

Gentlemen **DRIVERS** MAGAZINE



GORDON
MURRAY
GENIUS ENGINEER



Dans ce numéro de la reprise, vous aurez rendez-vous avec un grand monsieur de l'automobile qui a marqué d'une empreinte indélébile le monde de la F1. Gordon Murray a été pour beaucoup dans le développement et le succès de McLaren Honda dans le championnat du monde de F1. Il a formé un duo de choc avec l'un des meilleurs pilotes de tous les temps, le brésilien Ayrton Senna. L'ingénieur anglais a également créé le pionnier des hypercars modernes, à savoir la McLaren F1 dont les performances restent encore impressionnantes aujourd'hui.

Vous découvrirez également les détails de deux supercars de premier plan : la sulfureuse Lamborghini Huracán EVO ainsi que la diabolique Aston Martin Superleggera Volante. Le nouveau Mercedes GLE 53 AMG est également de la partie.

Comme tous les mois, chers Gentlemen, nos pages lifestyle avec les rubriques, montre, moto ou encore cigare, vous sont dédiés.

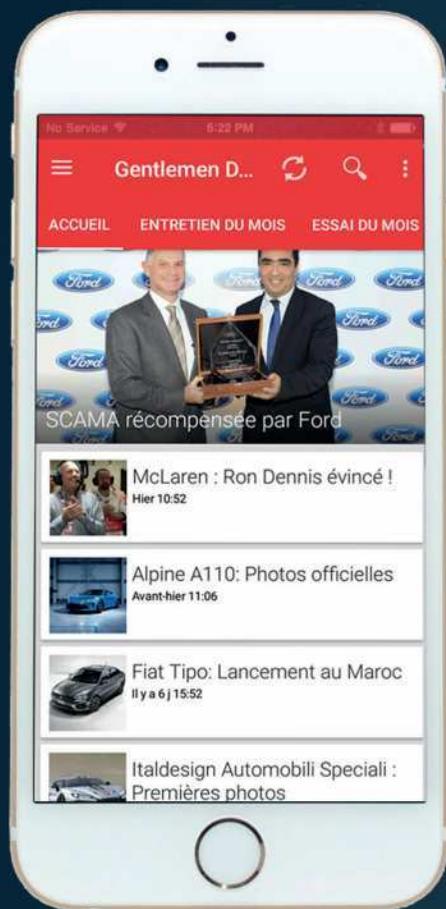
Il ne me reste plus chers lecteurs, qu'à vous souhaiter une bonne reprise après la trêve estivale...

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

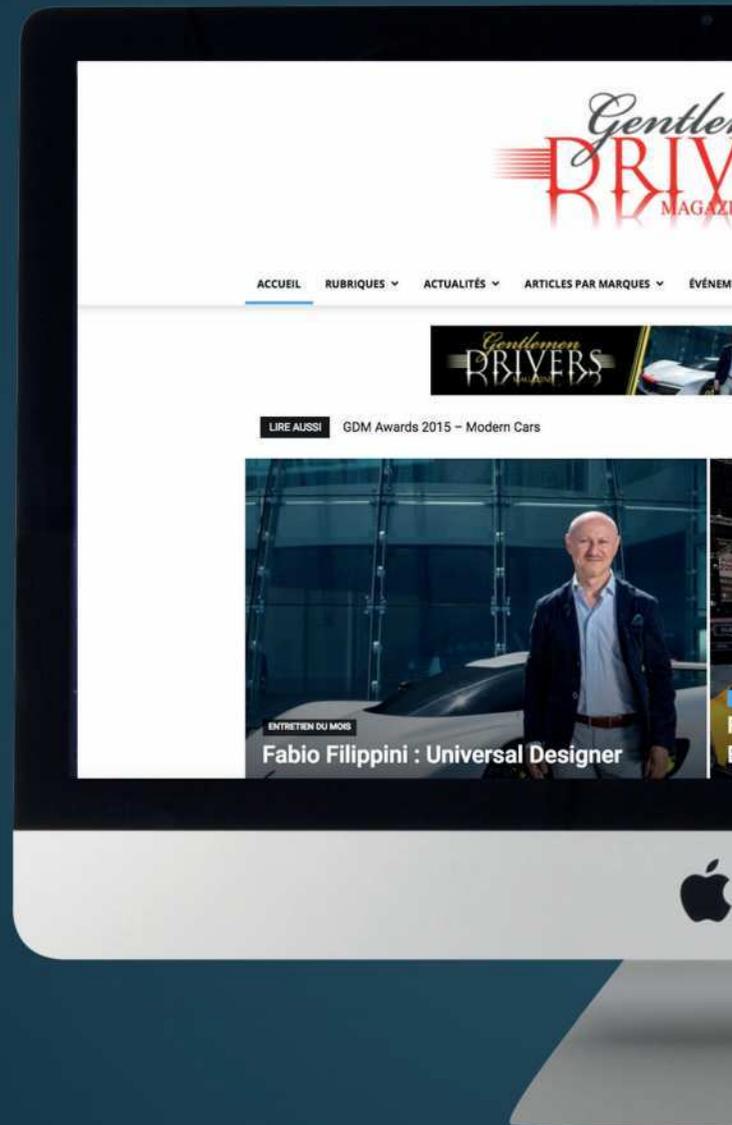
Ahmed Kseibati

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

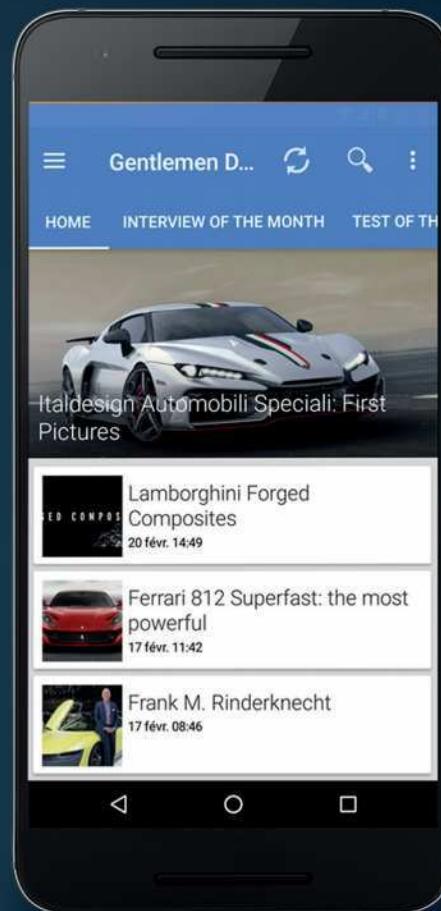
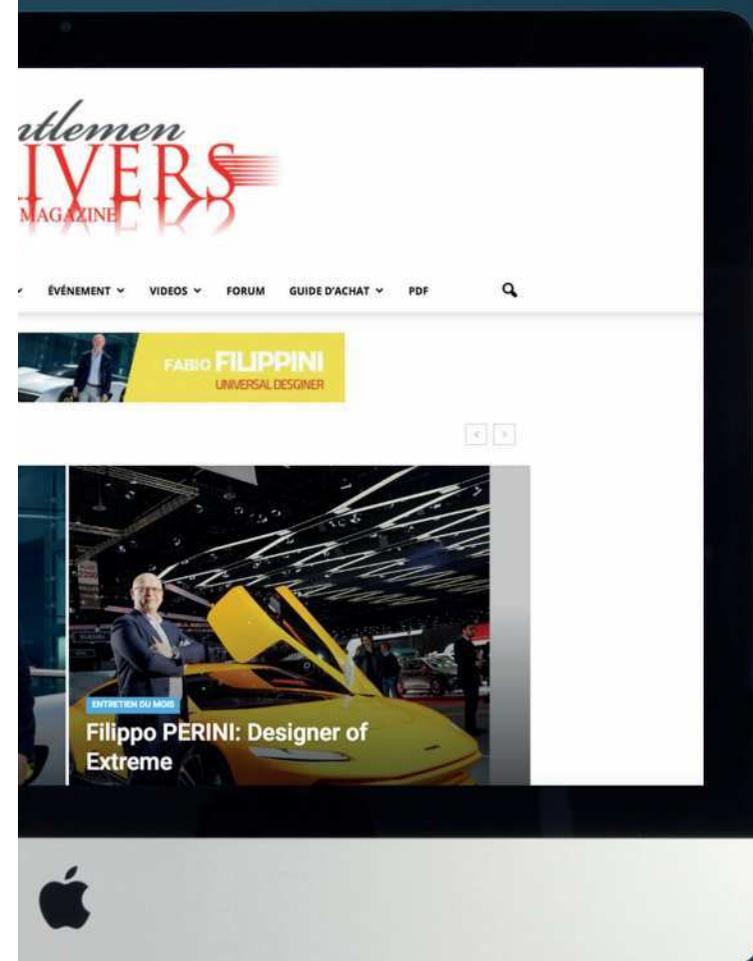


Available on the
App Store



SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!
Restez informés sur nos actualités automobiles

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



WWW.GENTLEMENDRIVERSMAG.COM

LE JOURNAL DU LUXE

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

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





CASABLANCA: 992 FM - RABAT: 1054 FM - MARRAKECH: 1012 FM - AGADIR: 1024 FM - ESSAOUIRA: 1020 FM - EL JADIDA: 980 FM - SAFI: 1004 FM - SETTAT: 1024 FM - LAAYOUNE: 1025 - OUARZAZATE: 1014 - SIKHOUR REHMANA: 1010 - TIZNIT: 1015
WWW.LUXERADICOMA

Sommaire

10 Motors

- 10 **L'actu** En bref **Nationales** par Lina Mouafak
- 12 **L'actu** En bref **Internationales** par Lina Mouafak
- 14 **L'actu** En bref **Marché Automobile** par Lina Mouafak
- 16/19 **AutoConcept** Lotus Evija Concept par Youssef Bennour
- 20/25 **AutoException** Aston Martin DBS Superleggera Volante par L. M.
- 26/31 **AutoException** Lamborghini Huracan Evo par Lina Mouafak
- 32/37 **AutoException** Mercedes GLE 53 AMG 4Matic+ par Youssef Bennour



38 >53

Entretien du mois **Gordon Murray** Genius Engineer

- 54/61 **AutoLégende** McLaren F1 : Une F1 transposée à la route par Hamid Benmaarouf
- 62/63 **MotoException** Triumph Bonneville T20 Diamond Edition par Lina Mouafak

64 L'Homme

- 64/65 **Montres** Richard Mille RM 11-03 par Lina Mouafak

66 Lifestyle

- 66/67 **Cigare** Montecristo N°2 par Antoine Dalmas
- 68/71 **Evasion** Circuit de Kyalami par Lina Mouafak
- 72/73 **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** 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



54



26



64



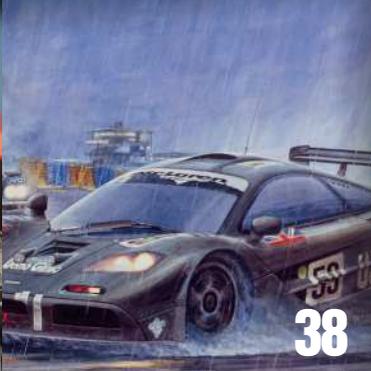
38



68



20



38



66



62



32

Total inaugure sa 1.000^e station-service solarisée à Marrakech

La 1.000^e station-service solarisée inaugurée par Total est celle de la Palmeraie à Marrakech. Cela marque une étape symbolique dans le déroulement du projet mondial de solarisation des stations-service du réseau du Groupe, lancé fin 2016. Total s'est en effet fixé pour objectif de « solariser » 5.000 stations. Ce déploiement dans 57 pays va s'intensifier dans les prochains mois pour atteindre un rythme d'environ 1 000 stations par an. Plus du tiers du réseau TOTAL dans le monde sera ainsi équipé de panneaux solaires à haute performance SunPower. Parallèlement à ce programme, Total mène des projets de solarisation de ses sites industriels et tertiaires (usines de production, bureaux, raffineries, ...). A ce stade, ont été identifiés des projets de solarisation de diverses installations industrielles ou bureaux du Groupe qui représentent une puissance globale supérieure à 200 MWc, soit l'équivalent de l'électricité consommée par une ville de 200.000 habitants. « La solarisation des stations-service du réseau Total s'inscrit pleinement dans notre stratégie de produire et de fournir de l'électricité renouvelable distribuée. Nous sommes fiers d'inaugurer cette millième installation solaire. Cette réalisation témoigne de l'engagement de Total de développer l'énergie solaire sur ses sites et de notre capacité à accompagner nos clients industriels et commerciaux pour qu'ils bénéficient d'une électricité plus propre, plus abordable, et sûre », a souligné Julien Pouget, Directeur Renewables de Total.

La station TOTAL Palmeraie, nouvellement solarisée et inaugurée à Marrakech, est équipée de 134 m. de panneaux photovoltaïques. A titre d'exemple, cette installation va permettre à elle seule de produire annuellement 45 MWh d'électricité et de réduire ses émissions de CO₂ de 30 tonnes par an.



Avis Locafinance étouffe son réseau commercial



Avis Locafinance, un des acteurs majeurs de la location automobile au Maroc, vient de renforcer son réseau commercial, avec l'inauguration d'une nouvelle agence au pied de la Tour Atlas, à Casablanca. Celle-ci est située sur le boulevard Zaid Ou Hmad, au cœur du quartier des affaires casablancais et à proximité des grands hôtels du centre-ville. Moderne et « connectée », elle répond aux standards internationaux de la société Avis, notamment en matière de digitalisation. C'est le cas également des nombreuses autres agences ouvertes récemment par Avis Locafinance. Citons à cet égard les deux agences sous-douane dans les aéroports Mohammed V de Casablanca-Nouaceur et Marrakech-Ménara, ou celle de la zone franche de Kénitra, inaugurée fin 2018.

Ces actions participent de la volonté de développement et de modernisation du réseau commercial du groupe, qui dispose désormais d'un réseau de 20 agences modernes dans différentes villes du Royaume.

En parallèle, une mise à niveau digitale a concerné plusieurs agences, notamment celle de Tanger Free Zone, celle du boulevard Mohammed V, au centre du quartier Guéliz à Marrakech ou encore celle de Rabat centre-ville.



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank
BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine

VOTRE PATRIMOINE CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ AU FIL DES GÉNÉRATIONS

LA PLUS LARGE SYNERGIE D'EXPERTISES AU SERVICE D'UNE GESTION PATRIMONIALE GLOBALE

Depuis près d'un siècle, le groupe Attijariwafa bank gère les intérêts financiers, professionnels et privés de ses clients. Cette longue expérience des marchés et des instruments financiers, conjuguée au savoir-faire reconnu du Groupe, sont autant d'atouts qui nous confèrent une réelle culture du patrimoine. Cette même culture que nous mettons en œuvre, à la Banque Privée d'Attijariwafa bank, au bénéfice de nos clients pour les accompagner au fil des générations.

Ferdinand Piech tire sa révérence



Ferdinand Piech, le descendant de la famille Porsche, qui a fait de Volkswagen AG le premier constructeur automobile au monde, est décédé "soudainement et inopinément" dimanche 25 août 2019, a déclaré sa femme Ursula dans un communiqué. Le journal allemand Bild a rapporté que Piech s'est effondré après un dîner avec sa femme dans un restaurant de Rosenheim, dans le sud de l'Allemagne et a été transporté d'urgence dans un hôpital voisin, où il est mort.

Petit-fils de Ferdinand Porsche, qui a jeté les bases de l'émblématique 911, Piech s'est hissé au sommet de la hiérarchie Volkswagen dans les années 1990 après s'être formé chez Porsche et Audi. Piech a pris la direction de VW en 1993, lorsque l'entreprise a été accablée par des pertes énormes, une mauvaise qualité de fabrication et des coûts élevés.

Environ dix ans plus tard, Piech est devenu président du conseil de surveillance, après avoir redressé l'entreprise, sans réduction d'effectifs à grande échelle, un exploit qui lui a valu l'allégeance des puissants syndicats et des actionnaires. Piech a continué d'orienter la stratégie après être devenu président du conseil de surveillance en 2002. Sa soif d'acquisitions et de construction d'empire a aidé VW à devenir une puissance automobile mondiale, qui a dépassé Toyota Motor Corp. pour devenir le plus grand constructeur automobile au monde. Son plus grand triomphe a été l'acquisition de la marque Porsche en 2012.

Volkswagen attribue à Piech le mérite d'avoir façonné "le développement de l'automobile comme personne d'autre, d'avoir fait progresser l'ensemble de l'industrie et surtout Volkswagen, transformant l'entreprise en un groupe mondial de mobilité", selon une déclaration du Président du Conseil de surveillance, Hans-Dieter Poetsch.

