane de l'arrêt de bus a été introduite. La Formule 1 est revenue en 1983, a manqué en 1984, et le circuit a été le siège permanent du Grand Prix de Belgique depuis 1985, mais la piste était encore trop rapide et dangereuse. Dès son ouverture, Keke Rosberg a dit : "C'est le morceau parfait !"

Les sections Eau Rouge et Radillon, incroyablement rapides, sont restées une caractéristique du circuit et ont coûté la vie au champion du monde en titre des voitures de sport Stefan Bellof, lorsque sa Porsche 962C a quitté le circuit à cet endroit.



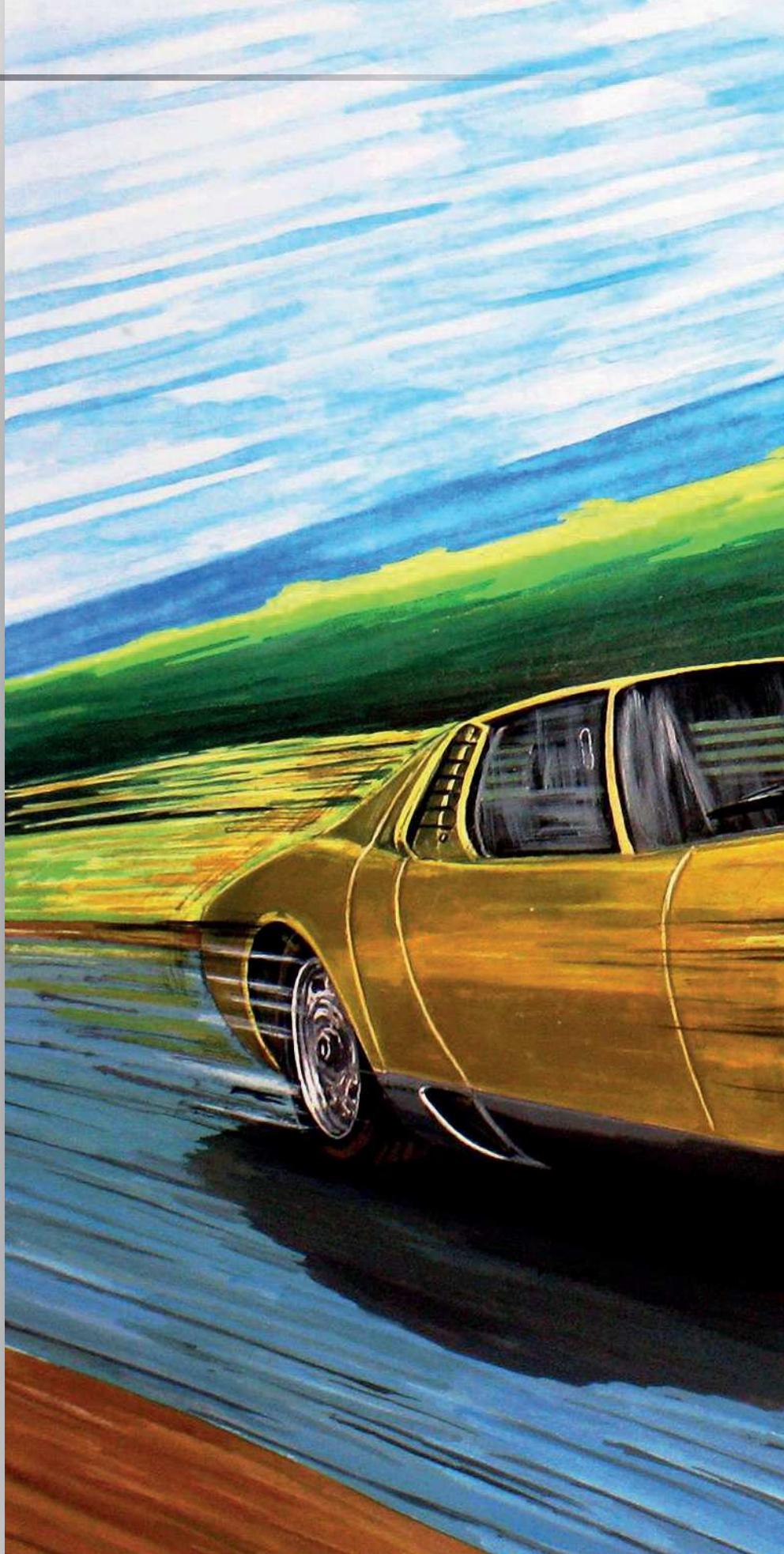


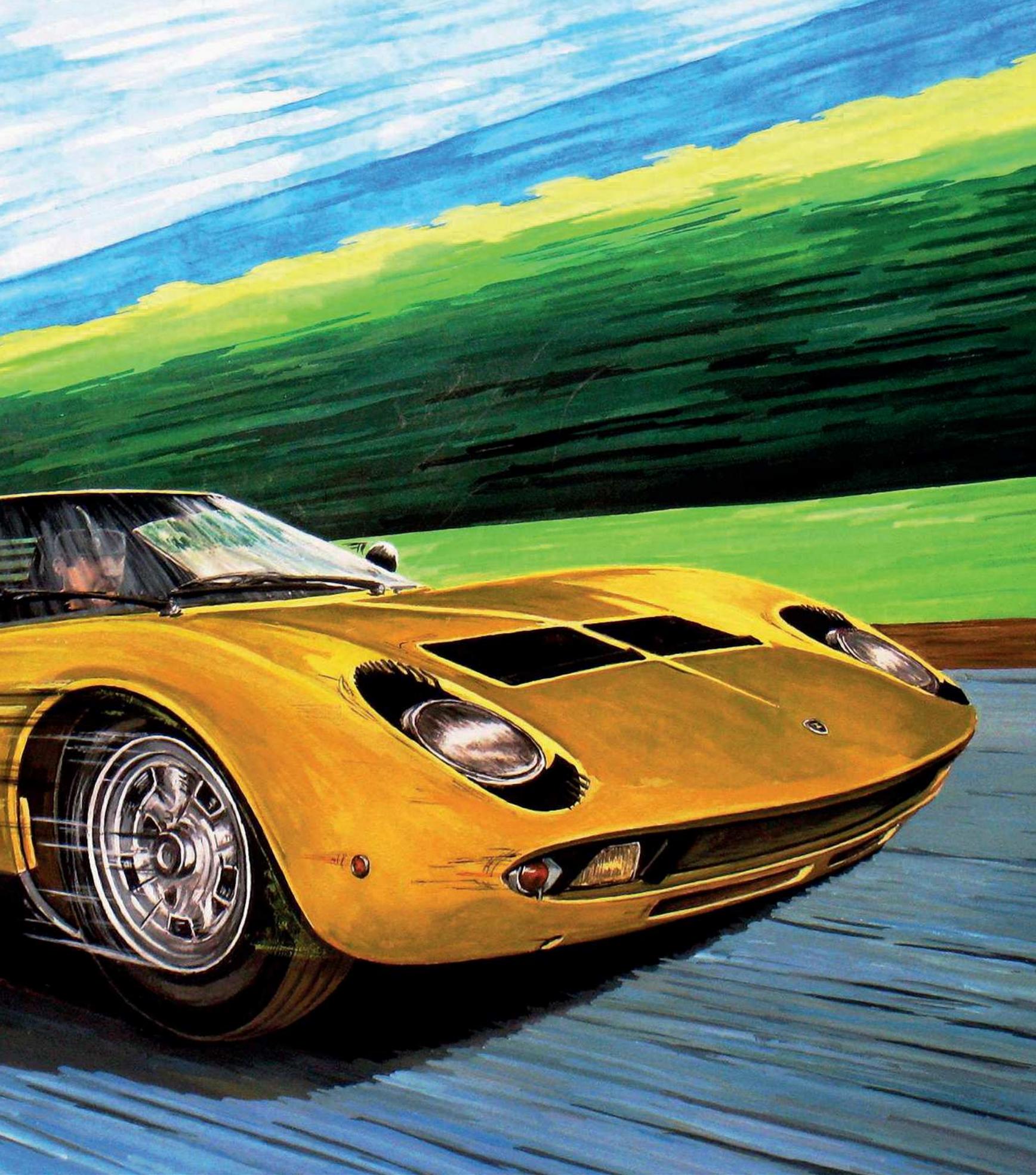
Andre SARRUT

FRANCE

André Sarrut né et grandi, après-guerre, à Dreux (Eure et Loir). Les usines Facel-Vega qui se trouvent à proximité de son école de musique, sont en plein essor. Chaque semaine, André dérape sur ses gammes en contemplant les véhicules flambants neufs sortir de l'entrepôt pour leur ultime essai. Il s'imagine les bolides dans de somptueux paysages, exalté par la puissance de leur mécanique. Lorsqu'il rentre chez lui il se précipite sur ses crayons et peintures et recrée ses scènes, pour prolonger ses rêves. Il met en scène les voitures de son enfance la mythique Ferrari 250 GT, la Jaguar XK ou 120 Mercedes 300 SL dans des décors naturels et sauvages qui invitent vite son entourage au voyage.

