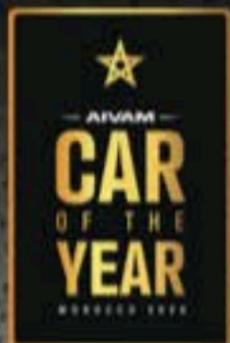


Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



CLAUDE SAGE
LE TURBULENT



VOLVO S60

N'IMITEZ QUE VOUS





Dans ce numéro de février 2020, nous mettons en couverture un des grands amateurs de l'automobile et qui continue à vivre sa passion à 200 km/h, malgré son âge avancé. Claude Sage fut tour à tour journaliste, puis pilote aguerri, avant de céder aux sirènes de l'entrepreneuriat, en représentant la marque Honda en Suisse. Il a également réussi avec brio des missions d'envergure, telles que la gestion du Salon de Genève et du circuit Paul Ricard.

Vous en saurez aussi un peu plus sur le nouveau BMW X6, le Ford Raptor, ainsi que la Volvo S60, consacrée voiture de l'année 2020 au Maroc.

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

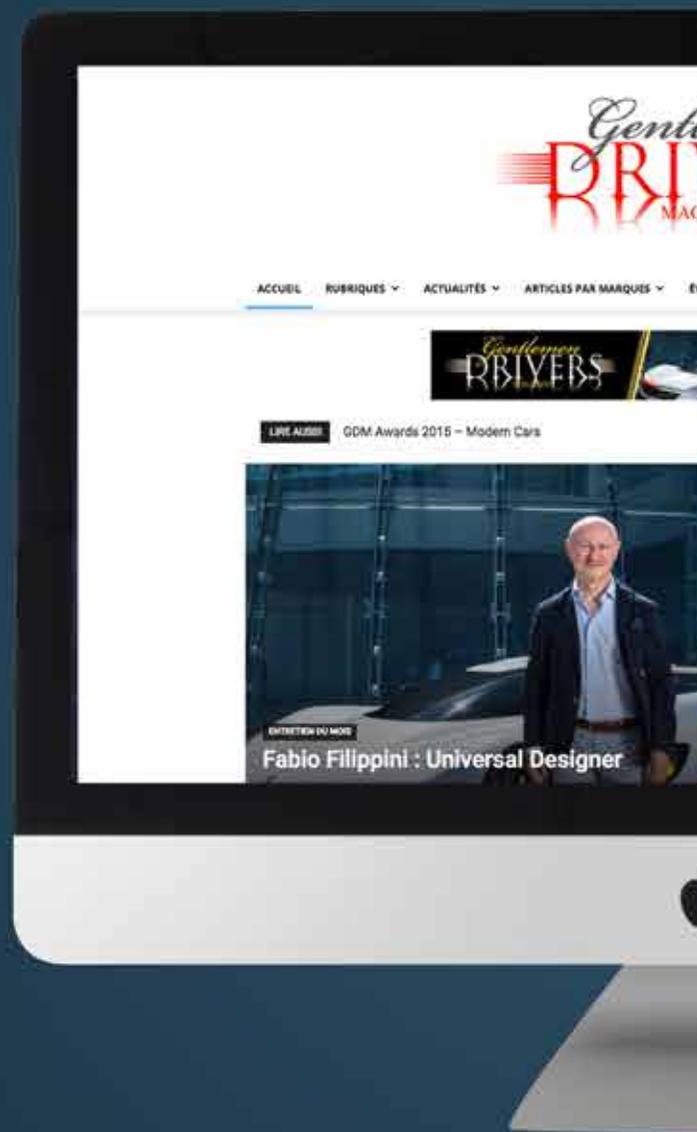
Ahmed Kseibati

Gentlemen DRIVE

MAGAZINE



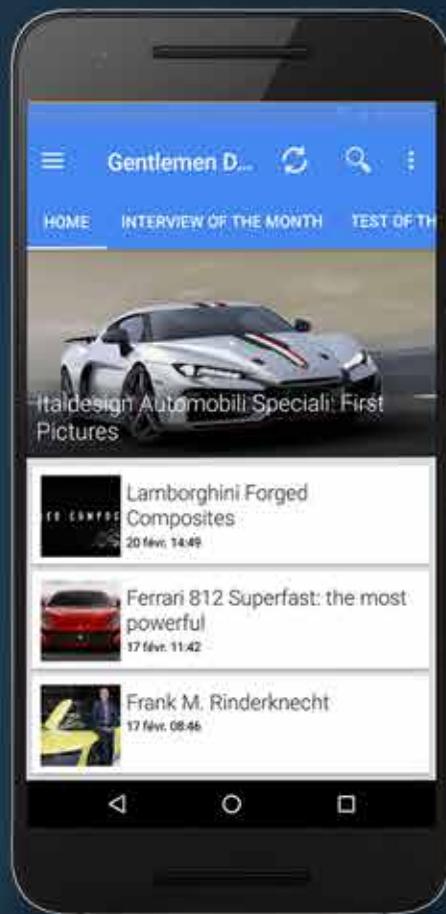
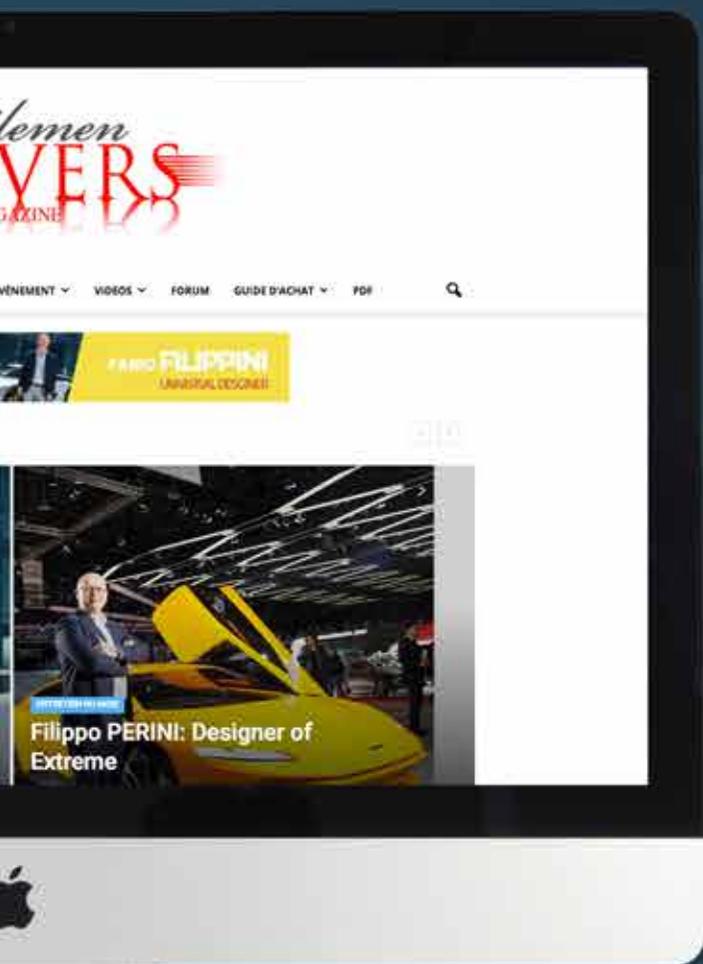
Available on the
App Store