En 2015, Piech a perdu son emprise après de féroces

querelles internes et une tentative apparente d'installer sa femme comme présidente du conseil de surveillance pour lui succéder. Le comité de direction du groupe l'a également défié en avril 2015 en déclarant qu'il voterait pour prolonger le contrat de Martin Winterkorn en tant que CEO, contre sa volonté. Un mois plus tard, Piech avait démissionné.

L'héritage de Piech a été entaché par les retombées spectaculaires du scandale des émissions de diesel, qui a coûté jusqu'à présent 30 milliards d'euros à l'entreprise et qui a déclenché la crise la plus profonde de son histoire, avec les membres de sa famille et d'autres acteurs clés de VW. "Dieselgate a mis la touche finale à sa carrière", a déclaré Wolkonowicz. "La plupart des gens croient que parce qu'il était un vrai manager, il le savait probablement."

Samir Cherfan, nouveau directeur de la Région Moyen-Orient Afrique et membre du comité exécutif du Groupe PSA

À compter du 1er septembre 2019, Samir Cherfan est nommé Directeur de la Région Moyen-Orient Afrique et devient membre du Comité exécutif global. Depuis 2017, il s'est distingué par sa grande contribution aux succès du Groupe en Moyen-Orient Afrique. Sa grande connaissance des marchés et des partenaires de la région, ainsi que son expérience dans les nombreux métiers de l'industrie automobile, tels que l'ingénierie, le programme et le commerce, acquises chez différents constructeurs, seront autant d'atouts pour la réussite dans sa nouvelle mission.

Il succède ainsi à Jean-Christophe Quemard, membre du Comité exécutif global, nommé à compter du 1er Septembre, directeur Qualité du Groupe PSA. Ce dernier a contribué significativement à la construction et à la mise en œuvre du plan de développement du Groupe PSA dans la région.

À ce propos, Carlos Tavares, président du directoire du Groupe PSA a déclaré : « Ces deux nominations permettent de renforcer la mise en œuvre de notre plan stratégique Push to Pass, qui vise notamment un déploiement accéléré hors de l'Europe et la position de Numéro 1 en qualité. Les expériences et savoir-faire respectifs de Samir Cherfan et de Jean Christophe Quemard répondent parfaitement à cette double ambition, dans leur nouvelles missions. » .



Nouveau GLC. Force l'admiration.

Laissez-vous séduire par les lignes singulières du nouveau GLC qui reflètent l'élégance absolue. Appréciez son habitabilité optimale conjuguée à l'expérience utilisateur MBUX pour un confort remarquable. Cédez au plaisir, sans cesse renouvelé que procurent les qualités routières de premier ordre du nouveau GLC. Enfin, admirez ce pur concentré de performance et d'intelligence... puis possédez-le. www.mercedes-benz.ma

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Auto Nejma Casablanca - 0522 65 09 90 • Marrakech - 0524 29 85 00 • Oujda - 0536 71 98 00
Rabat - 0537 28 82 00 • Tanger - 0539 37 86 00
Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • Meknès - 0535 53 97 11

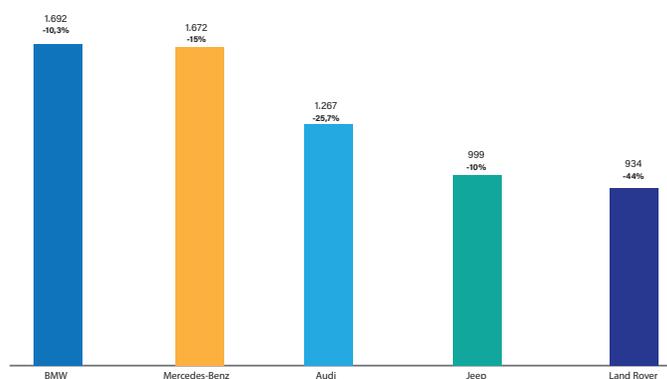
MARCHÉ AUTO

Le marché automobile en déprime

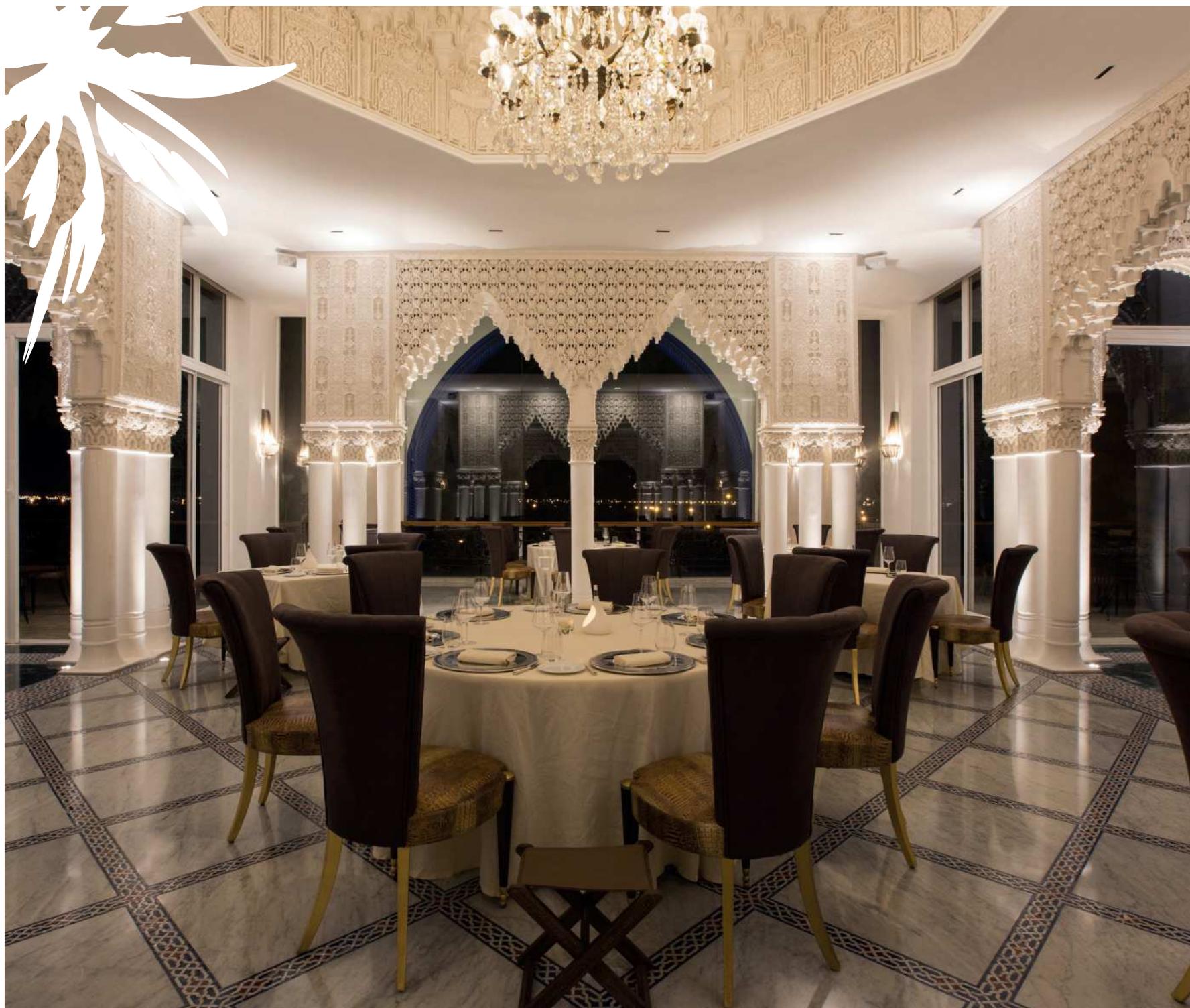
La tendance baissière se confirme mois après mois et août ne déroge pas à la règle. Les statistiques de l'Association des Importateurs de Véhicules Automobiles Montés au Maroc (AIVAM) sont sans appel : sur les 9 premiers mois de l'année en cours, 93.252 unités ont été écoulées contre 107.222 sur la même période de l'année précédente, soit une baisse de 13,2 %. S'agissant plus spécifiquement de l'importé monté (CBU), la contre-performance est de 12,54%, avec un nombre de ventes passant de 89.848 à 78.582. Si les plus optimistes pensaient au début qu'il ne s'agissait que d'une baisse de régime éphémère, il semble aujourd'hui que l'exercice 2019 se soldera par une performance négative, à moins que les importateurs n'arrivent à rattraper le coup en fin d'année.

S'agissant du top 10, la marque Dacia continue de caracoler en tête avec 27.979 unités vendues depuis le début de l'année. Un résultat en baisse de 15,17% par rapport à la même période de l'année dernière. Sa dauphine, la marque au losange, a également accusé le coup, en réalisant un volume de 17.121 en 2019 en baisse de 8,78% par rapport à 2018 (15.080). Le podium est complété par la marque au lion qui arrive à déloger Hyundai grâce à une hausse de 12,24% de ses ventes qui passent de 6.203 à 6.962. La marque sud-coréenne recule donc d'une place mais arrive à limiter les dégâts en ne concédant que 1,27% par rapport à 2018 avec des ventes passant de 6.624 à 6.540. En cinquième position, la marque du peuple (VW) enregistre une contre-performance notable de 24% voyant ses ventes régresser de 7.724 à 5.867. La deuxième marque française qui affiche une santé insolente est Citroën, avec une croissance de 30% et des ventes passant de 3.975 unités à 5.192. Grâce à cette performance, elle rafle la sixième place à Fiat qui, elle, enregistre un reflux de 34% de ses ventes qui s'établissent à 3.718 unités contre 5.668 une année auparavant. La huitième position revient, quant à elle, à Nissan qui n'est pas mieux lotie avec 2.792 transactions contre 4.520 en 2018, soit une baisse de 38%. Une autre marque nipponne, à savoir Toyota, pointe à la neuvième position et semble mieux résister à la bérézina avec -14% de ses ventes passant de 3.400 à 2.912. Enfin, Ford ferme la marche en enregistrant une baisse de 50% de ses ventes qui s'établissent à 5.174 2.546 en 2019 contre 5.174 une année auparavant.

TOP 5 DU MARCHÉ AUTOMOBILE PREMIUM
- FIN AOÛT 2019 ET
ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2018



S'agissant du segment du luxe, c'est le même son de cloche. Ainsi, au terme des premiers huit mois de l'année, BMW a récupéré le leadership du segment en enregistrant 1.692 ventes contre 1.887 l'année précédente, soit une baisse de 10,3%. Elle est talonnée par sa rivale Mercedes dont les ventes ont connu une baisse de 15% passant de 1.965 à 1.672. La marque aux anneaux complète le podium avec 1.267 transactions enregistrées contre 1.706 en 2018, soit une régression de 25,7%. La quatrième position revient, quant à elle, à Jeep qui limite les dégâts avec une baisse de 10% de ses ventes qui passent de 1.111 à 999. Enfin, Land Rover pointe à la cinquième position en affichant des ventes en baisse de 44% s'établissant à 934 contre 1.672 une année auparavant.



TRADITION & MODERNITÉ

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

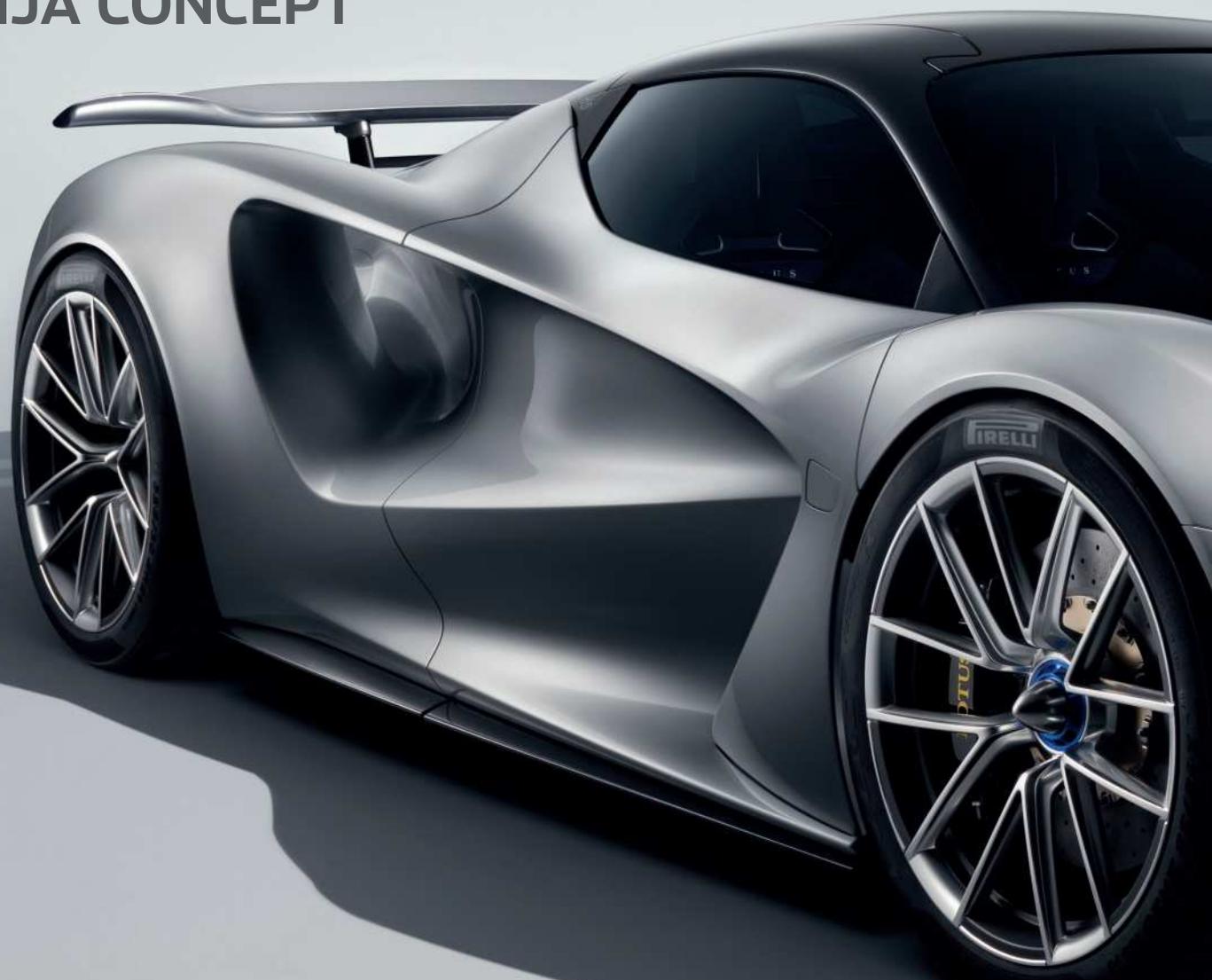


ES SAADI
MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage



EVIIJA CONCEPT



LA SURPUISSANCE ÉLECTRIQUE

Le constructeur automobile britannique Lotus a lancé son premier hypercar entièrement électrique à zéro émission, la Lotus Evija, qui prétend être la voiture de série la plus puissante jamais construite.



AUTOCONCEPT

Lotus a présenté la voiture en avant-première au Salon de Shanghai 2019, où elle a annoncé le lancement d'Evija, le premier supercar entièrement électrique créé par un constructeur britannique. Avec une puissance cible de 2.000 ch et un couple de 1.700 Nm, la Lotus Evija peut passer de 0 à 100 km/h en moins de trois secondes et atteindre une vitesse de pointe de plus de 360 km/h.

Initialement connue sous le nom de Type 130, la voiture a été rebaptisée Lotus Evija - un nom dérivé

des variations d'Eve, qui signifie " la première en existence " ou " la vivante ".

En plus d'être le premier hypercar produit par Lotus, c'est aussi le premier modèle de l'entreprise avec une chaîne cinématique électrifiée. La batterie est montée au milieu derrière les deux sièges et alimente directement quatre moteurs électriques. Pesant environ 1.700 kilogrammes, Lotus affirme que ce système électrique en fait l'hypercar électrique le



plus léger jamais produit en série. La voiture dispose également de cinq modes de conduite montés au centre, à la base du moyeu de la roue : Range, City, Tour, Sport et Track.

La carrosserie de la voiture est constituée d'un châssis monocoque en fibre de carbone d'une seule pièce, qui repose bas sur le sol, mesurant seulement 105 millimètres de haut. Le directeur du design, Russell Carr et son équipe se sont inspirés des formes

géologiques pour concevoir l'extérieur, en regardant les roches sculptées par la nature, pour créer la carrosserie courbée et aérodynamique de la voiture.

Il y a lieu de noter, enfin, que seuls 130 exemplaires de l'Evija exclusive seront produits. Un chiffre qui renvoie au nom de type du bolide.



par Majda Karbane

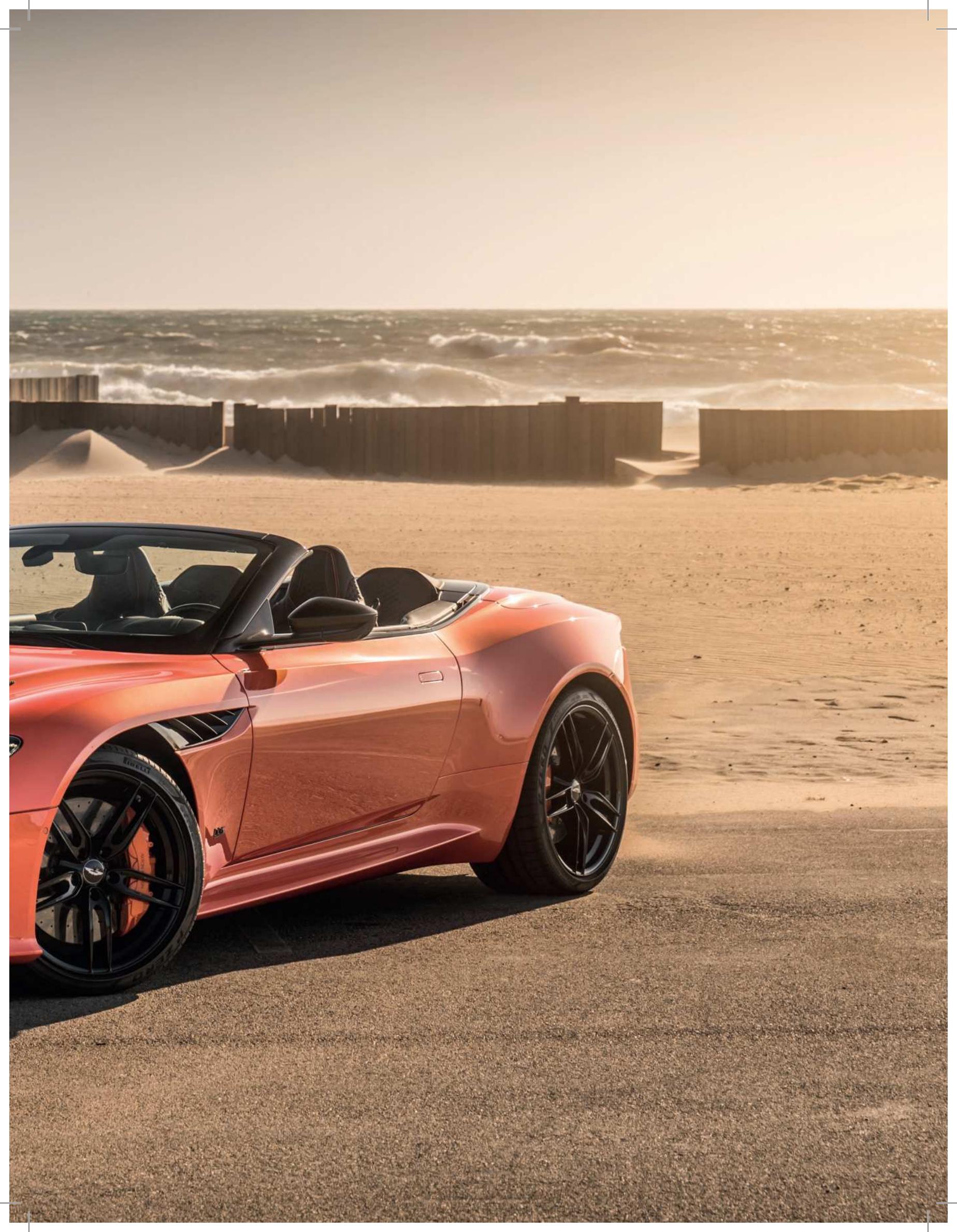


SUPPERLEGERA VOLANTE

UN TAPIS VOLANT

Mis à part les Valkyrie et Vulcan, l'Aston Martin DBS Superleggera est le fleuron de la marque de Gaydon. Ce cocktail de design, de performance et de style peut se vanter d'être l'Aston Martin la plus spectaculaire de ces dernières années, mais le constructeur anglais a l'habitude de nous surprendre et l'a encore une fois fait avec la version cabriolet de ce supercar, développée avec l'aide du studio italien Carrozzeria Touring Superleggera.







Il faut dire que la seule possibilité d'améliorer encore ce modèle était de le décapsuler, en incorporant une capote en toile qui, une fois pliée, vous permet de profiter sans aucune barrière du timbre magnifique du moteur V12 biturbo 5,2 litres. Situé en position avant, comme dans le coupé, ce bloc continue de développer 725 ch et 900 Nm de couple, transférés au bitume via une boîte automatique à huit rapports signée ZF. Grâce à cela, les performances sont de premier ordre : le 0 à 100 km/h expédié en 3,6 secondes et le 0 à 160 km/h en 6,7 secondes. Quant à la vitesse de pointe, elle culmine à 340 km/h. Avec ces caractéristiques, la version décapsulée n'a

rien à envier au coupé. Il est vrai que les renforts du châssis et du mécanisme de capote ont augmenté son poids d'un peu plus de 90 kg, soit plus de 1,9 tonne, mais le travail effectué sur le plan aérodynamique a permis que ses performances soient similaires à celles du coupé. Il faut dire également que la firme de Gaydon a eu recours à la fibre de carbone et à l'aluminium pour contenir le poids au maximum.

La capote en toile est faite de huit couches, pour améliorer l'isolation acoustique, bien qu'Aston Martin assure que l'idéal est de circuler avec le toit plié afin de profiter du fabuleux son du V12. Bien sûr, la manœuvre est à commande électrique et il faut 14 secondes pour



Moteur : V12, 5204 cm³
Puissance : 725 ch à 6500 tr / mn
Couple : 900 Nm à 5000 tr / mn
Transmission : Double embrayage 8 rapports

Poids et mesures
Poids à vide : 1845 kg
Dimensions : 4,71 m / 1,97 m / 1,29 m
Réservoir : 78 l
Volume coffre : 270 l
Pneumatiques : 265/35 R21 / 305/30 R21

Performances globales
Vitesse max électrique : 339 km/h
0 à 100 : 3,4 s
Consommation : 13 L / 100 km
Autonomie : --- km

capsuler et 16 secondes pour décapsuler. Comme pour les autres modèles de la marque, le département Q by Aston Martin permettra aux clients de faire presque n'importe quelle demande de **personnalisation**, pour choisir entre différentes couleurs pour la capote et l'extérieur, tandis que le catalogue de jantes en alliage offre différents designs et l'intérieur pourra être habillé avec différentes combinaisons de cuir et d'alcantara. Dans ce cadre, la palette de couleurs de carrosserie de la DBS Superleggera Volante comprend huit teintes, dont le rouge bordeaux, le bleu atlantique et le gris Titan. Il y a aussi une infinité de détails en fibre de carbone,

en particulier le cadre du pare-brise, qui est fait de ce matériau léger et résistant (pour la première fois dans une Aston Martin).

Logiquement, à l'intérieur, le luxe atteint des sommets, comme en atteste le rembourrage en cuir intégral des sièges sport, en passant par le volant en cuir, les éléments en alcantara, les logos DBS brodés, l'écran 8 pouces avec navigateur et caméra de recul, les garnitures chromées noir brillant ou foncé, l'accès sans clé, l'audio Bang&Olufsen, la climatisation automatique, etc....

Du côté de la tenue de route, il sied de noter que la suspension de ce modèle dispose de triangles doubles

sur l'essieu avant et multibras à l'arrière, avec ressorts conventionnels, amortisseurs adaptatifs (ADS ou Adaptive Damping System) et barres stabilisatrices. Les jantes sont de 21 pouces, à dix branches doubles et s'adaptent aux pneus Pirelli P Zero 265/35 et 305/30. Quant aux disques de frein, ils sont en carbone-céramique et ventilés, avec un diamètre de 410 mm à l'avant et 360 mm à l'arrière.

Comme les autres modèles, la Superleggera Volante bénéficie d'un mode de conduite GT, qui mise sur le confort, et des modes Sport et Sport Plus pour libérer le plein potentiel du V12 et augmenter le son de l'échappement.

Enfin, comme il ne pourrait pas en être autrement, tout cela ne sera pas bon marché et quiconque veut profiter de la DBS Superleggera en plein air devra s'acquitter la somme rondelette de 295.500 euros.





Motors

Auto Exception

par Myriem Cherkaoui

Lamborghini

HURRACAN EVO





AVIS DE TEMPÊTE

Lamborghini a profité du dernier Salon de Genève pour présenter la mise à jour de sa Huracán, qui commençait un peu à dater, après quatre ans de carrière commerciale. En plus d'ajouter le mot EVO à son appellation, la sportive augmente la puissance de son V10 atmosphérique à 640 ch et améliore son comportement dynamique

Dans le sillage de sa cousine, l'Audi R8, la Huracán passe à son tour sous le scalpel pour se faire une seconde jeunesse. À l'extérieur, les changements affectent l'avant et l'arrière. Nouveauté : les phares à LED et le pare-chocs avant sont désormais munis d'évents plus larges et d'appendices plus aérodynamiques, pour canaliser le flux d'air. À l'arrière, le pare-chocs, le diffuseur et le spoiler ont été modifiés, ainsi que les sorties d'échappement. De la même manière, le bolide italien étrenne des jantes en alliage de 20", appelées « Aesir », équipées de pneus Pirelli PZero de 245/30 R20 à l'avant et 305/30 R20 à l'arrière. À travers les rayons, on peut entrevoir le système de freinage en carbone-céramique composé de disques de 380 mm et d'étriers à 6 pistons à l'avant. De plus, une nouvelle

couleur orange, baptisée Arancio Xanto, fait son apparition.

À l'intérieur, nous trouvons maintenant un nouvel écran tactile de 8,4 pouces situé dans la console centrale, via lequel il est possible de contrôler presque tout, sauf la climatisation, qui reste séparée. Le système d'infotainment offre la navigation, l'audio, la connectivité au téléphone via Bluetooth ou Apple CarPlay avec Siri et le contrôle gestuel. Pour les plus sportifs, un système de télémétrie est disponible en option. Cet écran est similaire à celui qu'on peut trouver dans l'Urus. Les amateurs de Lamborghini apprécieront également un onglet spécifiquement dédié à la dynamique du véhicule, qui inclut l'angle de braquage en temps réel et la répartition du couple



Cylindrée : V10, 40 S, 5204 cm³
Puissance : 640 ch à 8000 tr / mn
Couple : 600 Nm à 6500 tr / mn
Transmission : Double embrayage 7 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 1422 kg
Dimensions : 4,52 m / 1,93 m / 1,17 m
Réservoir : 80 litres
Volume coffre : --- l
Pneumatiques : 245/30 R 20 / 305/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 325 km/h
0 à 100 : 2,9 s
Consommation : 13,9 l/100 km
Autonomie : --- km

entre les deux essieux.

Et, pour la première fois, Lamborghini se drape de certains revêtements décorés avec du matériau Carbon Skin, faisant appel à la fibre de carbone. Pour accentuer le côté sportif, les sièges peuvent être rembourrés avec de l'alcantara, du cuir et des coutures contrastées.

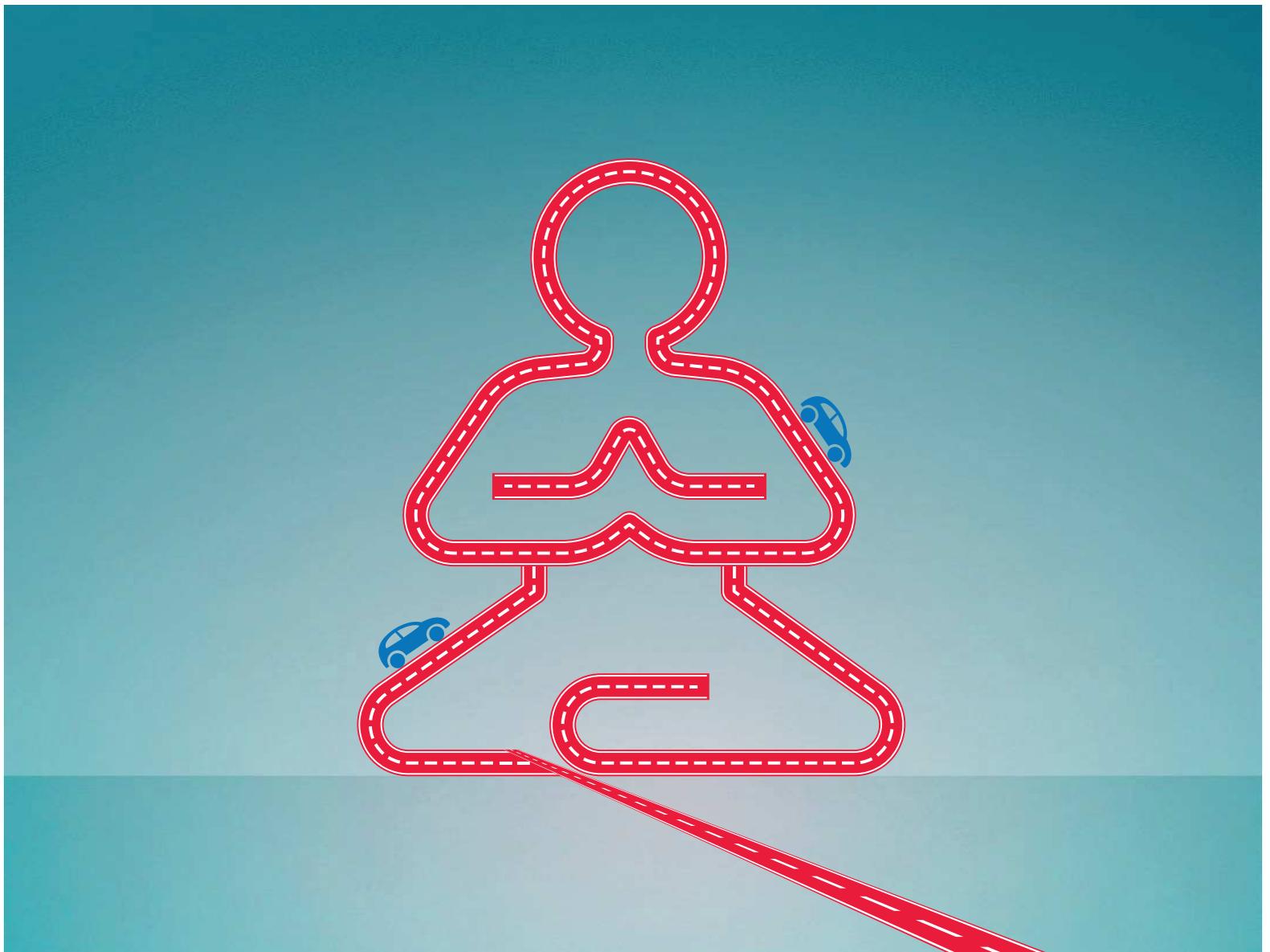
Au-delà des modifications esthétiques, la partie la plus intéressante de cette mise à jour concerne le moteur V10 de 5,2 litres à aspiration naturelle, placé au centre. Ce bloc, qui développait 610 ch dans l'Hurricane « standard », a été amélioré pour produire 640 ch et 600 Nm de couple. Déjà présent sous le capot de la version Performante, ce moteur permet à l'italienne d'accélérer de 0 à 100 km/h en 2,9 secondes et d'atteindre une vitesse maximale de 325 km/h. À l'instar de la version "standard", l'EVO dispose de trois

modes de conduite : "Strada" pour la route, un mode "Sport" qui fait grimper les décibels même au ralenti, et "Corsa", qui est le mode destiné à la piste. Il est à noter que ce bloc est associé à une boîte automatique à sept rapports à double embrayage, qui transmet la puissance et le couple aux quatre roues.

Bien sûr, l'augmentation de la puissance s'accompagne d'une nouvelle mise au point du châssis et de changements dans la gestion électronique de la suspension, des quatre roues motrices et du système à quatre roues directrices. Selon Lamborghini, la suspension adaptative a été légèrement retouchée, tandis que la répartition du couple vectoriel, capable de transmettre la totalité du couple à une seule roue a été améliorée et, nouveauté majeure, l'essieu arrière directeur a été ajouté.



MÉDITER EN TOUTE SÉRÉNITÉ N'ARRIVE PAS PAR MAGIE



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

Mercedes-Benz

GLE 53 AMG 4MATIC+



SPORTIVITÉ MAÎTRISÉE

La nouvelle gamme Mercedes GLE présente une version sportive au Salon de Genève 2019. C'est la nouvelle Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+, l'avant-goût "décaféiné" de l'AMG 63 plus extrême, qui affiche plus d'agressivité et compte un équipement à la pointe de la technologie.





Une AMG se reconnaît tout d'abord à son design dévergondé. Et la nouvelle Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+ ne déroge pas à la règle. À l'extérieur, la caractéristique la plus importante est la calandre Pan American, affublée de 15 barres verticales et les nouvelles formes des prises d'air du pare-chocs, qui a un séparateur dans la jupe avant. Sur le côté, les grandes jantes en alliage standard sont de 20 pouces, dévoilant un système de freinage avec disques

perforés à l'avant et étriers argentés avec typographie AMG peint en noir.

Vu de l'arrière, le pare-chocs est également spécifique à ce modèle, tout comme le système d'échappement, avec deux double paires de sorties rondes. Ceux-ci, ainsi que les boîtiers de rétroviseurs, les moulures d'admission d'air avant, le diffuseur et le bord de la surface vitrée sont également peints en noir.

À l'intérieur, même tonalité sportive. Les sièges avant



sont rembourrés de cuir noir avec des surpiqûres rouges contrastées, ainsi que les panneaux de portes et le volant "AMG Performance", doublé de cuir nappa noir et marqué "à douze heures". Les pédales sont en aluminium et en option, comme d'habitude chez Mercedes, vous pouvez compter sur la fibre de carbone.

En raison du caractère sportif de la nouvelle Mercedes-AMG, l'écran du système MBUX est de 10,25 pouces,

comme celui du tableau de bord, qui possède un AMG de bienvenue et quatre modes d'affichage : "Classic", "Sport", "Supersport" et "Discreet". Il introduit également une nouvelle fonctionnalité, appelée "AMG TRACK PACE", qui permet de collecter les temps au tour et d'analyser jusqu'à 80 points clés de la configuration sportive du SUV.

En plus du 4MATIC (quatre roues motrices), le GLE 53 dispose de la suspension pneumatique "AMG RIDE

Motors

Auto Exception

CONTROL+", qui réduit la hauteur de la carrosserie de 15 millimètres à partir de 120 km/h et le système "AMG DYNAMIC SELECT", qui ajuste la réponse du moteur et les changements de vitesse, les accélérations, la direction, les amortissements ou le son aux conditions de la route. Ainsi, la nouvelle Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+ évolue sur tout type de terrain en toute

sécurité, grâce aux modes de conduite "route glissante", "Confort", "Sport", "Sport+", "Sport++" et "Individual" en conduite sur asphalté et "Trail" et "Arena" en quittant les sentiers battus. Deux modes supplémentaires "Traction" et "Slide" permettent de déconnecter le contrôle de stabilité ESP selon les besoins spécifiques. Sous le capot, le nouveau Mercedes-AMG GLE 53

Moteur : 6 cy biturbo 2999 cm³
+ électrique de 22 ch
Puissance : 435 ch à 6 100 tr/min
Couple : 520 Nm à 5 800 tr/min
Transmission : Double embrayage 9 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 2200 kg
Dimensions : 4,82 m/ 1,94 m/1,80 m
Réservoir : 85 l
Volume coffre : 630 l
Pneumatiques : 275/50 R20

Performances globales

Vitesse max électrique : 250 km/h
0 à 100 : 5,3 s
Consommation : 9,3 l/100 km
Autonomie : --- km



4MATIC+ abrite un bloc de six cylindres en ligne de 3,0 litres biturbo, bénéficiant d'une micro hybridation de 48 volts, une solution qui gomme tout temps de latence en bas du compte-tours, sans oublier l'apport de l'alternateur démarreur "EQ Boost", placé entre le moteur et la transmission. Ce bloc est associé à une boîte de vitesses automatique

à double embrayage et 9 vitesses "AMG SPEEDSHIFT TCT", qui permet des changements de vitesses rapides. En combinaison avec le système d'échappement "AMG Performance" et le mode de conduite choisi, la note musicale du moteur varie considérablement.

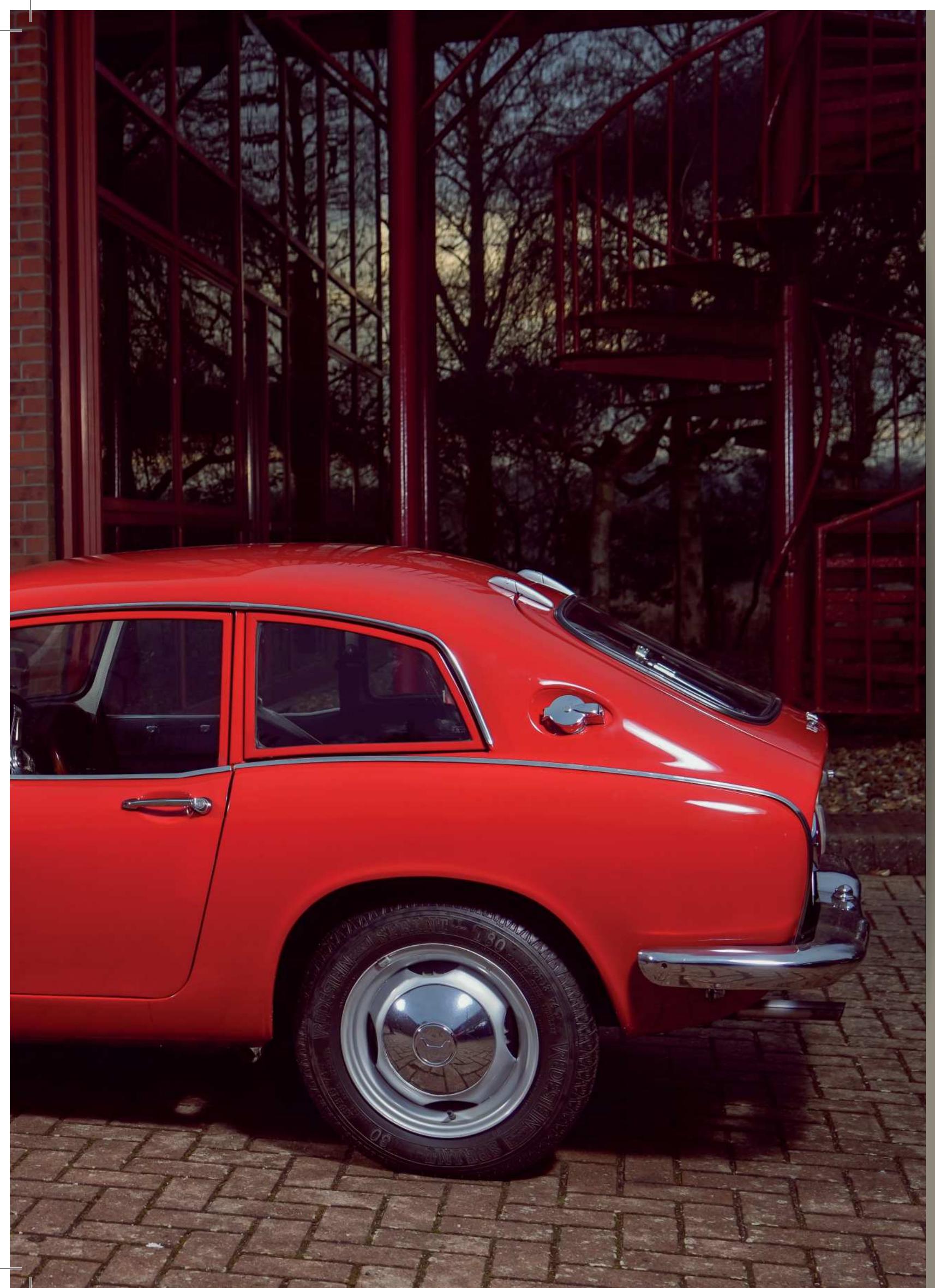
Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

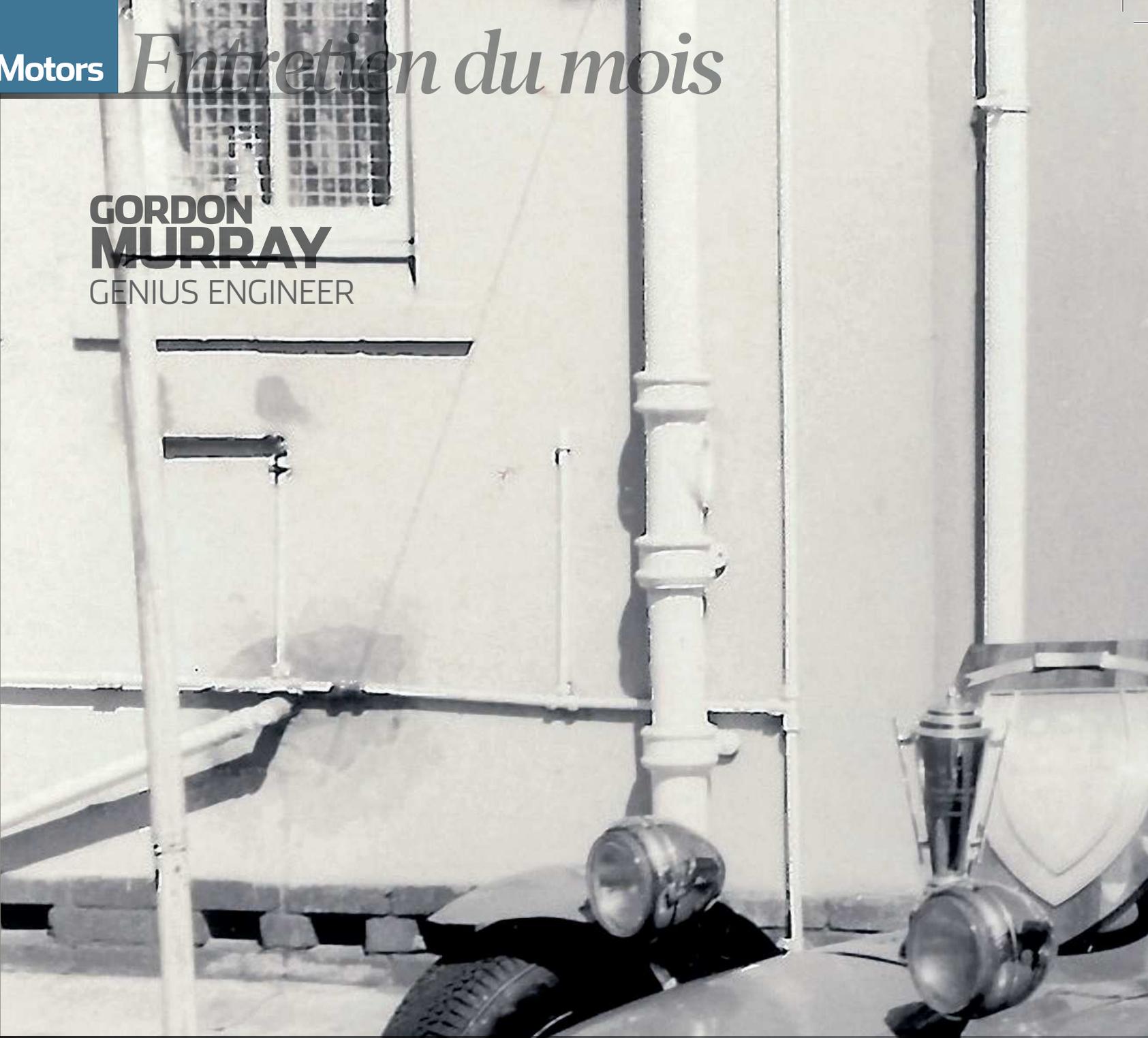
GORDON MURRAY

GENIUS ENGINEER



GORDON
MURRAY



**GORDON
MURRAY**
GENIUS ENGINEER

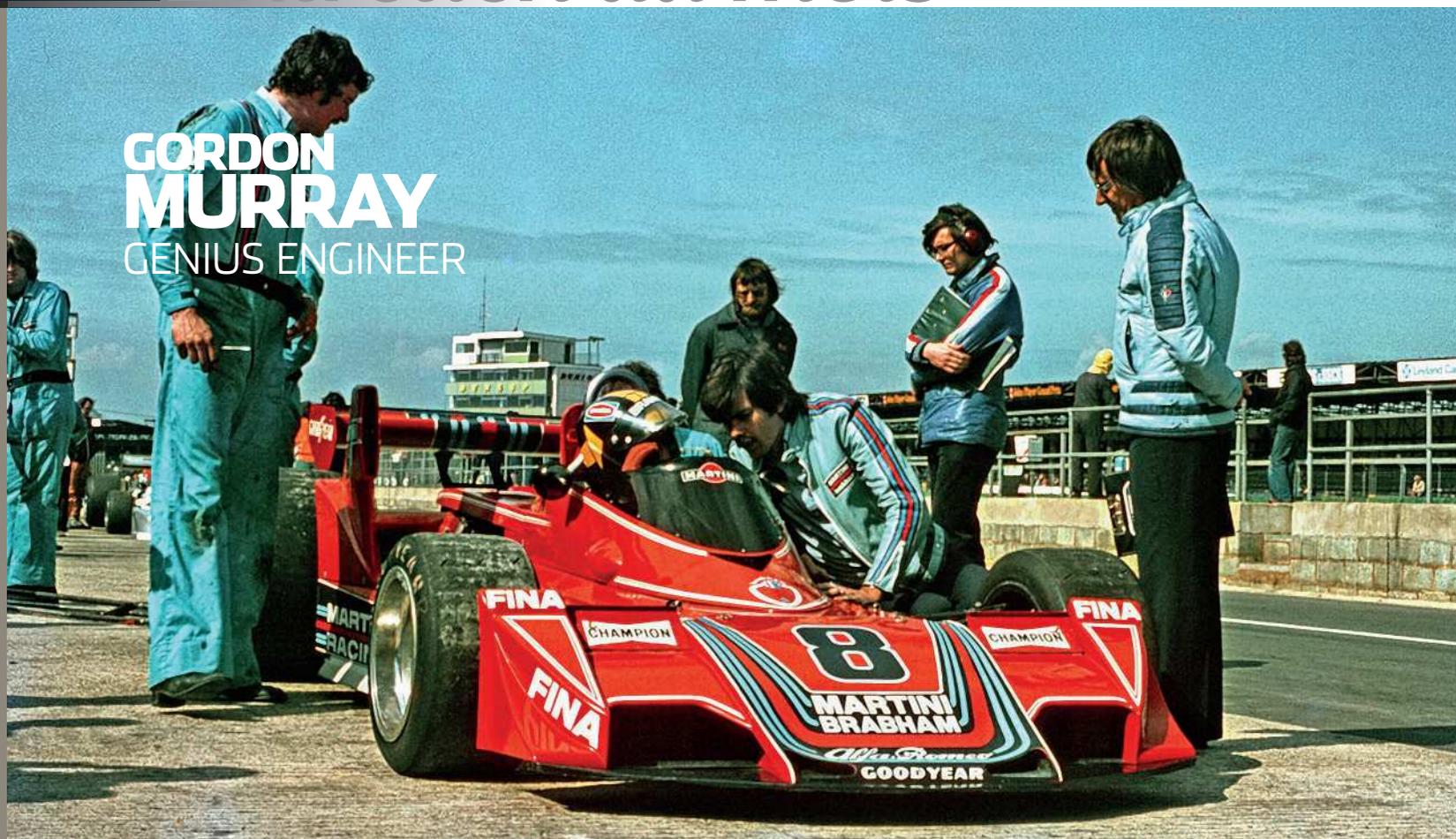
La McLaren F1 est toujours l'une des voitures les plus spectaculaires et les plus rapides des années 90 et c'est encore aujourd'hui une voiture qui, par ses performances, est un exemple à suivre pour tous ceux qui cherchent à créer l'hypercar ultime. Son géniteur, Gordon Murray, garde toujours des tours dans son sac, puisqu'il affirme que le véritable successeur de la mythique McLaren F1 est encore à venir. En fait, Murray travaille actuellement sur sa propre marque IGM et promet de révolutionner à nouveau le monde du sport. Ce grand ingénieur, qui a révolutionné le monde de la F1 grâce à ses innovations techniques d'avant-garde, a été derrière le succès de Brabham et McLaren en Formule 1. En 2018, Gordon Murray s'est vu remettre le titre de « Commandeur de l'Ordre de l'Empire Britannique » pour les services rendus à l'industrie automobile anglaise.