Sa Passion devient vocation. Il décline les voitures de ses rêves, lancées à pleine vitesse dans des décors toujours plus audacieux, sur ses pages d'écoliers puis ses étuis de cigarettes. Il offre à ses amis proches ses premières peintures, puis c'est l'heure des premières commandes. André Sarrut est un artiste passionné, un homme simple et accessible, toujours à la recherche de nouveaux modèles de voitures à mettre en scène dans ses toiles.





AJ Carrol
2013

2011



2012



2013

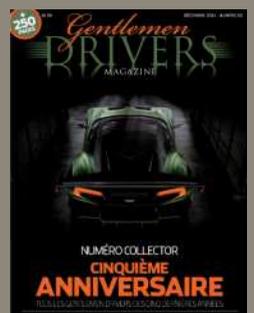
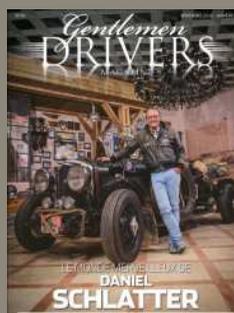
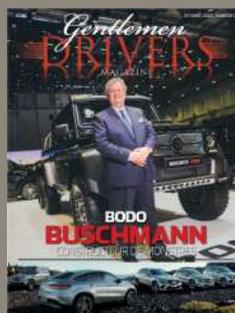
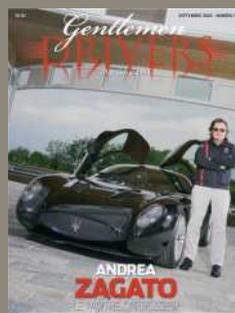
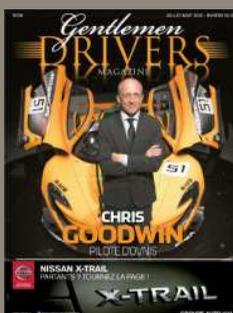
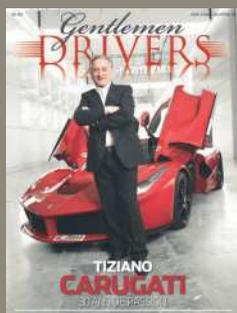
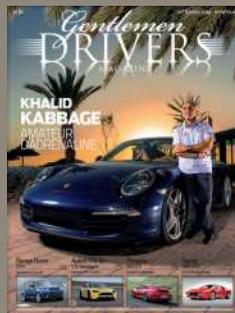
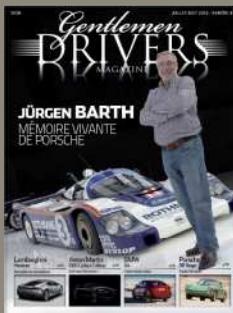
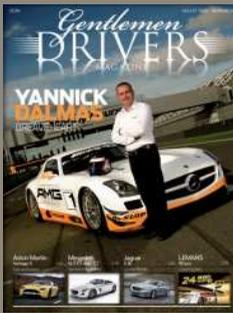
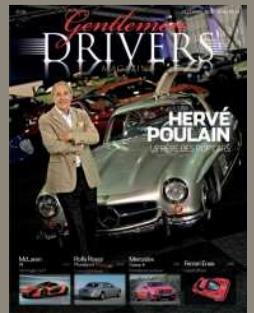
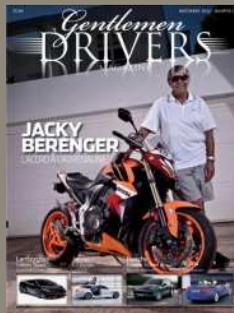
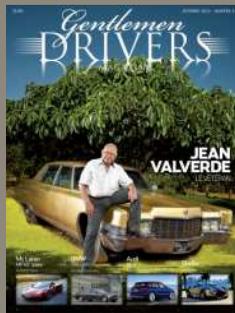
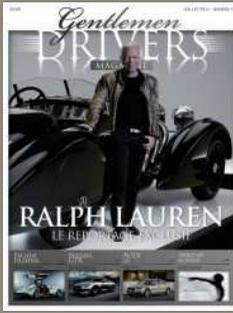