Au cours de cet entretien accordé à Gentlemen Drivers, Gordon Murray partage sa passion, ses rêves et les temps forts de sa carrière exceptionnelle.



GORDON MURRAY

GENIUS ENGINEER



Quand avez-vous commencé à vous intéresser aux voitures ?

Personne en Afrique du Sud n'avait d'argent pour aller courir, c'était donc un terrain très fertile pour les gens imaginatifs. Mon père aidait les gens à fabriquer des pièces spéciales à partir de pièces automobiles de série, à régler leur moteur et à fabriquer leur carrosserie. Tous les week-ends, on faisait des courses quelque part. Il y avait une piste pour faire le tour des maisons à Durban, plus le circuit Roy Hesketh à Pietermaritzburg et beaucoup de montées de collines sur des chemins de campagne. Tout ce que je voulais, c'était être pilote de course. Je ne m'intéressais pas du tout au design automobile. Mais je n'avais pas les moyens d'acheter une voiture, alors j'ai dû en construire une. Mais j'aimais beaucoup les moteurs. J'ai conçu un moteur de course à deux cames quand j'avais 17 ans. Je pensais que l'Afrique du Sud avait besoin de son propre Coventry Climax, alors j'en ai dessiné un. J'ai ensuite suivi une formation d'ingénieur en alternance à la journée et pour ma thèse, j'ai dû concevoir un moteur stationnaire de 3 ch.

J'ai encore tous mes cahiers d'étudiant. Dans l'un d'entre eux se trouve une esquisse inventive d'une voiture de route futuriste à moteur arrière, avec un conducteur assis au centre et deux passagers assis de chaque côté et légèrement derrière lui.

Quelle était votre première voiture ?

C'était, par nécessité plutôt que par choix, une Hillman Minx de 1956. J'avais envie d'une Austin Healey, mais c'était quand même 300 livres sterling en occasion.

Mon père a dit non, car son budget était de 150 livres. J'ai eu de la chance car, six semaines plus tard, je l'ai plantée, à 90 km/h, dans un bus. Elle s'est cassée en deux, et si j'avais été dans une Austin Healey, je ne serais probablement plus ici (rires)..

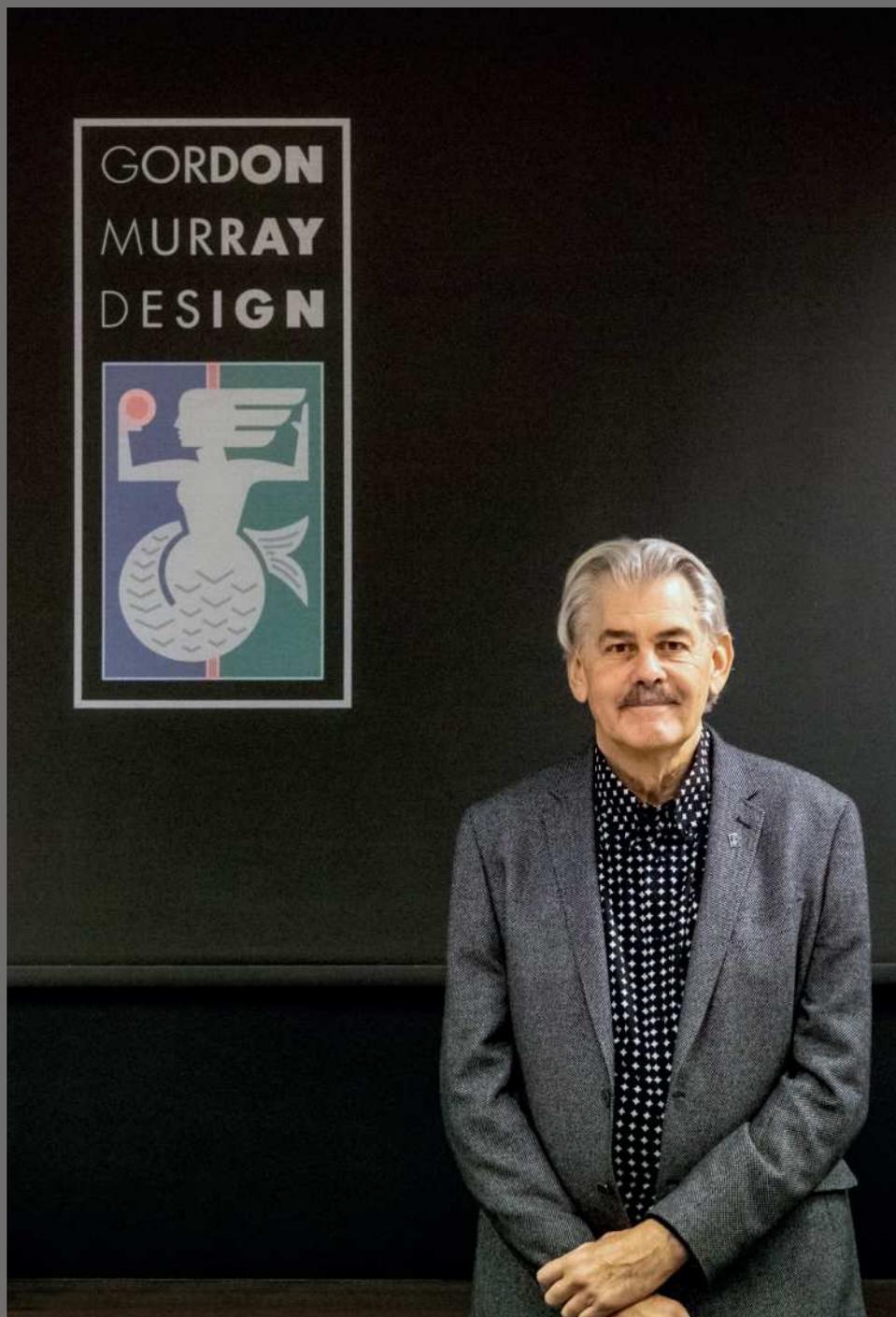
Pouvez-vous nous en dire plus sur la voiture que vous avez construite ?

La voiture que j'ai construite pour courir s'appelait IGM. J'ai acheté une Ford Anglia 105E accidentée pour 60 livres pour obtenir le bloc, mais j'ai fabriqué mes propres pistons, arbre à cames, collecteur d'admission et d'échappement. J'ai fabriqué un dispositif d'écoulement de gaz pour faire respirer les collecteurs et il donnait une très bonne puissance. J'ai fabriqué le châssis, comme une voiture de clubman. Et j'ai participé à des courses avec beaucoup de succès, puisque j'étais champion national dans ma classe. Pourquoi avoir bifurqué vers la moto ?

Il fallait avoir 18 ans pour conduire, mais je pouvais faire de la moto à 16 ans. Après des mois de résistance, mon père m'a acheté une Maserati 50cc deux temps. Cette moto n'a pas fonctionné, alors j'ai dû reconstruire le moteur. Je suis tombé une fois par mois pendant deux ans et j'étais constamment en train de la réparer. Elle avait trois chevaux-vapeur et pouvait accrocher 45 km/h avec le vent derrière. J'en ai encore quelques-unes dans mon atelier....

Parlez-nous de votre premier job ?

J'ai pensé que je devrais déménager en Angleterre, parce que c'était le centre de l'univers pour mes deux



Biographie :

1946 : Naissance à Durban

1967 : diplômé en ingénierie mécanique au Technical College de Durban.

1968 : designer Hawker-Siddeley.

1969-1972 : designer chez Brabham en Formule 1.

1973-1986 : directeur technique chez Brabham en Formule 1.

1987-1989 : directeur technique chez McLaren Racing en Formule 1.

1990-2004 : directeur technique de McLaren Automotive, branche du McLaren Group spécialisée dans la conception de véhicules très haut de gamme.

2017 : création de l'entreprise Gordon Murray Automotive¹, spécialisée dans la production en série limitée d'automobiles de sport. La première création de l'entreprise est la TVR Griffith II.

GORDON MURRAY

GENIUS ENGINEER

amours, la course et la musique. Je m'intéressais à la musique depuis l'âge de 10 ans, quand j'ai entendu Little Richard pour la première fois, cela a changé ma vie. Alors j'ai écrit à Colin Chapman. Non seulement il a répondu à ma lettre, mais il m'a offert un emploi. En décembre 1969, je suis arrivé en Angleterre au milieu d'un hiver glacial et je n'avais pas pris la peine d'apporter un pull. Je suis allé à Norwich en autocar, et quand je suis arrivé, j'ai découvert que Lotus licenciait des gens et qu'il n'y avait rien pour moi. Pendant plusieurs mois, j'ai vécu sur le sol d'une chambre à Hendon. Elle était froide et je suis resté sans emploi. Je n'avais pas l'argent pour vivre, encore moins pour courir.

Puis un jour, je suis entré dans l'usine Brabham. Elle était alors dirigée par Jack Brabham et Ron Tauranac et, par coïncidence, ce dernier passait des entrevues ce jour-là pour un poste vacant au bureau de dessin. Il m'a pris pour un des candidats officiels et m'a donné le poste. En plus du travail de détail sur la F1 de l'époque et sur les F2 et F3 de mes clients, j'ai dessiné une simple voiture de route pendant mon temps libre. Il s'agissait d'un mini-sous-châssis et d'une carrosserie sportive de type Moke, et quatre d'entre eux ont été construits dans un hangar en bordure de l'aéroport de Heathrow. L'une d'elles a été ma seule voiture de route pendant deux ans. Bientôt, une rencontre fortuite avec Alain de Cadenet m'a conduit à concevoir la voiture Duckhams Le Mans. C'était la première vraie voiture de course que j'avais conçue et je l'ai fait en quatre mois, pendant la nuit. Je faisais une journée de 14 heures à Brabham, finissant à 22h, travaillant sur la voiture du Mans jusqu'à 3h du matin, puis j'étais de retour au travail à 8h !

Comment en êtes-vous arrivé à collaborer avec Bernie Ecclestone ?

À la fin de 1971, j'étais sur le point de passer à autre chose, lorsque j'appris que Brabham changeait de main, alors je décidai de rester et de voir comment était le nouveau propriétaire. C'était Bernie Ecclestone qui, lors de sa première visite à l'usine New Haw, m'a trouvé coincé dans un coin du bureau de dessin en train de travailler sur les détails de la F1 et des voitures F2 et F3. Il m'a appelé dans son bureau et m'a dit "Je veux une Formule 1 complètement nouvelle et c'est toi qui va la réaliser". J'avais carte blanche pour faire ce que je voulais. Bernie était du genre audacieux, qui aimait prendre des risques et c'est peut-être ce qu'il a vu en moi. Il m'a laissé tout seul, mais il m'a toujours soutenu. Quand j'ai pris des risques, comme avec la





voiture à ventilateurs ou les radiateurs de surface, il a aimé tout ça.

Le résultat fut le Brabham BT42, doté d'une monocoque à section triangulaire, qui traduisait davantage d'agressivité et de sportivité. Cette première voiture a été conçue et construite en quatre mois. Elle aurait remporté son premier Grand Prix, à Barcelone, avec Carlos Reutemann, si ce n'était un problème d'arbre de transmission à sept tours de l'arrivée. Elle était plus petite et plus compacte que ses concurrentes, et elle avait l'air pointue et élégante, à une époque où la plupart des voitures de course étaient d'apparence professionnelle, mais intrinsèquement laides.

En dessinant cette voiture, cherchiez-vous à faire preuve d'originalité ?

Je suis plutôt particulier pour un ingénieur, parce que j'ai fait une école d'art quand j'avais 13 ans. Je fais encore un peu de dessin et de peinture et j'adore le style. Je ne pouvais pas me résoudre à faire une voiture laide. Avant les souffleries, le façonnage d'une voiture était tout pratique. Même avec les travaux de base en soufflerie, il y avait des pièces de la voiture qui n'avaient aucune influence sur les performances. La partie menant au poste de pilotage pouvait être pratiquement de n'importe quelle forme que vous aimiez, tant que la bulle à travers laquelle vous regardez ne touche pas le casque du conducteur. Alors, pourquoi ne pas la rendre plus jolie ? La plupart des ingénieurs ne sont pas du tout sensibles aux touches

GORDON MURRAY GENIUS ENGINEER

artistiques. Ils ne pourraient pas dessiner quelque chose de joli, même si on leur mettait une arme sur la tempe (rires...). En plus, j'ai essayé autant que faire se peut d'être innovant. Ainsi, Brabham a été le premier à utiliser la fibre de carbone dans la construction pour rendre le poste de pilotage plus sûr et le premier à utiliser des freins en carbone.

Et quid des autres projets que vous avez réalisés sous la férule de Bernie ?

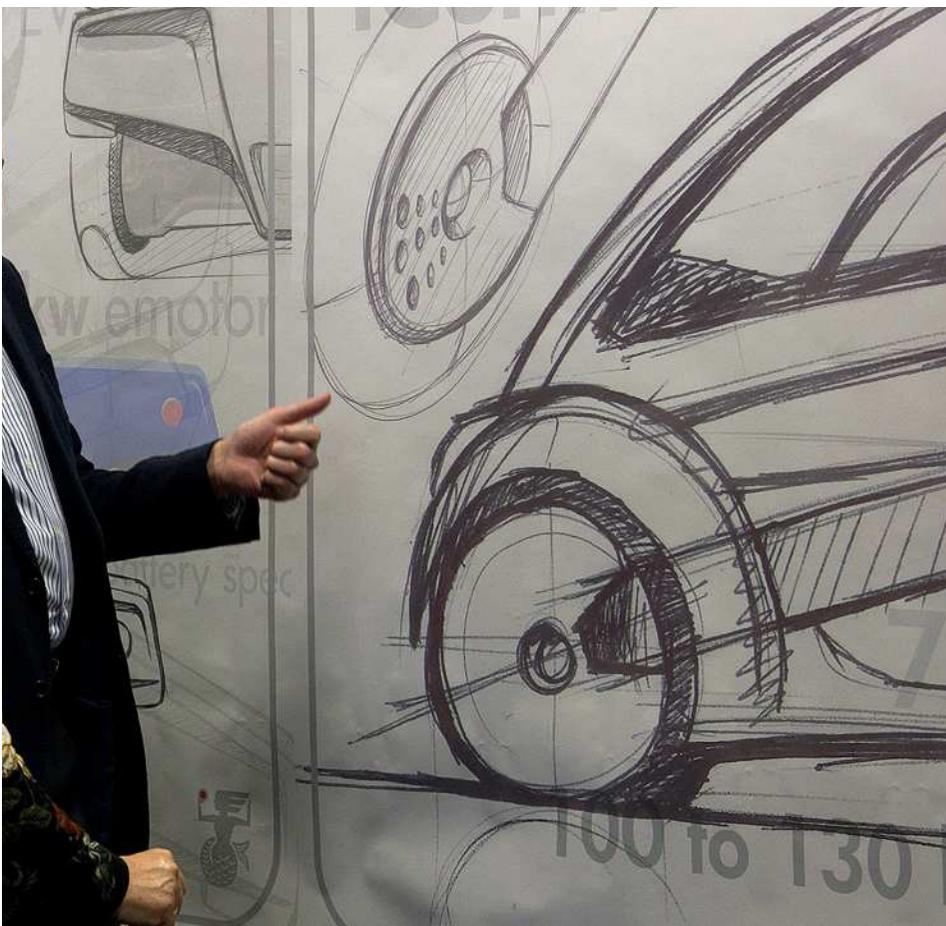
La BT44 aurait également remporté sa première course, si ce n'était pour une erreur de ravitaillement en carburant en Argentine. Mais il y a eu trois victoires cette année-là et deux autres en 1975 avec la BT44B. Puis, dans le cadre d'une importante affaire conclue avec Ecclestone, la puissance de Cosworth a été remplacée par la puissance de l'Alfa Romeo Flat-12 pour 1976. Les moteurs italiens étaient lourds et énergivores et la BT45 n'a jamais gagné une course. En 1978, la BT46 comprenait une autre de mes innovations, les radiateurs de surface - des panneaux minces disposés sur les côtés de la monoplace, pour réduire la surface frontale - mais la voiture a surchauffé.

L'autre innovation, c'était la voiture à ventilateurs ?

Oui, la BT46B. Il s'agissait d'un radiateur conventionnel monté horizontalement sur le moteur, refroidi par un ventilateur entraîné par une boîte à vitesses à l'arrière de la voiture. La voiture était légale selon les règles de l'époque, selon lesquelles tout dispositif dont la fonction première est d'avoir une influence aérodynamique sur les performances de la voiture doit être solidement fixé. Je devais donc m'assurer que plus de la moitié de l'air refroidissait le radiateur. Après la course, la FIA a constaté que 60 % de l'air était destiné au refroidissement et 40 % à l'appui vers le bas. Ce n'est pas sa fonction première. La FIA nous a donc écrit pour nous dire que la voiture était légale, mais qu'elle utilisait une faille dans la réglementation. Dans les règles de l'année suivante, nous éliminerons cette échappatoire, mais vous pouvez l'utiliser pour le reste de la saison.

Mais Bernie - je ne le comprenais pas à l'époque - avait les yeux rivés sur de plus grandes choses. Il était obnubilé par l'Association des constructeurs de Formule 1. Il estimait que le tumulte risquait d'entraîner l'effondrement complet de l'OFAC (Formula One Constructors' Association). Alors il m'a demandé d'installer des radiateurs normaux sur la voiture. J'étais





très énervé, mais j'ai accepté.

La dernière Brabham-Alfa était la BT48 à effet de sol. L'équipe était de retour avec les moteurs Cosworth pour la BT49 de 1980, que Nelson Piquet, en pleine maturité, a mené à trois victoires et à la deuxième place dans le championnat. En 1981, avec la BT49C, Piquet était champion du monde.

Quelle était votre stratégie de travail ?

En gros, Bernie m'a laissé diriger les choses, il me faisait confiance. Nous avons employé une fraction du personnel des grandes équipes comme McLaren et Williams. J'ai fait le travail de conception, la location, j'ai supervisé la production, l'approvisionnement en pièces, le programme d'essais, les travaux en soufflerie. J'ai fait toute la stratégie aux courses. Stupidement, j'ai refusé d'avoir un ingénieur de course. D'autres équipes avaient un ingénieur par voiture et un directeur technique. J'ai tout fait moi-même. Dieu seul sait combien d'heures par semaine je travaillais. Mais je n'avais besoin de dormir que quatre heures et je me sentais bien.

Et l'aventure avec BMW ?

En 1982, Bernie a conclu une entente avec BMW, pour laquelle j'ai conçu la BT50. Au début, il y avait beaucoup de problèmes de fiabilité avec le très puissant quatre cylindres turbocompressé, mais c'est devenu le véhicule de l'une des grandes innovations. Les arrêts de ravitaillement à la mi-course font tellement partie de la scène F1 d'aujourd'hui qu'il est difficile de se rappeler l'intrigue et le scepticisme entourant la décision de Brabham d'utiliser des réservoirs plus petits et des pneus plus souples et d'installer une plate-forme de ravitaillement dans les stands.

Ça a commencé comme une idée lors d'un bain chaud. J'avais beaucoup de bonnes idées après un bain chaud (rires...). Et j'avais appris en faisant rouler les voitures légères que le poids d'un litre de carburant coûtait environ un centième de seconde en temps au tour. Alors je me suis allongé dans le bain pour faire des maths.

Aviez-vous prédit pareil succès à l'idée de l'arrêt aux stands ?

Ce qui était intelligent, ce n'était pas d'en avoir l'idée, c'était de développer tout ce qu'il y avait dedans. C'est le passage que j'adore. Lancez-moi une série de problèmes connexes et je dois trouver un moyen de faire en sorte que tout fonctionne ensemble. Dans ce cas-ci, comment changer les pneus rapidement, comment faire le plein rapidement et comment éviter de perdre du rythme en revenant sur des pneus froids ? Nous avons filmé les mécaniciens en train de changer les pneus, l'avons analysé image par image, et j'ai redessiné les moyeux, les supports de roulements, les filetages, les écrous et les pistolets à roue, avec un dispositif pour retenir les écrous et j'ai mis des prises d'air en titane sur la voiture. Maintenant, ils



GORDON MURRAY GENIUS ENGINEER

peuvent utiliser des vérins à levier simples parce qu'il y a tellement de mécaniciens sur un arrêt au stand, je crois qu'il y en a 19 de nos jours, mais nous n'avions que huit gars qui travaillaient sur un arrêt.

Tout cela a été conçu et développé en trois mois, avec une petite équipe. Nous avons choisi Donington pour un test secret et 20 secondes étaient en principe nécessaires pour ralentir, faire l'arrêt, et accélérer. Nous l'avons fait en 19. Puis j'ai élaboré une équation mathématique simple pour chaque piste. Il suffisait de remplir les caractéristiques du circuit pour avoir le moment idéal pour s'arrêter pour faire le plein.

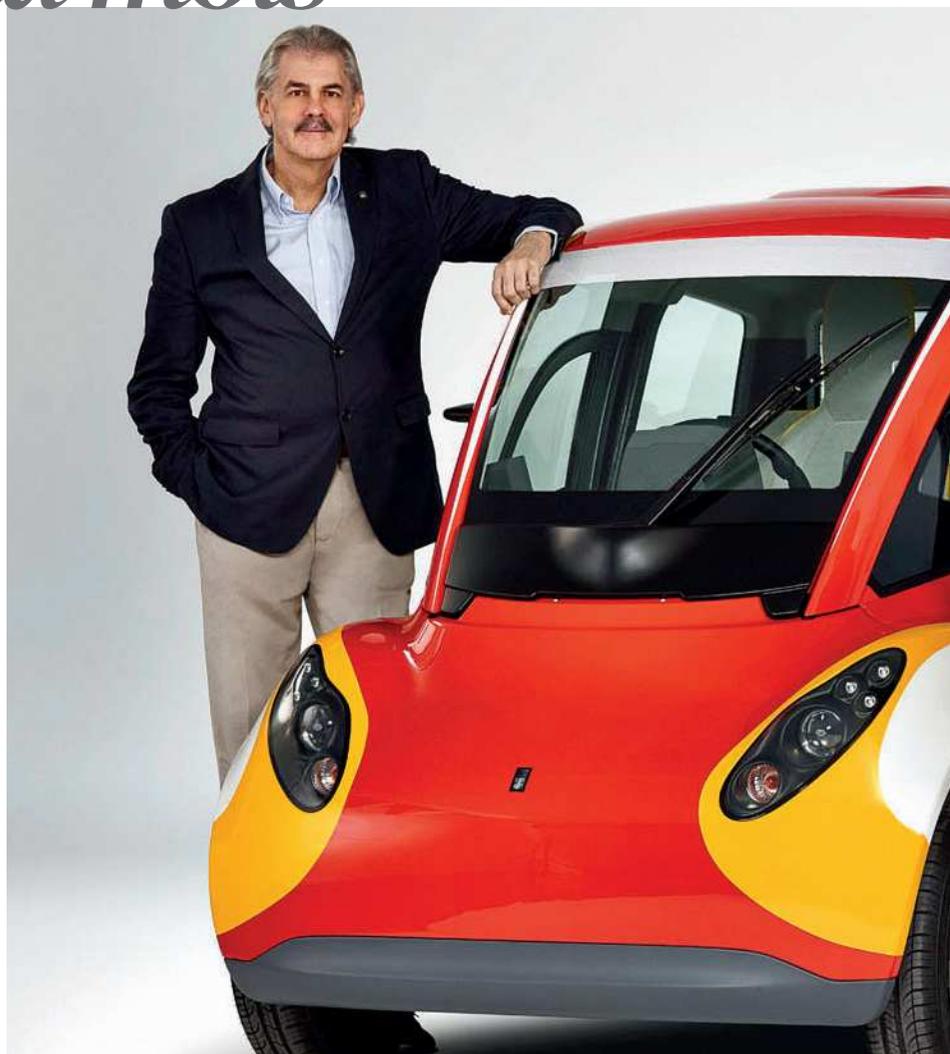
Votre carrière de pilote a été assez éphémère...

Jusqu'en 1972, je m'étais accroché à mon ambition de courir moi-même et j'ai choisi la Formule 750, non seulement parce qu'elle était bon marché, mais aussi parce qu'elle laissait une grande liberté aux designers automobiles. J'ai conçu l'IGM T2 comme une monocoque en aluminium, et j'ai imaginé une suspension à tirant. Je l'ai utilisé sur ma deuxième voiture de F1, la BT44. Maintenant, tout le monde l'a en F1, bien sûr. Je travaillais l'IGM avec un mécanicien de Brabham, Ian Hilton, mais il a été tué dans un accident de voiture sur un passage à niveau. Un mécanicien de l'ombre voulait s'en charger et je lui ai donné tous les dessins, mais après j'étais trop occupé et il n'a jamais été construit. C'était la fin de ma carrière de pilote.

Qu'est-ce qui vous a poussé à tenter de quitter le monde de la F1 ?

En 1986, après 17 ans avec Brabham, j'ai décidé de partir. Les priorités de Bernie étaient de plus en plus celles de l'OFAC et il a laissé partir Nelson à cause de ce que je crois être une petite somme d'argent. C'était fort avec Nelson, il était avec nous depuis sept ans, il avait gagné deux championnats. Les contrats de sponsoring s'épuisaient, le contrat moteur aussi et pour couronner le tout, nous ne pouvions tout simplement pas faire fonctionner la BT55. On n'a pas pu récupérer le moteur. La BT55 était la voiture révolutionnaire, ultra basse, avec le moteur couché sur le côté. Puis Elio de Angelis a été tué dans un accident de test au Paul Ricard. J'en avais assez de tous ces voyages et de la direction générale que prenait la F1 et je ne voyais plus cela comme un défi permanent. J'ai décidé d'essayer quelque chose de nouveau.

Ron Dennis m'a couru après parce que John Barnard quittait McLaren. Je lui ai dit que j'avais une condition





pour rejoindre son équipe : pas plus de trois ans en Formule 1. Cela ferait 20 ans de présence en F1, et ça suffisait. Et il a accepté cela.

Comment avez-vous vécu l'aventure McLaren ?

L'écurie McLaren était différente, parce qu'une grande partie de ce que j'avais dû faire à Brabham, que ce soit pour parler aux commanditaires ou pour régler des problèmes de personnel, était prise en charge. Ce qui était génial, parce que je pouvais me concentrer sur la structuration de l'ingénierie. Quand je suis arrivé à McLaren, j'ai découvert qu'ils n'avaient aucun processus. J'ai introduit l'analyse post-course, les rapports d'échec, tout ce qu'ils n'avaient pas et dont ils avaient grandement besoin. Je dirigeais l'équipe techniquement, j'élaborais la stratégie des courses... Tout ce que j'aimais faire. Ron m'a laissé m'en occuper. Quand je suis arrivé en octobre 1986, la voiture de 1987 était déjà prête. J'ai fait la voiture de 1988 (MP4/4 avec un moteur Honda V6 turbo), celle de 1989 (MP4/4B avec un moteur Honda V12) et celle de 1990 (MP4/5 avec un moteur Honda V12). Ils ont tous gagné le championnat du monde.

Mais la lassitude continuait à me ronger petit à petit. Le temps des véritables innovations techniques en F1, avec de grands pas en avant, disparaissait rapidement, en raison des niveaux croissants de réglementation. Les jeunes ingénieurs qui rejoignent la F1 n'apportent plus grand chose, et pour eux, c'était génial, mais ça ne me plaisait pas autant qu'à l'époque où c'était plus

GORDON MURRAY GENIUS ENGINEER

sportif et axé sur l'ingénierie. Maintenant, ce n'est plus que du business.

Donc vous avez quitté la F1, mais pas McLaren...

Effectivement. Depuis 1988, je discutais avec Dennis à propos de la construction de l'ultime voiture de route et suite à cela McLaren Cars Ltd a été fondée au début de 1989. Ron a eu la prévoyance de réaliser que McLaren n'était guère plus qu'une équipe de F1 et qu'il était déterminé à l'étendre. Je voulais faire une voiture de sport sur route depuis l'âge de 15 ans, une vraie tueuse de Ferrari. Je ne pense pas qu'une voiture comme la McLaren F1 se reproduira de la même façon, non pas parce que les capacités de conception ne sont pas là, mais parce que le processus par lequel elle s'est produit ne serait pas autorisé. Il est très rare dans l'histoire qu'une seule personne se voit confier la responsabilité de tout ce qui concerne une seule voiture. La McLaren F1 a été capable d'être la vision d'un homme, sans compromis.

Voulez-vous dire que vous avez tout fait vous-même ?

En dehors de la Mercedes SLR, je peux mettre la main sur mon cœur et dire que j'ai tout conçu dans toutes mes voitures. Mais ce que je ne suis pas doué pour faire, alors qu'il nous en fallait beaucoup, ce sont ces merveilleuses incrustations où le chrome ressemble au chrome et le caoutchouc ressemble au caoutchouc. J'ai donc demandé à Peter Stevens, un concepteur automobile à part entière, s'il pouvait nous recommander un spécialiste pour le faire.

À cause de mes engagements en F1, je n'ai vraiment commencé que vers la fin de 1989. L'ensemble du programme a duré 43 mois. C'était une voiture qui allait accrocher les 380 km/h, et était 50 % plus légère que ses rivales. La première voiture de route en carbone composite au monde.

Quelle philosophie sous-tendait la réalisation de la McLaren F1 ?

Dès le premier jour, j'avais dit qu'il ne fallait jamais considérer la F1 comme une voiture de course, parce que nous allions la compromettre. Il devait s'agir d'une voiture de route que l'on pouvait conduire dans le sud de la France, avec l'air conditionné, un bon système de sonorisation, une suspension confortable, avec de longs trajets sur route. Mais, inévitablement, il y avait des clients qui voulaient changer cela et la GTR en a





été le résultat. Lors de sa première participation au Mans, elle a remporté une victoire historique.

Quels rapports avez-vous avec vos collègues et vos collaborateurs ?

À Brabham, puis à McLaren, j'avais l'habitude de faire le tour de l'entreprise tous les matins et de dire bonjour à tout le monde. Je connaissais leurs familles, les noms de leurs enfants, où ils partaient en vacances. Lorsque nous avons commencé le projet F1, nous étions 36 personnes. Au moment où nous avons commencé la production du SLR, nous étions 450. Je descendais dans l'atelier et je voyais des gens que je ne connaissais même pas. Je n'aime pas les grandes entreprises, je préfère les petites équipes. C'est ainsi qu'en décembre 2004, je suis parti pour diriger Gordon Murray Design. Depuis mon arrivée en Angleterre il y a 34 ans, je n'avais travaillé que pour deux entreprises et j'ai décidé que si j'allais tout recommencer à 58 ans, ce serait avec une équipe de gens que je connaissais. Heureusement, j'en ai 16, tout droit sortis de McLaren. C'était mon équipe, ils ont déménagé de Woking à Shalford.

Justement, vous avez créé votre propre bureau d'études en 2007, spécialisé dans les techniques de production rationalisées...

Tout a commencé avec un projet que Creighton Brown était en train de monter, une voiture de sport à construire au Brésil. Puis Creighton est mort tragiquement d'un cancer en 2006. J'ai donc pris une grande inspiration et j'ai tiré la voiture écologique vers l'avant.

C'est une refonte complète de l'automobile, sous tous ses aspects : roues, pneus, freins, position assise, bagages, sièges enfants, visibilité, essuie-glaces, congestion et stationnement. Idem pour son cycle de vie et le CO₂, c'est le plus important, de l'extraction du minerai du sol jusqu'à l'enfouissement de la voiture. Je veux voir une réduction des deux tiers des dommages causés par le CO₂ que nous causons actuellement.

Mais vous ne pouvez pas vendre une petite voiture qui n'est pas emblématique, comme l'était la Mini originale, sans soigner l'esthétique.

Pour l'instant, nous avons 14 variantes à bord : taxi du centre-ville, camionnette de livraison, pick-up, lit plat, fournitures médicales d'urgence, buggy de vacances, camionnette postale. On ne s'y assied pas comme dans une voiture ordinaire. Elle ne nécessitera pas de techniques de production sophistiquées. Le châssis est conçu pour se plier à plat, comme une garde-robe Ikea.

Sur quoi travaille Gordon Murray Design Limited ?

Nous travaillons avec 11 personnes, huit équipementiers et trois start-up. Nous avons développé la technologie iStream, un châssis conçu en fibre de carbone, que l'on retrouve au sein de la TVR Griffith.

GORDON MURRAY GENIUS ENGINEER

Quels sont vos projets, actuellement ?

Le 5 juin 2019, Gordon Murray Automotive a dévoilé la Gordon Murray Automotive T.50. Un supercar motorisé par un V12 atmosphérique placé en position centrale arrière et d'un poids inférieur à une tonne.

Quelles voitures avez-vous dans votre garage ?

Dans mon garage se trouvent une McLaren F1, bien sûr, une SLR et une Rocket. Puis j'ai une Ford Thunderbird 1957 et une Lotus Elan Série 3 1968, qui est une vraie voiture. Mais ma voiture de tous les jours est une Smart Roadster. C'est génial, elle fait tout ce dont j'ai besoin. J'adore aussi les Fiat 500, de la variété originale des années 1960 et j'en ai équipé une d'un moteur de moto Yamaha à haut régime et d'une boîte à vitesses séquentielle à six rapports. Je possède également plusieurs motos, dont une Ducati 996 et une Honda 1300 Pan-European.

Quelle est la voiture de vos rêves ?

J'ai la voiture de mes rêves, une Lotus Elan. Je n'ai jamais conduit une meilleure sportive que ce modèle. C'est exactement ce que j'aime dans une voiture et j'ai le meilleur feedback de direction qui soit. C'est joli, aussi, et ça fait un beau bruit. J'en ai eu une en 1970 quand je me suis marié et j'en ai eu deux depuis.

Qu'est-ce que vous regrettez le plus d'avoir vendu ?

Probablement un GSM Flamingo, un coupé avec lunette arrière divisée et palmes de type Batmobile, fabriqué par le seul constructeur automobile à faible volume en Afrique du Sud. GSM a réalisé 150 exemplaires. J'ai eu un gars en Afrique du Sud qui m'en a trouvé un, j'ai passé des années à le restaurer, mais quand je l'ai conduit, je ne l'ai pas trop apprécié. Donc je l'ai revendu.

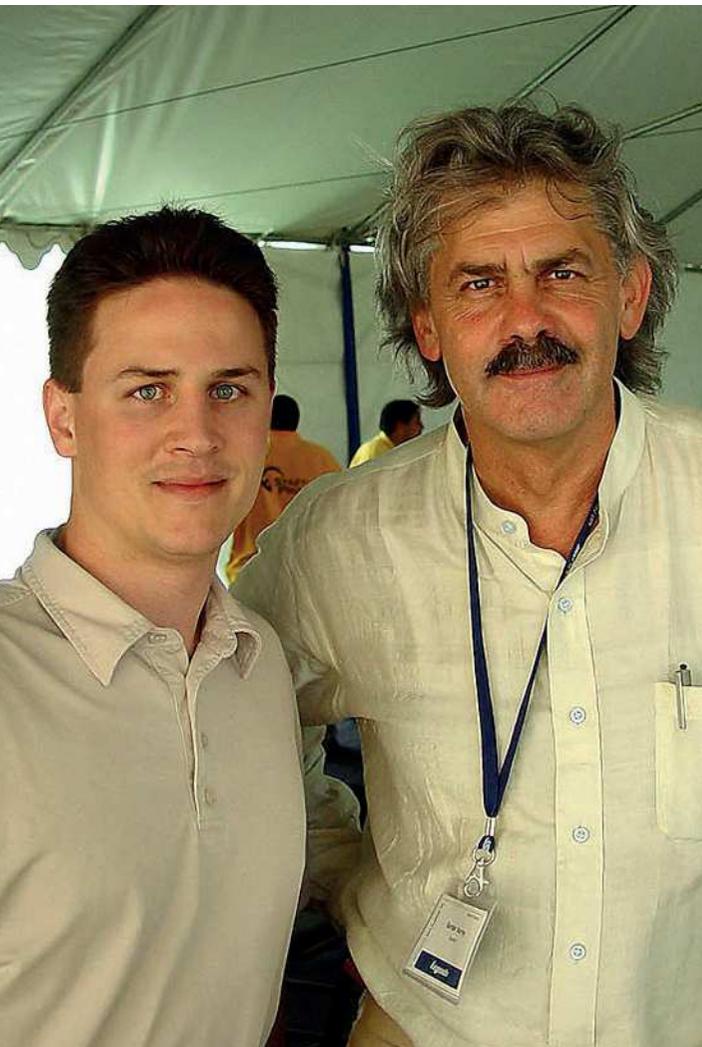
Quel est votre souvenir préféré dans une voiture ?

Conduire la McLaren F1 pour la première fois, après l'avoir conceptualisée à partir d'un morceau de papier vierge et avoir imaginé ce que cela ferait de s'asseoir au centre de la voiture avec le moteur derrière.

Quelles sont vos passions ?

Une profonde passion pour la musique en particulier le travail de Bob Dylan.





par Hamid Benmaarouf

McLaren

Un des meilleurs supercars des années 90, la McLaren F1, fruit du travail de Gordon Murray, a bouleversé le monde des supersportives, en poussant les limites de la performance sur route et en introduisant une technologie d'avant-garde.

F1
UNE F1 TRANSPOSÉE
À LA ROUTE







Inspiré des prototypes de voitures de course, la F1 était encore plus spectaculaire vue de profil. Les portes papillons, les panneaux latéraux ouvrants et la ceinture de caisse rasante donnent au bolide l'allure d'un véhicule futuriste, tandis que l'absence d'aileron arrière lui donne un profil épuré et élégant.

La McLaren F1 a été dévoilée en mai 1992 et fut la première voiture de série de la marque. L'idée est née à la fin des années 1980, lorsque Gordon Murray, directeur technique de la Formule 1 de McLaren, a commencé à dessiner la F1 comme un supercar à trois places. Nommé à la tête de McLaren Cars en 1991, Murray a convaincu Ron Dennis de construire le véhicule et a joué un rôle clé dans la conception de la F1. Elle ne ressemblait à aucun autre supercar lancé jusque-là. Il avait un design inspiré de la course, une configuration à trois places avec le siège du conducteur au centre et une conduite confortable pour un véhicule de ce type. C'est aussi la première voiture de série à utiliser un châssis monocoque en fibre de carbone et la première à mettre sous le même toit des matériaux high-tech et coûteux comme le titane, le magnésium, le kevlar et l'or.

Non seulement puissante et rapide, la F1 était aussi la voiture de série la plus rapide du monde. Son palmarès a duré de 1992 à 2005, date à laquelle Bugatti a lancé la Veyron. La F1 a donné naissance à quelques modèles d'édition spéciale, tels que la LM et la GT, mais elle a également servi de base à la voiture de course GTR. Essentiellement une F1 standard avec des améliorations aérodynamiques, la GTR a remporté les 24 Heures du Mans dès sa première année sur le circuit.

Plus de trois décennies se sont écoulées depuis son introduction et la F1 est déjà considérée comme un classique. La F1, qui change généralement de propriétaire pour des millions de dollars, est l'un des très rares supercars de plusieurs millions de dollars construits dans les années 1990.

Inspiré des prototypes de voitures de course, le style de la F1 s'apparente à celui des supercars du début des années 1990 : capot avant court, toit en auvent, grandes portes et long pont arrière. Cependant, alors que des véhicules similaires tels que Lamborghini, Ferrari et Bugatti utilisaient encore des baguettes en forme de coin qui rappelaient les années 1980, la F1 avait un design plus arrondi, semblable aux prototypes Le Mans de l'époque. Les phares étaient placés haut sur les ailes avant et les clignotants et les feux diurnes étaient placés à côté du nez. En dessous, il y avait deux grosses prises d'air qui alimentaient les freins avant. La F1 était encore plus spectaculaire vue de profil. Les portes papillons, les panneaux latéraux ouvrants et la ceinture de caisse rasante donnent au bolide l'allure d'un véhicule futuriste, tandis que l'absence d'aileron arrière lui donne un profil épuré et élégant.

Le bouclier arrière était assez vieux jeu, avec de grands feux arrière ronds, une calandre massive entre eux et huit petites prises d'air en filet en dessous. Le diffuseur était assez subtil, tandis que l'échappement quadruple était monté au centre. L'élément en forme d'ailettes du toit et le long couvercle de pont lui ont donné un aspect unique et inspiré de la course. Du point de vue du design, la F1 avait un certain degré d'élégance, que les autres supercars de l'époque n'offraient pas.



Parce que la F1 a également été conçue pour le confort et pour plaire aux clients fortunés à la recherche d'une conduite luxueuse, le plancher a été recouvert d'un tapis moelleux, tandis que la plupart des surfaces étaient recouvertes de cuir. La fibre de carbone et l'aluminium étaient également utilisés dans tout le poste de pilotage.

La caractéristique la plus étonnante de la F1 était sans doute sa configuration à trois places. Le siège du conducteur était placé au centre, flanqué de sièges passagers montés à quelques centimètres vers l'arrière. Cette solution offre au pilote une position semblable à celle d'une Formule 1 et fait de la F1 le premier supercar à accueillir trois personnes au lieu de deux seulement. Cette caractéristique est pratiquement impossible à utiliser de nos jours, en raison des restrictions de sécurité et probablement d'un système d'airbag compliqué et continue à garder la F1 unique à cet égard.

Grâce à la disposition des sièges, le tableau de bord était symétrique, le volant et le tableau de bord se trouvant au centre. Naturellement, les pédales étaient également placées au milieu du cockpit, laissant de la place pour les passagers à gauche et à droite. Le

conducteur était entouré par deux minces consoles qui abritaient plusieurs commandes. Le levier de vitesses était placé à droite, tandis que le levier de frein à main était monté à gauche. De plus, le siège du conducteur avait un design inspiré de la course, alors que les deux sièges supplémentaires avaient une configuration plus simple, mais tout de même sportive.

Parce que la F1 a également été conçue pour le confort et pour plaire aux clients fortunés à la recherche d'une conduite luxueuse, le plancher a été recouvert d'un tapis moelleux, tandis que la plupart des surfaces étaient recouvertes de cuir. La fibre de carbone et l'aluminium étaient également utilisés dans tout le poste de pilotage.

La F1 était également équipée d'une climatisation d'habitacle complète, ce qui était rare sur la plupart des voitures de sport au début des années 1990, d'un



pare-brise et de vitres latérales Sekurit à dégivrage électrique, de vitres électriques, d'un système de verrouillage central à distance et d'une chaîne stéréo Kenwood à 10 CD. Cette dernière était une unité légère spécialement développée pour la F1.

McLaren a également proposé des sacs à bagages sur mesure, spécialement conçus pour s'adapter aux compartiments de rangement recouverts de tapis dans les ailes arrière du véhicule. Les caractéristiques standard comprenaient également un sac de golf sur mesure et une montre-bracelet TAG Heuer 6000 Chronomètre en édition spéciale, avec son numéro de série inscrit sous la tige centrale.

Lorsque Murray a convaincu Ron Dennis de construire la F1, il a insisté sur le fait que le moteur soit aspiré naturellement pour améliorer la fiabilité et le contrôle du pilote. Murray s'est d'abord rendu chez Honda

pour acheter un moteur V-12 dérivé de la Formule 1 qui propulsait les voitures McLaren-Honda alors dominantes, mais les Japonais ont refusé sa proposition. Plus tard, il a persuadé BMW Motorsport de lui construire un V 12 de 6,1 litres, basé sur le moteur M70 de la deuxième génération des séries 7 et 8.

Murray a demandé un moteur qui ferait basculer la balance à environ 250 kilos, tout en générant 550 ch. Le moteur de conception BMW M s'est avéré plus lourd à 265 kilos, mais aussi beaucoup plus puissant, à 627 chevaux. Ces chiffres étaient énormes au début des années 1990, mais ils sont devenus encore plus spectaculaires à côté du poids à vide de la F1, qui ne pesait que 1.133 kilos. Le V12 s'accouple à une boîte manuelle transversale à six rapports, avec embrayage à trois disques en carbone et différentiel à glissement limité Torsen.





La puissance massive et le poids en ordre de marche réduit ont fait de la F1 le supercar la plus rapide de son époque. L'exercice de 0 à 100 km/h est expédié en seulement 3,2 secondes. De plus, il ne lui faut que 28 secondes pour atteindre 320 km/h à partir d'un départ arrêté. Sa vitesse de pointe était encore plus impressionnante, à 370 km/h, mais c'était le résultat d'un limiteur électronique pour des raisons de sécurité. La F1 était en fait capable de plus et en 1992, elle a établi un nouveau record du monde à 387 km/h, battant le précédent record d'un énorme 28 km/h. Lors d'un essai privé en 1998, la F1 a roulé à 391 km/h avec Andy Wallace au volant.

Le supercar est équipé d'un système de suspension à double triangulation, qui a été comparé à celui des Jaguar XJR16, Porsche 928S et Honda NSX. Les articulations de direction ont été spécialement fabriquées en alliage d'aluminium, tandis que les bras de la suspension ont été usinés dans un alliage d'aluminium massif.

Les roues légères ont été enveloppées dans des pneus spécialement conçus pour la F1 par Goodyear et Michelin. La puissance d'arrêt provenait des disques de frein et des étriers en aluminium non assistés, ventilés et percés en croix, fabriqués par Brembo. Gordon Murray a d'abord voulu utiliser des freins en



fibre de carbone pour le supercar, mais a trouvé que la technologie n'était pas assez mature. Les freins en céramique carbone ont ensuite été utilisés dans la voiture de course GTR.

Le prix de la McLaren F1 était de 815.000 dollars en 1992, ce qui la rendait beaucoup plus chère que les autres supercars. Et pourtant, McLaren n'a eu aucun problème à vendre les 71 voitures de route qu'elle a construites jusqu'en 1998. Il est à noter que 64 étaient des F1 régulières, cinq étaient des modèles LM-spec basés sur la voiture de course GTR et deux étaient des versions GT basées sur la GTR "Longtail". McLaren a également construit 28 GTR et sept prototypes pour

une production totale de 107 unités.

Bien que la F1 n'ait que trois décennies d'existence, elle est négociée à des sommes hallucinantes aux enchères. Au cours des dernières années, plusieurs modèles ont changé de propriétaire pour plus de 3 millions de dollars. Plusieurs records ont été établis au cours des dernières années, à commencer par une vente à 8,5 millions de dollars en 2013. En 2014, un exemplaire appartenant auparavant à l'ancien champion d'IndyCar Michael Andretti, a fait l'objet d'un échange privé pour environ 10,5 millions de dollars. En 2015, Rowan Atkinson, aussi connu sous le nom de "M. Bean", voulait 12 millions de dollars pour sa F1.

TRIUMPH

BONNEVILLE T120 DIAMOND EDITION DIGNE HÉRITIÈRE

Produite en édition limitée à partir de la Bonneville T120, la nouvelle Bonneville T120 Diamond Edition 2019 célèbre le 60^e anniversaire de l'emblématique Bonneville T120 de 1959, qui tire son nom du lac salé de l'Utah et fait référence en matière de style, d'équipement et de manutention



Ce nouveau modèle reprend le style classique et l'équipement moderne de la nouvelle Bonneville 2019, mais se caractérise par des détails uniques, tels que la couleur exclusive "White & Silver", inspirée du drapeau britannique.

L'agencement des couleurs est encore amélioré par des détails uniques, dont le logo exclusif sur les côtés et une série de détails chromés, sélectionnés pour ce modèle. Pour la première fois depuis la légendaire Thunderbird des années 50, la T120 Diamond Edition arbore le classique insigne Triumph "4 Bar". Les détails qui donnent à cette édition limitée son charme intemporel sont le garde-chaîne, le carter du moteur et les emblèmes chromés et polis.

Seulement 900 exemplaires de la Bonneville T120 Diamond Edition seront produits dans le monde entier, vendus à 13.300 euros et accompagnés d'un certificat numéroté signé par Nick Bloor, PDG de Triumph Motorcycles. Chaque modèle sera unique et incarne à la fois le passé et l'avenir de la légendaire Bonneville T120.

Il reste à préciser que cette moto est mue par un Twin parallèle Bonneville de 1.200 cc à 8 soupapes et à refroidissement liquide. Ce bloc construit pour le style de conduite classique moderne, revendique un couple de 105 Nm à 3.100 tr/mn, soit une augmentation de 54% par rapport à la génération précédente.

Pour mémoire, la légendaire Bonneville T120 a été présentée en remplacement de la TR6, tout aussi emblématique, qui a remporté de nombreuses courses comme le Baja Rally. Elle a également été utilisée dans le film La 'Grande évasion'. De plus, à l'époque, la Bonnie T120 était l'une des motos de production les plus rapides au monde.

L'Homme

Montre

par Lina Mouafak

RICHARD MILLE

RM 11-03

LE MUST HAVE

Le restyling est un élément crucial dans le cycle de vie de tout produit. Une montre doit posséder de la vitalité et s'intégrer dans le développement stylistique naturel d'une marque. Présent dans la collection Richard Mille depuis 2007, le RM 011 a pris ses marques. Se retirant à l'apogée de sa gloire, elle a cédé la place à la RM 11-03 Chronograph.

La série Richard Mille, RM11-03 est dotée d'un boîtier en or rose 18 carats de 44,5 mm, avec lunette fixe, cadran transparent et glace saphir inrayable. L'élastique est muni d'un fermoir à boucle. Le principe directeur de Richard Mille a été d'imprégner le nouveau calibre automatique RMAC3 d'une qualité 3D et de mettre visuellement en valeur sa complexité. Les jantes biseautées brillantes marquées de temps intermédiaires qui entourent les compteurs colorés du chronographe flyback et la fenêtre des secondes ajoutent de la profondeur. Ce sens du volume est encore accentué par un chevalet supérieur en titane grade 5 satiné qui contraste avec le mouvement, lui aussi réalisé en titane, mais avec un revêtement PVD. Cela crée un itinéraire visuel qui parcourt le calendrier annuel avec sa date surdimensionnée, ainsi que le compteur 12 heures et la fonction compte à rebours du chronographe flyback. La plaque de base et les ponts ont été soumis à des essais de validation distincts et approfondis afin de garantir des exigences





de résistance optimales.
En outre, la montre offre environ 55 heures (\pm 10%), 45 heures avec chronographe en marche. Les résultats réels de la réserve de marche dépendront de l'utilisation du chronographe.
Cette montre a une résistance à l'eau allant jusqu'à 165 pieds/50 mètres, convenant pour de courtes périodes de baignade récréative, mais pas pour la plongée.

Lifestyle

Cigare

par Antoine Delmas



MONTECRISTO
HABANA · CUBA

Montecristo n°2
L'ÉTALON

En 1935, dans une petite mais importante fabrique de cigares à Cuba, connue sous le nom de Mendez, Garcia y Cia, un cigare fut roulé pour la première fois, qui allait changer le monde du tabac. Ce cigare était le légendaire Montecristo 2 cubain. Depuis lors, il est devenu non seulement l'un des meilleurs cigares cubains, mais aussi l'un des meilleurs cigares du monde. De toutes les tailles et lignes de cigares Montecristo cubains qui ont été lancés depuis, le n° 2 règne toujours en maître.

*Ce cigare est resté
inchangé depuis
1935, mais reste l'un
des cigares cubains
les plus vendus dans
le monde.*



Le Montecristo cubain 2 Cigar est roulé à la main, en utilisant des tabacs vieillis provenant des meilleurs champs de Cuba, qui comprend la célèbre région de Pinar del Rio. C'est un Puro, comme tous les cigares cubains, ce qui signifie qu'il n'utilise que des tabacs cubains. Les tabacs de remplissage et de reliure sont soigneusement superposés et regroupés pour créer un ajustement serré, tout en étant suffisamment ouverts, pour un tirage étonnant. Son emballage soyeux est de couleur brun pâle, avec peu de taches et est lisse au toucher.

Sa complexité n'a d'égale que sa subtilité. Des notes d'épices légères et de poivre se mêlent sans effort aux notes d'amande et de cèdre. Au début, il se présente sous la forme d'un corps solide, moelleux à moyen, mais lentement, il augmente en force et en saveur, à chaque bouffée qui passe.

Au milieu du cigare, c'est un excellent corps moyen à corsé, avec de merveilleuses notes de poivre blanc et noir et un soupçon de cuir et de cannelle. Son arôme reste riche et séduisant, tandis que sa force accrue n'ajoute pas de saveur âpre ou de notes fortes et dominantes. Quand vous aurez fini d'en fumer, votre première pensée sera: j'en veux un autre.

Ce cigare est resté inchangé depuis 1935, mais reste l'un des cigares cubains les plus vendus dans le monde. En 2013, près de 80 ans après son lancement, le magazine Cigar aficionado l'a élu meilleur cigare de l'année. Il exerce sans le moindre doute une domination invisible dans le monde des cigares cubains.

Lifestyle

Évasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DE KYALAMI

L'escale de la F1 en Afrique

La piste a été commandée et construite par le South African Motor Racing Club. Elle se trouve à peu près à mi-chemin entre Johannesburg et Pretoria, dans une région qui était à l'origine rurale, mais qui a depuis été avalée par l'étalement urbain. La piste a ouvert ses portes en 1961 et s'est rapidement fait connaître par une course d'endurance de 9 heures pour voitures de sport, qui a eu lieu à la fin novembre.





KYALAMI
INTERNATIONAL CONVENTION CENTRE

19 Kuda Vazhure
www.vwmotorsport.co.za
0861 MyGlass
VW ENGINE
Genuine Parts
Volkswagen
FERODO
DUNLOP
Volkswagen Driving Academy
For the drivers you want to be.

14
Danny Lamola
InvestChem
Chemical Logistics

Évasion de rêve

Lorsqu'on estimait que le circuit de Prince George était trop court pour la Formule 1, Kyalami était le remplacement logique. La piste a tenu un Grand Prix de F1 chaque année de 1967 à 1985, mais le statut de championnat a été retiré à la course de 1981. Les sanctions contre le régime d'apartheid de l'Afrique du Sud ont fait que la course a été retirée du calendrier après 1985.

Des étapes importantes vers le démantèlement de l'apartheid ont permis la tenue de la course en 1992 et 1993, mais une diminution de la valeur du Rand a entraîné la faillite du promoteur et la course n'a pas été lancée depuis. En 2016, après l'achat de la piste par Porsche South Africa et l'achèvement d'un important projet de reconstruction, la piste a reçu la note FIA Grade 2 et était en discussion avec Charlie Whiting pour une note Grade 1. Mais les propriétaires ont dit que le Grand Prix ne reprendrait pas sans un financement important du gouvernement.

La configuration d'origine était un parcours assez simple de neuf tours, dans le sens des aiguilles d'une montre, sur un terrain légèrement vallonné. La ligne droite principale s'étendait sur plus d'un kilomètre et demi de long, avec un coude de 20° à main droite (connu poétiquement sous le nom de "The Kink") sur

1.3 du chemin de la descente. Juste après The Kink se trouvaient les stands, puis la ligne de départ et d'arrivée.

Le circuit en 1992 et 1993

À partir de 1992, le circuit allait être réaménagé. Ainsi, la partie de la piste gardée allait de Jukskei Sweep à l'entrée de Leeukop Bend, mais avec la deuxième partie de The Esses élargie et rendue plus rapide. Et la plupart des coins portent maintenant le nom de commanditaires, plutôt que des formes de relief et d'anciens noms de propriétés.

De plus, les fosses étaient à l'origine situées au sud de la ligne droite après Jukskei, mais cette structure a été abandonnée en 1992. La nouvelle section est passée tout droit devant Leeukop Bend, à une centaine de mètres environ, jusqu'à une nouvelle épingle à cheveux à double sommet appelée "Wesbank", du nom de la société financière. La piste descend alors parallèlement à la montée et traverse une balayeuse sans nom à gauche, qui mène à une pente abrupte de 135° à droite, appelée "Continental", d'après le nom de la compagnie de pneus. La ligne droite qui suit a un coude droit peu profond où les poètes locaux ont ressuscité l'étiquette de "The Kink".





Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne-**France**)

Né à Saint-Etienne le 19 octobre 1942. Études techniques et stages à l'École des Beaux Arts de cette ville.

1962-64 Études de Design à l'École des Arts appliqués de Paris.

1964, Prix Raymond Loewy - Stage chez le sculpteur André Bloc à Meudon.

Rencontres et entretiens avec le parrain de promotion Gabriel Voisin à Tournus.

Depuis 1970 établi en Allemagne, études de produits industriels, meubles, véhicules etc...

En arts graphiques, affiches et médailles pour des manifestations automobiles.

Conception graphique de montgolfières (Chemie-Verbände Baden-Württemberg).

Bande dessinée sur le design et sur des thèmes régionaux dans la presse locale.

Techniques favorites : aquarelle, craie pastel et mine graphite.





24 H. du Mans 1995

Daniel FICOT 96

2011



2012



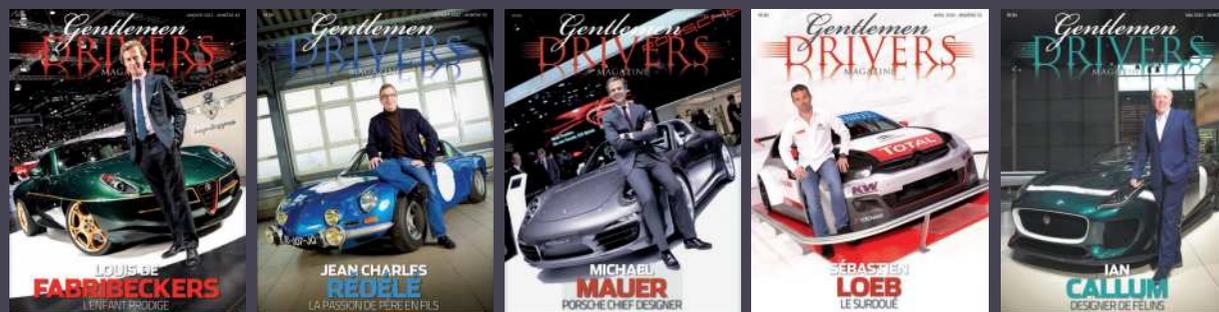
2013

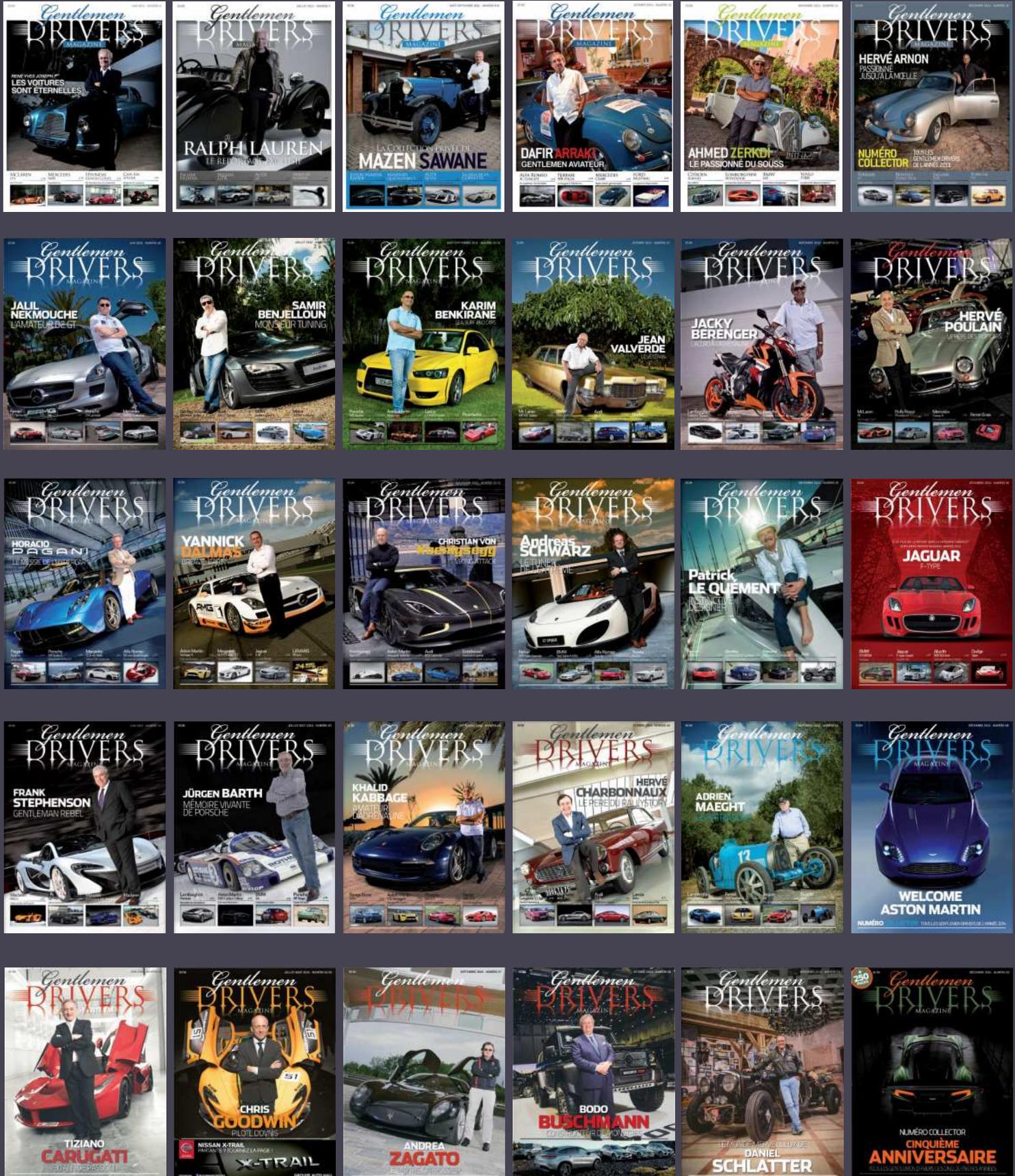


2014



2015





2016



2017

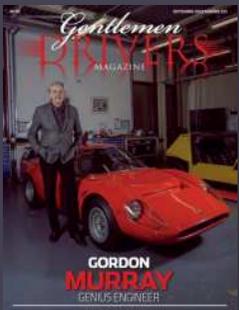
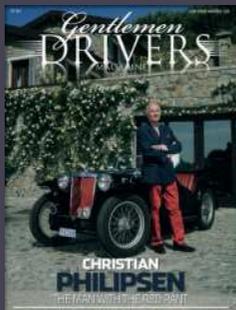
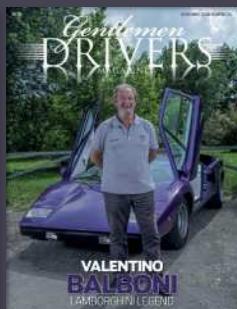
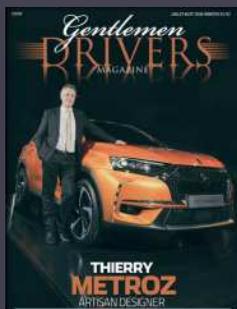
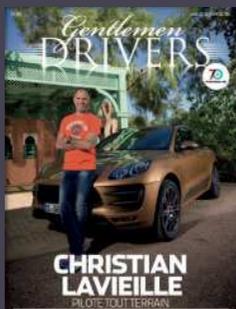
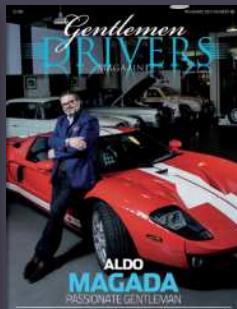
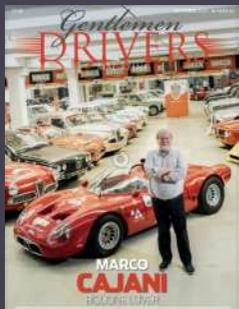
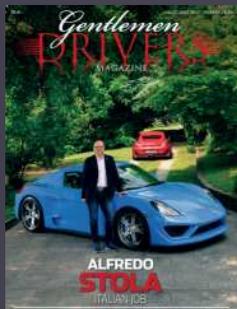
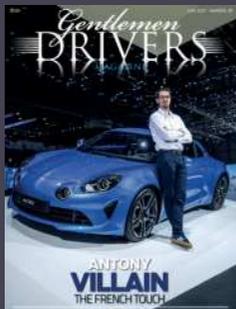
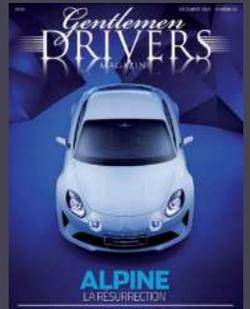
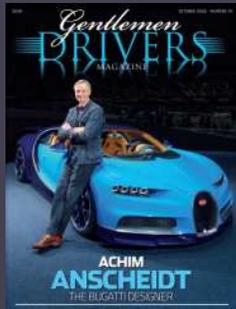
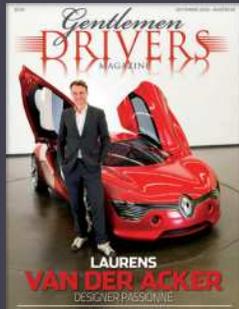
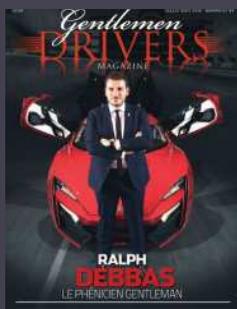
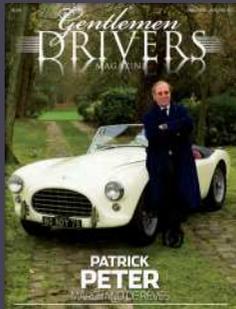


2018



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