2014



2015





2016



2017

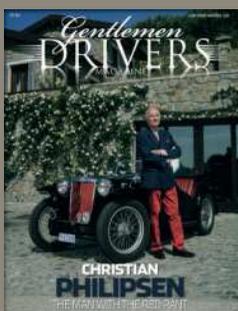
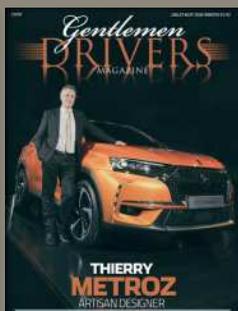
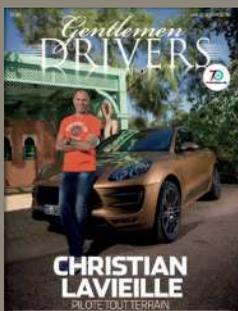
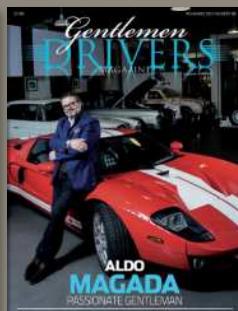
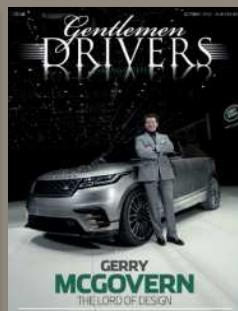
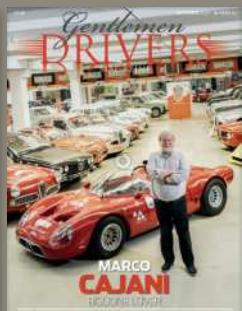
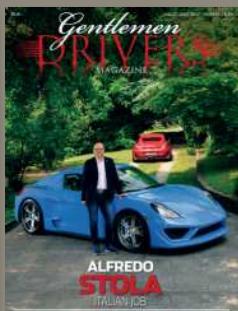
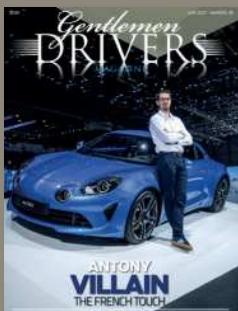
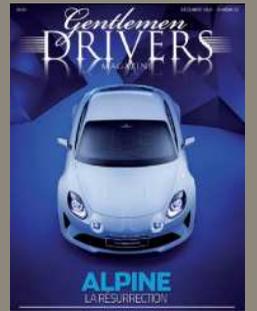
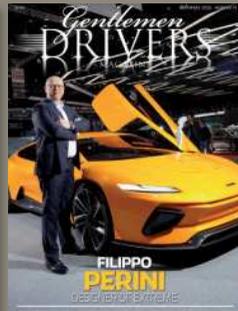
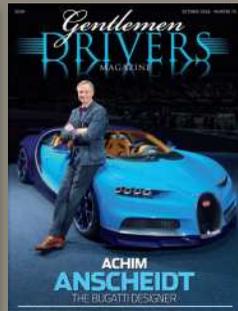
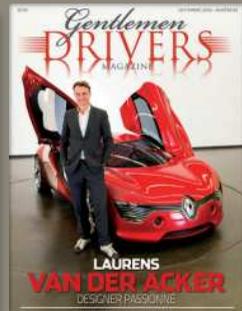
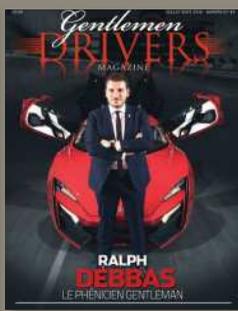
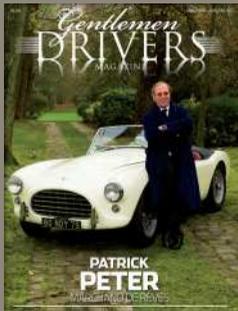


2018



2019







Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :
Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

J'ENVOIE UN CHÈQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
gentlemendrivermagazine@yahoo.fr - gentlemendrivermagazine@gmail.com
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours