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





Sommaire

10 Motors

- 10 **L'actu** En bref **Nationales** par Lina Mouafak
12 **L'actu** En bref **Internationales** par Lina Mouafak
14 **ActuEvenement** Ouverture Bosch Car Service par Youssef Bennour
16/19 **ActuEvenement** Car of the year 2019 par Lina Mouafak
20/23 **ActuEvenement** Essai Maserati Levante Trofeo QR par Youssef Bennour
24/27 **AutoConcept** Honda Tomo Concept par Youssef Bennour
28/33 **AutoException** BMW X6 par Lina Mouafak
34/39 **AutoException** Ford Raptor par Lina Mouafak
40/45 **AutoException** Volvo S60 par Youssef Bennour



46 ^{>57} Entretien du mois **Claude SAGE** Le turbulent

- 58/65 **AutoLégende** Honda NSX par Hamid Benmaarouf
66/67 **MotoException** Triumph Rocket III par Lina Mouafak

68 L'Homme

- 68/69 **Montres** Patek Philippe Nautilus 57111 R001 par Lina Mouafak

70 Lifestyle

- 70/71 **Cigare** Bolivar Soberano par Antoine Dalmas
72/75 **Evasion** Circuit Suzuka par Lina Mouafak
76/77 **Art** Juan Carlos Ferrigno 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



Aston Martin débarque au Maroc



Marque de grand luxe, Aston Martin arrive enfin au Maroc, pour le plus grand bonheur des amateurs de voitures de sport d'exception. Elle y sera représentée par Global British Motors, filiale de la holding Bugshan Maroc, qui ouvrira un showroom de 400 m² dans la résidence Rio, boulevard Sidi Abderrahmane, Casablanca au deuxième trimestre 2020.

La nouvelle concession, basée sur le dernier design CI d'Aston Martin, accueillera la gamme complète de modèles de la marque - y compris le tout nouveau et très attendu DBX. Ce dernier offre la conception la plus aboutie de toutes les Aston Martin, associant polyvalence et des niveaux de performances dynamiques de voitures de sport. « L'expansion de notre réseau au Maroc était prévue depuis un certain temps et nous sommes heureux d'avoir trouvé le bon partenaire, avec Global British Motors. L'expansion régionale intervient à un moment clé, après le lancement de l'un des modèles les plus importants de notre histoire », a déclaré Dan Balmer, président d'Aston Martin Lagonda au Moyen-Orient, en Afrique du Nord et en Turquie.

« Le Maroc accueillera, dans les mois à venir, la première concession d'Aston Martin Lagonda en Afrique du Nord, dans un cadre ultra premium au quartier résidentiel et touristique de Ain Diab, à Casablanca. Historiquement, Aston Martin est la marque britannique de voitures de sport et de course, qui allie sportivité et élégance, depuis plus de 107 ans. Connaissant l'amour et la passion de notre cible, hommes et femmes en quête d'excellence et de distinction, nous sommes certains que nous ferons plaisir à plus d'un connaisseur et passionné de la marque de Gaydon. », annonce Ahmed Kseibati, directeur général de Global British Motors.

Vivo Energy Maroc inaugure quatre nouvelles stations

Quatre nouvelles stations-service Shell, à Khouribga, Benslimane, Tit Mellil et Marrakech ont été inaugurées par Vivo Energy Maroc, la société en charge de la distribution et de la commercialisation des carburants et lubrifiants de marque Shell au Maroc et de gaz de pétrole liquéfié de marque Butagaz. Ces nouvelles stations, fruit d'un plan d'investissement ambitieux, renforcent la présence de Shell au Maroc, en portant son réseau à 355 stations. Elles sont dotées d'une offre complète, incluant des espaces de restauration et de loisirs, ainsi que des baies de service proposant des offres en vidange, en mécanique rapide, en lavage et en pneumatiques.

« Vivo Energy Maroc poursuit sa stratégie de développement pour étoffer son réseau et soutenir le développement national, en mettant en place un plan ambitieux d'ouvertures de stations. Notre entreprise vise ainsi à renforcer la proximité avec nos clients, tout en restant pionnière et novatrice dans la manière de les satisfaire », a déclaré M. George Roberts, directeur général de Vivo Energy Maroc.

Pour sa part, M. Mehdi Abaghad, directeur du Réseau de Vivo Energy Maroc a indiqué : « Notre offre de services et de nouveaux produits s'élargit sans cesse, pour proposer l'essentiel dont nos clients ont besoin sur nos sites, en nous adaptant en permanence à leurs besoins. Des efforts et investissements importants ont aussi été faits dans la formation et l'accompagnement de nos ressources humaines, pour offrir une qualité de service inégalée ».





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



L'émotion est notre héritage

Volvo sixième record de ventes consécutif

Volvo Cars a établi un nouveau record de ventes mondiales pour la sixième année consécutive en 2019. Pour la première fois en 93 ans d'histoire, la marque a dépassé le cap des 700.000 véhicules vendus. Elle a enregistré des ventes de 705.452 véhicules en 2019, en augmentation de 9,8 % par rapport à 2018. Cette performance dépasse de loin la croissance globale du marché dans toutes les régions.

Ce nouveau record de ventes est alimenté par la forte demande pour la gamme de véhicules primés de Volvo Cars. Leurs trois modèles de SUV se sont particulièrement distingués, permettant à la société d'accroître sa part de marché en Chine, aux États-Unis et en Europe dans un marché automobile stagnant. Volvo a également bénéficié d'une forte demande pour ses véhicules électrifiés. Au total, Volvo Cars a vendu 45.933 modèles hybrides rechargeables en 2019, en augmentation de 22,9 % par rapport à 2018 et plus du double de celle de 2017.

En 2019, Volvo Cars a vendu 154.961 véhicules en Chine. Cela représente une augmentation de 18,7 % par rapport à 2018. Ce faisant, la société a largement dépassé la croissance du marché global. Aux États-Unis, Volvo Cars a vendu 108.234 véhicules. Elle a pour la première fois dépassé le chiffre de 100.000 véhicules depuis 2007. Par rapport à 2018, les ventes ont augmenté de 10,1 %. En Europe, les ventes ont été particulièrement élevées en Allemagne, où la société a vendu plus de 50.000 véhicules pour la première fois de son histoire, tandis qu'au Royaume-Uni, elle a réalisé son meilleur résultat de vente depuis 1990.

Le SUV XC60 reste la voiture la plus vendue de la société dans le monde, suivi des SUV XC40 et XC90, tandis que les berlines et caravanes 90 et 60 ont également contribué de manière significative à la croissance des ventes en Chine et en Europe.

FCA Group commercialise le nouveau Jeep Cherokee

Le nouveau Jeep Cherokee 2020 est arrivé au Maroc. Cet opus reprend l'ADN de la marque, à travers un design valorisant. Cela se traduit par un nouveau pare-chocs avant, des phares à LED, des feux de jour et des antibrouillards cerclés d'une finition brillante. Le capot bénéficie également d'une nouvelle structure en aluminium léger et est séparé des ailes avant. Le véhicule est propulsé par un moteur turbo diesel Multi Jet II de 2,2

litres, offrant une puissance de 200 chevaux et un couple de 450 Nm, couplé à une boîte automatique à neuf rapports. L'intérieur du nouveau SUV a été modernisé avec de nouveaux matériaux, des espaces de rangement pratiques et un volume de chargement accru. Le tableau de bord, pour sa part, est doté d'un écran couleurs 8,4 pouces. La console centrale a été repensée, afin d'offrir plus d'espace de rangement, avec un vide-poches élargi, permettant d'accueillir un smartphone ou autre appareil près du port USB, pour un accès aisé aux services connectés. Il reste à préciser que ce SUV est proposé à partir de 409.000 DH.



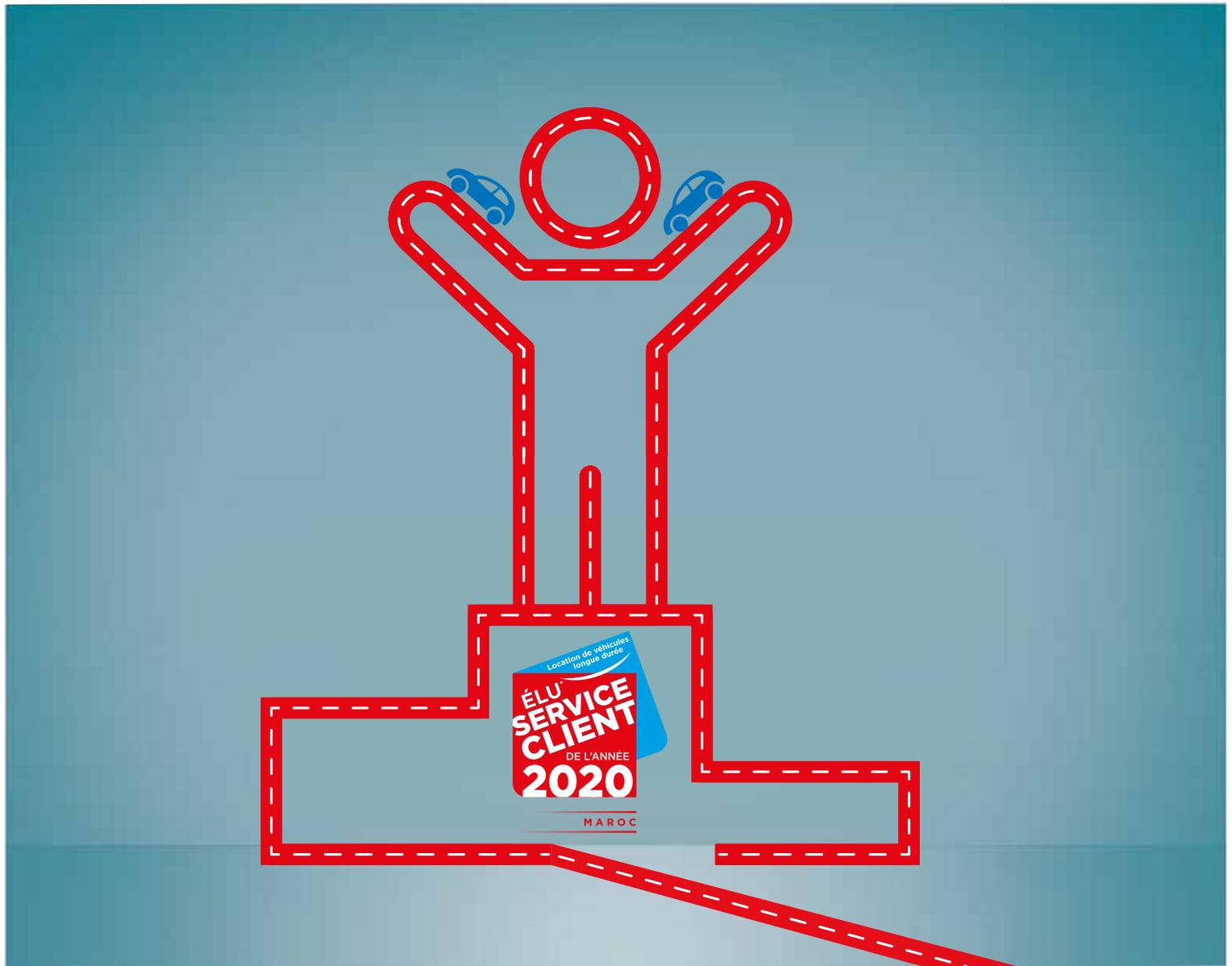
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Renault choisit Luca De Meo de VW comme nouveau PDG

Renault a nommé Luca de Meo, l'ancien directeur de la marque Seat de Volkswagen, comme son prochain directeur général, alors que le constructeur automobile cherche à tirer un trait sur une année de turbulences, en finalisant le remaniement de la direction tant attendu. La nomination de De Meo comble l'un des grands vides laissés dans l'entreprise française après l'arrestation à Tokyo en 2018 de l'ancien patron Carlos Ghosn et alors qu'elle cherche à réinitialiser son alliance avec Nissan. Ghosn, qui a forgé et supervisé le partenariat Renault-Nissan pendant près de deux décennies, a depuis fui le Japon pour le Liban, d'où il a contesté les accusations de malversations financières portées contre lui et a déclaré que le partenariat risquait de s'effondrer.

De Meo commencera le 1er juillet, a déclaré Renault dans un communiqué. Clotilde Delbos, la directrice financière du constructeur automobile, qui était PDG par intérim depuis que Thierry Bollore, ancien allié de Ghosn, a été évincé en octobre dernier, deviendra alors PDG adjoint. Cet homme de 52 ans a commencé sa carrière chez Renault et a travaillé pour Fiat - où il a été l'un des directeurs qui ont contribué au lancement du modèle Fiat 500 aux côtés de feu Sergio Marchionne - et Audi, entre autres marques. On attribue à M. De Meo la revitalisation des ventes de la société Seat, basée à Barcelone, en lui donnant une image plus sportive et en accélérant les projets en cours.

POUR LA 3^{ÈME} FOIS CONSÉCUTIVE, NOTRE RÈGLE N°1, NE JAMAIS ÊTRE N°2 !



*Etude réalisée par Approche client - Kantar TNS de Mai à Août 2019 - plus d'informations sur www.esoda.ma

LA LOCATION LONGUE DURÉE PAR ALD AUTOMOTIVE

ÊTRE **ÉLU SERVICE CLIENT DE L'ANNÉE MAROC** POUR LA **TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE** N'EST PAS UN HASARD MAIS BIEN NOTRE VOLONTÉ DE DÉLIVRER UN SERVICE DE QUALITÉ RECONNU PAR NOS **11 000 CONDUCTEURS**.

OPTEZ POUR LA MEILLEURE QUALITÉ DE SERVICE, OPTEZ POUR LE **N°1**.

ALDAUTOMOTIVE.MA

 **ALD**
Automotive



Actu évènement

Nationales

par Lina Mouafak

BOSCH

INAUGURE SON 1^{er} BOSCH CAR SERVICE NOUVELLE GÉNÉRATION AU MAROC

Bosch Car Service SAPINO est le premier concept Bosch Car Service nouvelle génération au Maroc. Il est situé à Nouaceur, au cœur du quartier industriel SAPINO. Ce concept multi-services (pare-brise, pneumatiques, etc.) dédié à l'entretien et à la réparation de tous types de véhicule multimarques a été pensé de façon à garantir un service efficace et de qualité, aussi bien aux particuliers qu'aux professionnels. Cela se traduit par la formation du personnel aux standards Bosch, le déploiement d'une hotline dédiée à l'accompagnement technique de l'atelier, un processus d'atelier digitalisé, ainsi qu'un accueil et un suivi personnalisés.

Bosch Car Service SAPINO dispose d'un atelier de 800 m², avec une capacité de réparation de plus de 5 véhicules en simultané. Il est équipé en outre des outils indispensables aux ateliers BOSCH, dont l'outil de diagnostic «KTS 560» dernière génération, avec son logiciel Esi-tronic 2.0. Le BCS propose, par ailleurs, des services de pneumatiques et réparation de pare-brise, en partenariat avec Bridgestone et Glass auto. Il est à noter, enfin, que l'équipe technique du BCS SAPINO se compose de 5 techniciens et d'un chef d'atelier, à même de garantir une efficacité optimale du service.





Depuis
1998

Le spécialiste de la Fenêtre

CASTORY est le spécialiste de la fabrication sur mesure des menuiseries en Aluminium et PVC. En tant que professionnel, nos engagements envers nos clients sont les suivants :

- **Orientation client** : produits et prestations de service au profit du client
- **Conseil** personnalisé en terme de prescription
- **Garantie** d'obtenir des menuiseries parfaitement fabriquées et installées
- Obtention d'une **étanchéité** efficace et conforme aux règles de l'art
- **Délais respectés**
- Meilleur rapport **Qualité / Prix**
- Suivi clients : **gestion de vos projets** avec la plus grande rigueur.

Le spécialiste de la fabrication et l'installation de fenêtre aluminium et PVC, volets roulants, Vérandas et verrières, cloisons de bureaux et façades.

CONTACTEZ-NOUS

Rue Masslama Bnou Moukhalid, Aïn Sebaâ - Casablanca
Tél : 06 61 15 42 38 - Fax : 05 22 34 13 75

commercial@castory.com
www.castory.ma

par Lina Mouafak

CAR OF THE YEAR

LA VOLVO S60 S'ADJUGE LE TITRE DE VOITURE DE L'ANNÉE 2020

La nouvelle Volvo S60 a été auréolée du prix « Car Of The Year 2020 ». C'est une distinction méritée pour la belle suédoise, qui ne pouvait rêver meilleur départ pour son introduction sur le marché national.





Actu évènement



La course au titre de la première édition du concours « Car Of The Year » 2020, organisée par l'Association des importateurs des véhicules au Maroc (Aivam) a livré ses secrets. Ainsi, après un mois de compétition qui avait alterné essais dynamiques et statiques, réalisés par un jury composé d'experts et de spécialistes de l'automobile, c'est la Volvo S60 qui a réussi à s'illustrer parmi six autres voitures qui étaient en lice, à savoir la BMW Série 3, la Kia Pro Ceed, la Lexus UX 250h, la Peugeot 208, la Toyota Corolla et le Toyota RAV4. Ne disposant pas d'un bloc diesel sur un marché marocain pourtant diésélisé à plus de 90%, la belle

suédoise n'était pas la favorite et pourtant elle s'est imposée de fort belle manière, en s'appuyant uniquement sur ses blocs essence et hybride : S60 T4 et la T8 plug-in hybride, déjà disponibles dans les showrooms.

La force de la S60 réside dans ses multiples atouts, qui en font une voiture polyvalente. Ainsi, ce modèle dispose d'une riche dotation en équipements de sécurité, parmi lesquels: le système de protection anti-sortie de route, le freinage automatique d'urgence et « post-collision », le système anti-collision City Safety upgradé, etc.





À l'intérieur, on retrouve une ergonomie typiquement scandinave, avec des habillages en cuir sur le levier de vitesses, mais aussi des sièges Sport Confort Électriques, avec fonction mémoire. La nouvelle S60 est, en outre, une voiture qui est très connectée : elle intègre, entre autres, un combiné d'instrumentation digital de 12,3 pouces entièrement personnalisable, un écran tactile multimédia HD de 9 pouces, des radars avant arrière avec caméra, et l'ouverture et démarrage sans clé.

Côté dynamique, la Volvo S60 propose un bon niveau de confort avec ses trains roulants parfaitement calibrés. Son bloc essence T4 de 190 ch et de 300 Nm de

couple est d'une discrétion remarquable. Pour rappel, Scandinavian Auto Maroc accueille une déclinaison encore plus puissante de la Volvo S60, qui est pourvue d'un bloc T8 Plug-In Hybrid.

À l'occasion de cette distinction, M. Mohamed Abdelouahad El Kadiri, président de Scandinavian Auto a déclaré : « Nous sommes fiers de cette victoire, qui vient plus que jamais reconnaître la qualité des modèles que nous commercialisons et qui sont la quintessence même en matière de sécurité, de design, de luxe et de confort ».



par Lina Mouafak

LA MASERATI QUATTROPORTE ROYALE S'INVITE AU ROYAL MANSOUR MARRAKECH CONFORT ROYAL DANS UN ÉCRIN D'EXCEPTION

A Marrakech, nous avons eu le privilège de faire partie de l'élite de la presse automobile à prendre en main deux Maserati d'exception : la Quattroporte Royale et la Levante Trofeo .Récit





M
ROYAL MANSOUR
MARRAKECH

Actu évènement



Nul autre endroit ne peut exhiler autant de magie et de luxe que le Palace Royal Mansour à Marrakech. C'est dans ce bel écrin à la beauté intemporelle que la marque au trident a choisi de présenter deux de ses modèles les plus emblématiques en édition limitée : la Quattroporte Royal et la Levante Trofeo.

S'agissant de la Quattroporte Royal, dont seulement 100 exemplaires sont disponibles, elle arbore des couleurs exclusives "bleu royal" et "vert royal" et des touches uniques, selon le modèle. De plus, elle se distingue par des jantes Titano Anthracite, accompagnées d'étriers de frein de couleur argent.

À l'intérieur, on est agréablement surpris par un habitacle de grande qualité, basé sur le design Gran Lusso et disponible en cuir Pelletessuta Zegna, en cuir pleine fleur bicolore marron/noir ou en cuir tissé. Des finitions brillantes Piano Black pour la Quattroporte, une plaque "One of 100", le Sound System Bowers & Wilkins, le toit ouvrant électrique et les vitres teintées, complètent le tableau.

Par ailleurs, la Quattroporte Royal est dotée d'un

équipement complet, grâce aux ensembles Cold Weather, Premium et Driving Assistance Plus, montés de série. Ils comptent sur les systèmes d'aide à la conduite pour répondre activement aux dangers de la route, mais aussi améliorer le confort et la sécurité² du conducteur et des passagers.

Sur la route, cette limousine au cachet sportif nous a enchantés par son moteur V6 de 430 ch et 580 Nm de couple, capable d'accrocher 288 km en vitesse de pointe.

Quant à la Levante Trofeo, c'est la Maserati la plus puissante jamais produite - sans compter la très spéciale MC12, dont seulement 60 unités ont été produites et qui avait un moteur V12 de 632 ch. Sous le capot, qui comporte deux ouvertures pour un meilleur refroidissement et qui identifient clairement cette version Trofeo, nous avons un moteur V8 biturbo 3.8 de Ferrari, qui dans ce cas atteint 580 ch et 730 Nm de couple. Cela permet aux plus de deux tonnes que pèse ce Levante de passer de 0 à 100 km/h en seulement 4,1 secondes et d'atteindre une vitesse de pointe de



299 km/h.

La mécanique est associée à un système de traction intégrale - qu'Alfa Romeo appelle Q4 - qui, dans des circonstances normales, fonctionne comme un système de traction arrière - il possède un différentiel arrière autobloquant - et, uniquement en cas de perte d'adhérence, il engage l'essieu avant pour améliorer la traction, pouvant répartir jusqu'à 50% de la force entre les deux essieux. Tout cela se fait grâce à une boîte à vitesse automatique à huit rapports, signée par le spécialiste ZF.

Sur le plan dynamique, cette Trofeo intègre une nouveauté importante, à savoir une suspension pneumatique, disposant d'un réglage spécifique et, dans le mode plus sportif appelé Corsa - exclusif pour cette version - elle est capable de réduire la hauteur de la voiture par rapport au sol jusqu'à 35 mm, ce qui améliore le positionnement du centre de gravité et, par conséquent, le comportement.

À l'intérieur, on trouve des sièges sport à l'aspect imposant et les logos Trofeo cousus dans les appuie-tête. Les détails en fibre de carbone de la console centrale et d'un tableau de bord aux bonnes finitions se distinguent plus particulièrement.

En appuyant sur le bouton de démarrage, un sourire se dessine immédiatement sur notre visage, grâce à une bande sonore élégante, suggestive et typiquement italienne. Mais le meilleur moment est celui où l'on

active le mode Corsa, qui permet à l'échappement de s'exprimer de manière plus audible - les soupapes sont ouvertes pour permettre une plus grande liberté de mouvement des gaz - et, en plus d'abaisser la carrosserie, configure les aides électroniques de la manière la plus permissive possible, ajoute un peu de poids à la direction et active la configuration la plus agressive de l'ensemble moteur/boîte à vitesse.

La première impression à plein régime est que ce Levante Trofeo est capable de parcourir le terrain en ligne droite aussi vite qu'une Porsche Cayenne Turbo Coupé. Il offre le genre de performances auxquelles nous sommes habitués avec ce type de mécanique... et un beau hurlement final dans les 1.000 derniers tours. Tout cela est bien accompagné d'une exquise boîte à vitesse automatique, qui réagit tout aussi rapidement si vous l'actionnez manuellement... ce dont nous ne nous sommes pas privés, surtout qu'il s'agissait de magnifiques et énormes palettes, situées derrière le volant.

Même dans sa configuration la plus ferme, le Levante s'avère confortable. Il est clair que c'est une voiture grande et lourde, mais elle est amusante à conduire. La vérité est que le passage dans les virages est efficace et rapide, avec un contrôle plus que perceptible des mouvements de la carrosserie. La stabilité est renforcée par le grip des pneus Continental SportContact 6, enveloppant d'énormes jantes de 22".

HONDA

TOMO

VOYAGE VERS LE FUTUR

Le Honda Tomo a fait ses débuts officiels le 5 mars au Salon de Genève. Ce concept n'est pas entièrement conçu par Honda, car la marque s'est associée à des étudiants de l'Instituto Europeo di Design de Turin, pour y travailler. Un groupe de 13 étudiants de la classe de Master en design des transports, a été chargé de dessiner la prochaine voiture "fun" de Honda, en ayant à l'esprit "le moyen de transport idéal pour les jeunes dans les six prochaines années".





TOME

Le résultat est une petite voiture électrique à deux portes, qui est en fait un minuscule pick-up. Selon ses créateurs, elle devrait pouvoir répondre aux besoins de "loisirs en dehors de la ville" et "aux exigences du travail en milieu urbain". En bref, un seul véhicule pour toutes vos activités.

L'intérieur est conçu pour offrir des expériences en accord avec le réglage facile et convivial des écrans,

du volant et de l'affichage tête haute sur le pare-brise. L'extérieur, en revanche, est façonné autour de ces fonctions, devenant presque empathique, identifiant un dispositif portable qui s'adapte au milieu urbain ou suburbain. Tomo a été conçu pour un nouveau segment de marché, où l'âge ne compte pas. Il vise à attirer l'intérêt des nouvelles générations, qui ont de plus en plus un métier non traditionnel, qui veulent



vivre leur voiture de manière amusante et utile. Il s'agit de personnes pour qui l'environnement, l'écologie et la durabilité sont des valeurs fondamentales.

"Chez Honda Design, nous nous efforçons toujours de créer un design qui reflète la philosophie de notre marque, en offrant aux utilisateurs notre expérience du plaisir et de la liberté de mouvement", commente Taku Kono, directeur général de la division Styling Design

chez Honda R&D. Selon lui, la création du concept Tomo "a été un voyage passionnant et constructif, tant pour nous que pour les étudiants, grâce à la fusion de la philosophie de Honda Design et de l'énergie créative et de l'engagement des jeunes concepteurs d'IED".



Motors

Auto Exception

par Lina Mouafak



X6



L'ATHLÈTE

Après le X3 et le X5, le X6 fait également peau neuve. Ce précurseur, qui avait lancé la mode des SUV à chute de toit, ne fait pas dans l'originalité en adoptant les derniers codes stylistiques de la marque à l'hélice.





L'esthétique du nouveau X6 respecte fondamentalement celle du modèle précédent, tout en instillant plus de dynamisme et d'agressivité. Il se montre en outre plus imposant à la faveur de mensurations en hausse : + 26 mm de long (4,93 m), +15 mm de large (2 m), excepté la hauteur (6 mm plus basse).

Le nouvel opus dispose désormais de passages de roue hexagonaux, de nouvelles jantes de 19 pouces de série, qui peuvent être de 20 ou 22 pouces en option (21 pouces de série sur les BMW X6 M50i et BMW X6

M50d), et d'une partie arrière qui présente des épaules vives, contrastant avec l'optique étroite en forme de L. Le tableau de bord a également été redessiné, bien qu'il conserve les formes de base du précédent X6. Le point fort est l'utilisation de deux écrans numériques, tous deux de 12,3 pouces, l'un pour le tableau de bord et l'autre pour le système d'info-divertissement. L'écran central est désormais plus intégré et peut être commandé par le toucher ou la voix.

L'une des grandes nouveautés introduites sur le nouveau X6 est l'Assistant personnel intelligent, un



assistant numérique qui répond au message d'accueil "Hello BMW". Cet assistant fournit des informations en temps réel, permet d'accéder à diverses fonctions, simplement en parlant et en les activant ou les désactivant. Selon BMW, cet assistant "est toujours là pour aider et peut même proposer une conversation informelle". Le conducteur peut même lui attribuer un nom.

Côté équipement, le nouveau BMW X6 est équipé de série d'une sellerie en cuir Vernasca et de sièges multifonctions avec massage pour le conducteur et le

passager, d'une climatisation à 4 zones et de portegobelets thermoélectriques. Les inserts en verre pour certaines commandes, le toit ouvrant panoramique Sky Lounge, le pack parfum intérieur Ambient Air et le système audio Bowers & Wilkins Diamond + 3D Surround sont disponibles en option.

Au chapitre mécanique, la gamme de moteurs a été renouvelée et se compose de deux moteurs à essence et deux moteurs diesel. Les plus puissants sont le M50i, un V8 de 530 ch et le M50d, un six cylindres diesel à quatre turbocompresseurs. En essence, le XDrive40i

est un six cylindres en ligne de 340 ch, tandis que la version diesel de base est le XDrive 30d, de 265 ch. Ils sont associés à une boîte à vitesses automatique Steptronic à huit rapports. Certaines versions sont équipées de la dernière génération de la transmission intégrale XDrive, qui répartit désormais le couple entre les essieux de manière automatique et plus rapide. Dans des conditions normales, ce SUV oriente son couple vers l'essieu arrière, pour plus de sportivité. Les versions M Sport ou celles avec le pack XOffroad en option, sont équipées d'un différentiel M à commande électronique.

Le pack XOffroad propose également un système de programmes qui permettent d'optimiser le fonctionnement de la voiture en fonction du terrain. Il existe 4 modes : neige, terre, gravier et roches.

Par ailleurs, le contrôle dynamique des amortisseurs est standard et une suspension adaptative avec stabilisation active du roulis est disponible sur demande, ainsi qu'une direction entièrement active. Le X6 est également disponible avec une suspension pneumatique, qui comprend un nivellement automatique.

Quant à la dotation en systèmes d'assistance, elle comprend de série le régulateur de vitesse actif avec fonction de freinage et d'alerte de collision et de piéton, le régulateur de vitesse actif avec fonction Stop & Go et l'assistant de conduite professionnel. D'autres béquilles, telles que l'assistant de direction et de voies avec assistance aux embouteillages, l'assistant de maintien de voie avec protection active contre les chocs latéraux, l'assistant d'évitement, l'avertisseur de collision arrière, l'alerte de priorité de route et de mauvaise direction, l'alerte de trafic transversal, l'alerte de changement de voie et l'assistant d'arrêt d'urgence sont disponibles en option.



Moteur : 4.4L V8 inj. directe bi-turbo
Puissance : 530 ch à 5500 tr/min
Couple : 750 Nm à 1800 tr/min
Transmission : automatique 8 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 2310 kg
Dimensions : 4.93 / 2.00 / 1.72 (L/l/h)
Réservoir : 83 l
Volume coffre : 580/1530 l
Pneumatiques : 275/40R21 / 315/35R21

Performances globales

Vitesse max électrique : 250 km/h
0 à 100 : 4.3 s
Consommation : 13.7 l/100 km
Autonomie : 798 km





RAPTOR

FRANCHISSEUR XXL

Dès le premier coup d'œil, l'originalité et l'exclusivité du Ford Raptor sautent aux yeux. Inspiré des véhicules participant aux rallyes-raids comme le Dakar et Baja, c'est un OVNI dans le segment des véhicules tout-terrain. Cet engin inoxydable a été développé par la division Ford Performance, pour dominer son environnement.





Moteur : 4 cylindres en ligne 2.0 TDCI
 Puissance : 213 ch à 3750 tr/min
 Couple : 500 Nm à 1750 tr/min
 Transmission : Automatique 10 rapports

Poids et mesures
 Poids à vide : 2510 kg
 Dimensions : 4,81/1,92/1,37 (L/l/h)
 Réservoir : 80 l
 Volume coffre : --- l
 Pneumatiques : 285/70 R17

Performances globales
 Vitesse max électrique : 170 km/h
 0 à 100 : 10.5 s
 Consommation : 8.8 L/100 km
 Autonomie : 900 km

Nul doute que ce qui marque d'abord dans le Raptor est son design spécial et ses dimensions hors normes. À l'avant, il s'affuble d'une calandre inspirée de celle du grand frère F150 Raptor, anthracite et barrée d'un énorme sigle Ford. Le bouclier est spécifique et n'est plus solidaire de la carrosserie, mais directement monté sur un cadre indépendant, solidaire du châssis. Les ailes, en matériau composite, sont élargies, afin de permettre des débattements de suspensions plus importants, mais aussi pour accueillir des énormes pneus BF Goodrich, aux dimensions généreuses (285/70R17).

À l'intérieur, le Raptor joue une partition moins originale. On y trouve malgré tout une sellerie spécifique, plus enveloppante, avec le monogramme Raptor brodé sur les dossiers et des surpiqures bleues, également présentes sur le volant et sur la planche de bord. Le volant arbore, pour sa part, un repère rouge de point milieu et l'inscription Raptor.

Doté d'un physique herculéen et de dimensions « gigantesques », avec une longueur de 5,36 m, une largeur de 1,86 m et une hauteur de 1,81 m, le Raptor offre assez d'espace à l'intérieur de la double cabine pour loger quatre adultes confortablement.



Côté tenue de route, ce Pick-up au design déléuré est fait pour franchir tous les obstacles. Rien ne l'arrête ou presque². Ses pare-chocs avant indépendants, passages de roues élargis, son châssis unique ultra-renforcé et ses suspensions indépendantes avec amortisseurs Fox Racing sont là pour le rappeler. Pour se sortir de toutes les situations difficiles, ce Pick-up insolite de Ford fait appel à un nouveau système de gestion du terrain (Terrain Management System), permettant de choisir entre six modes de conduite différents, en fonction du type de terrain : Normal, privilégiant le confort lors des trajets quotidiens; Sport,

pour une conduite plus réactive et plus dynamique sur route; Neige/Gravier/Herbe, conçu pour des surfaces glissantes; Sable/Boue, pour les terrains meubles, qui nécessitent une meilleure motricité; Rocheux, spécifiquement pour les terrains accidentés et enfin Baja, pour une performance ultime hors route à grande vitesse.

De plus, le Raptor, dispose d'une garde au sol de 23 cm, supérieure au Ranger classique, pour atteindre les 28,3 cm, de quoi lui permettre de franchir tous les obstacles. Un gain en efficacité renforcée par des angles d'attaque de 32,5°, ventral de 24° et de fuite



de 24°. Dans la foulée, la suspension a également été revisitée. Elle est assurée par des combinés de marque Fox Racing Shox, à piston de 46,6 mm, bénéficiant d'une gestion variable de l'amortissement « position sensitive damping ». Quant au freinage, il a été confié à des disques avant et arrière ventilés de 332 mm, pincés à l'avant par des étriers flottants à 2 pistons. Bien équipé, le Raptor met surtout l'accent sur les équipements de sécurité et les assistants à la conduite. Au menu, le détecteur des panneaux de signalisation, le système de détection de collision, 7 airbags, l'assistance au freinage d'urgence, ainsi que

l'avertisseur de franchissement de ligne.

Sous le capot, ce franchisseur hors-normes fait appel à un moteur EcoBlue Bi-turbo 2.0l de 213ch et 500 Nm de couple, associé à la nouvelle transmission automatique Ford à 10 rapports. Ce bloc accouple puissant et volontaire est largement suffisant pour mouvoir les 2.198 kg de la bête.



Motors

Auto Exception

par Lina Mouafak

VOLVO

S60



BABY S90

L'arrivée de la nouvelle Volvo S60 marque un tournant dans la politique de la firme suédoise, dans la mesure où elle ne prévoit pas de diesel dans le catalogue des motorisations proposées.



Avec huit ans derrière lui, le modèle sortant avait besoin d'une révision complète pour continuer à résister à ses rivaux "habituels", la Mercedes-Benz Classe C, la BMW Série 3 et l'Audi A4, d'autant plus que toutes trois ont été récemment remises à jour. Ce nouvel opus sera produit dans la nouvelle usine de la marque à Charleston, en Caroline du Sud (États-Unis). Selon Håkan Samuelsson, président directeur général de Volvo Cars, "la nouvelle S60 est l'une des voitures Volvo les plus passionnantes que nous ayons jamais construites. C'est une voiture qui nous donnera une position forte sur les marchés des berlines comme

les États-Unis et la Chine, créant ainsi de nouvelles opportunités de croissance pour Volvo Cars".

En termes de design, rien ne change par rapport à l'avant de la V60, mais l'arrière évoque une berline aux lignes très élégantes et sportives, bien marquées, avec les classiques "C" et le double échappement. Étonnamment, la chute de la ligne de toit ne nuit pas beaucoup à l'espace aux passagers arrière. Il est vrai que l'accès est un peu plus délicat et qu'il faut faire attention à ne pas heurter le cadre avec la tête, mais une fois à l'intérieur, il y a suffisamment de place pour deux personnes.



Les dimensions extérieures sont identiques à celles du V60 : 4,76 mètres de long sur 1,85 mètre de large et 1,43 mètre de haut, avec un empattement de 2,87 mètres. Mais bien sûr, à partir du pilier B, la carrosserie est très différente et dans la S60, elle suit le concept traditionnel de la berline à quatre portes, ce qui compromet la capacité de chargement. Le compartiment à bagages offre 442 litres, en comptant l'espace sous le plancher (soit 87 litres de moins que dans le V60).

À l'intérieur, la qualité des matériaux fait très bonne impression, les sièges sont bien dessinés et la présence

Cylindrée : 4 cyl en ligne
T8 318+87 Hybride
Puissance : 415 ch à 4500 tr/min
Couple : --- Nm
Transmission : Auto séquentielle 8 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 1472 kg
Dimensions : 4,76/1,85/1,43 (L/l/h)
Réservoir : 60 litres
Volume coffre : 390 l
Pneumatiques : 235/40 R19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,4 s
Consommation : 2,1 l/100 km
Autonomie : --- km

d'un tableau de bord numérique de 12,3 pouces et d'un écran tactile central de 9 pouces simplifie la configuration de la voiture.

Par ailleurs, la sécurité est l'un des points clés de tous les modèles Volvo et c'est pour cette raison que la S60 partage certains systèmes avec des modèles de classe supérieure. Il s'agit, par exemple, du City Safety with Auto brake, un système qui reconnaît les piétons, les cyclistes et les animaux et qui est capable d'arrêter complètement le véhicule en cas de collision, du système optionnel d'assistance au pilotage, avec une conduite semi-autonome jusqu'à 130 km/h et de l'alerte de trafic croisé...

Au chapitre mécanique, la S60 sera le premier modèle

Volvo à être vendu sans offre de diesel. Il sera équipé de deux moteurs à essence T5 et T6, ainsi que de deux autres moteurs hybrides rechargeables : le T6 TwinEngine AWD de 360 ch et le T8 TwinEngine AWD de 400 ch.

La version électrifiée du T8 offrira, pour sa part, une amélioration de la dynamique de conduite et des performances, appelée « Polestar Engineered », développée par la division sportive de Volvo Polestar. Cette mise à niveau prévoit des pneus plus sportifs, des freins plus grands, une suspension sportive et une augmentation de la puissance combinée du moteur thermique et du moteur électrique à 415 ch.





Motors

Entretien du m

Par Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

CLAUDE SAGE

LE TURBULENT





CLAUDE SAGE

LE TURBULENT

Faire corps avec la voiture, piloter à la corde sans concession au plaisir automobile pur² C'est la devise de Claude Sage depuis qu'il a attrapé le virus de la passion pour les quatre roues. Son riche parcours est jalonné de belles aventures humaines et professionnelles. Ainsi, il fut tour à tour journaliste, puis pilote aguerri, avant de céder aux sirènes de l'entrepreneuriat en représentant la marque Honda en Suisse. Son background et sa large expertise l'ont prédisposé à gérer avec brio un évènement de l'envergure du Salon de Genève ou une infrastructure telle que le circuit Paul Ricard.

Gentlemen Drivers a eu le privilège de s'entretenir avec ce grand monsieur de l'automobile, qui du haut de ses 80 ans, garde toujours un très bon coup de volant et une belle vivacité d'esprit. D'ailleurs, il nous a gentiment invités à l'accompagner au volant de sa Porsche GT3 RS sur le circuit de Paul Ricard, mais nous avons décliné poliment son invitation, par manque de temps.





CLAUDE SAGE

LE TURBULENT



Comment avez-vous attrapé le virus de la passion de l'automobile ?

Je ne sais pas comment est survenu mon intérêt pour l'automobile, mais je me souviens que dès l'école primaire, je passais plus de temps à esquisser des profils de voitures des américaines à l'époque que de me concentrer sur les travaux de la classe. Et puis, peu après la fin de la guerre, mon père m'a emmené voir le Grand Prix des Nations à Genève, en 1946 et l'année suivante, celui de Suisse au Bremgarten et celui de Lausanne à la Blécherette. Cela a été le déclencheur. J'ai donc entrepris des études techniques pour devenir ingénieur, malheureusement interrompues par un accident.

Parlez-nous de votre première voiture ?

Pendant mes études, grâce à de petits boulots, j'ai acquis une Fiat Topolino, puis une deuxième pour réparer la première. Mais c'est en fait avec les voitures de mon père que j'ai fait mes premières armes, bien modestement sur ses genoux en tenant le volant d'une Vauxhall et, plus tard, dès l'obtention du permis de conduire, en lui empruntant, souvent sans qu'il le sache, son américaine Nash ou Chevrolet.

Comment vous êtes-vous intéressé au sport automobile ?

Les Grands Prix en spectateur seul ou avec mon père m'ont fait goûter au sport automobile. Aussitôt que cela a été possible, j'ai souhaité devenir l'un des

acteurs, avec les moyens du bord² J'ai engagé une Topolino au Slalom de Payerne, puis disputé la course de côte d'Ollon-Villars en 1957 sur une Lancia Aprilla de 1946, prêtée par un ami. J'ai bien entendu été largement battu par les Volvo dans ma classe, mais j'ai tout de même été plus rapide que le bus qui fait la liaison entre Ollon et Villars. Et, pour obtenir ma licence, j'ai pris part au cours de Monthléry avec Piero Taruffi comme instructeur. Ce n'était pas rien de recevoir les conseils d'un tel champion.

Quels sont vos faits d'armes en compétition ?

Trois courses me reviennent à l'esprit. Le Trophée Ascari, (6 Heures de Monza, en 1961) et les 24 Heures du Mans en 1964, avec Herbert Muller, sur une Porsche 904. C'était la deuxième participation de la Scuderia Filipinetti au Mans et nous avons pour instruction absolue de terminer. Herbert et moi avons scrupuleusement rempli notre contrat.

La Belgique et l'association des journalistes m'ont fait l'honneur, en 1964, de m'attribuer le prix Paul Frère. Puis j'ai interrompu la compétition, pour me diriger vers les affaires et la Scuderia Filipinetti. Je l'ai reprise plus tard au volant de Honda NSX en trophée de marque sur de nombreux circuits, en Europe et au Japon.

La troisième est la course de côte du Marchairuz, parce qu'elle a marqué un tournant dans ma vie.

Racontez-nous votre passage à la Revue automobile ?

À l'âge de 17, j'ai été touché par la foudre. Un



BIOGRAPHIE :

1934

Naissance à Genève

1961

Rempporte le Trophée Ascari 6 Heures de Monza

1964

Participe aux 24 Heures du Mans avec Herbert Muller, sur une Porsche 904

1973

Fonde la société Honda Automobiles (Suisse) SA

2003

Président du Salon international de l'automobile de Genève

2006

Administrateur délégué du Circuit Paul Ricard

CLAUDE SAGE

LE TURBULENT

ami m'accompagnait ce jour-là en montagne. Malheureusement, il a été tué, alors que j'ai été gravement brûlé. La foudre m'avait certes épargné, mais m'avait par contre obligé à renoncer aux études techniques. Dans les activités administratives, je me sentais frustré. Je n'avais qu'une envie, entrer de plain pied dans le secteur automobile. C'est la course de côte du Marchairuz qui m'a offert cette opportunité. Le rédacteur de la Revue automobile m'a fait savoir qu'il allait quitter la rédaction. J'ai sauté sur l'occasion et j'ai proposé mes services. J'ai décroché le poste et j'ai passé un peu plus de quatre ans au journal.

Toutes les nouvelles voitures, les nouveaux modèles, passaient entre nos mains. J'ai appris à les analyser, à les percevoir? Au Salon de Genève, nous procédions aux courts tests sur la route d'essais de Cogny, après avoir traversé la ville. Six à huit voitures le matin, autant l'après-midi. Le soir, nous rédigeons nos impressions. Si mes souvenirs sont corrects, cinq éditions du journal paraissaient durant les 12 jours du Salon.

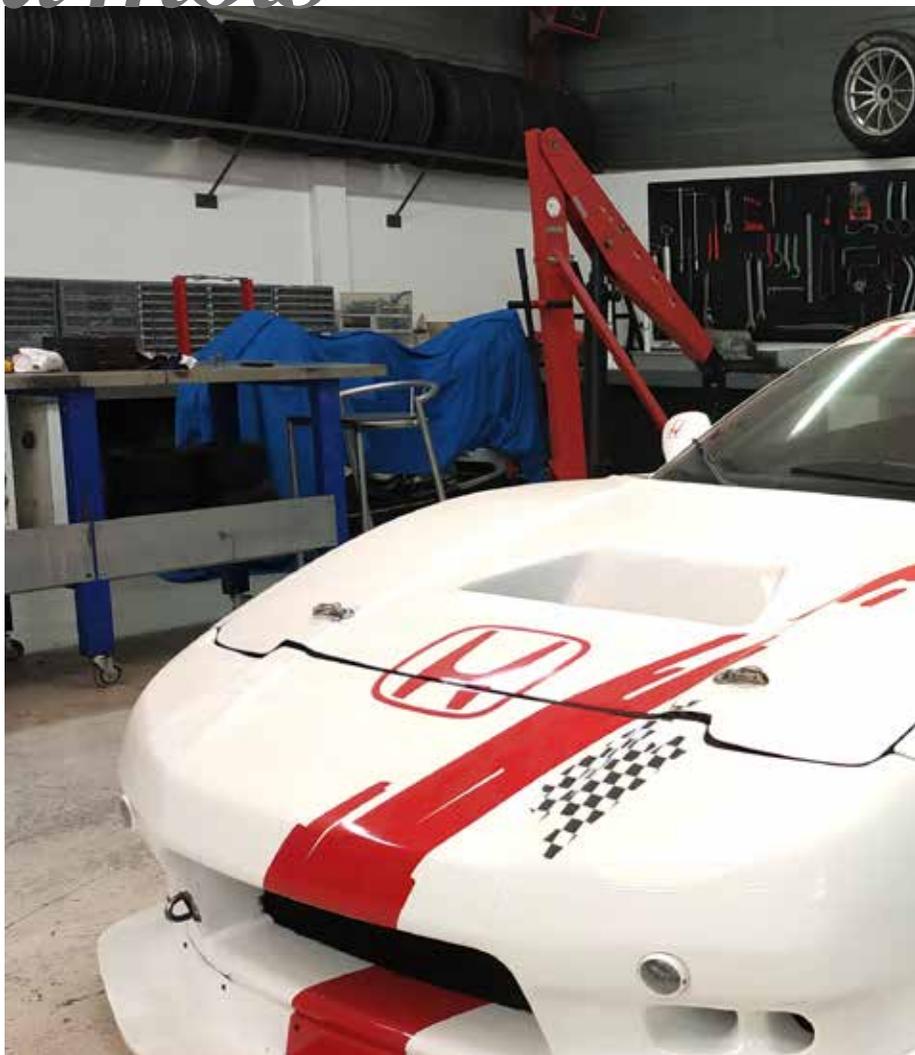
Nous étions aussi conviés aux présentations. Nous assistions aux principales compétitions en Europe. Le contact était direct avec les pilotes, les ingénieurs, les designers. Les désagréments des longs voyages de nuit pour revenir à la rédaction, déposer les bobines de photos puis choisir celles qui seraient publiées, écrire les textes, les relire, parfois sur le marbre, à la composition, procéder à la mise en page. Nous en faisons notre affaire, parce que c'était du plaisir à l'état pur.

À l'époque, la Revue automobile et sa sœur de langue allemande l'Automobil Revue étaient considérées comme l'un des leaders de la presse spécialisée en Europe. Aujourd'hui, de cession en rachat, elle se meurt. C'est en quelque sorte ma mère professionnelle qui disparaît.

En 1964 vous avez pris la direction de la Scuderia Filipinetti. Quels étaient vos objectifs ?

Mes premiers contacts avec Georges Filipinetti remontent au début des années soixante, lorsqu'il a conclu l'association avec Joseph Siffert, pour aider ce dernier à accéder à la Formule 1. L'association a ensuite pris le nom d'Équipe nationale suisse, que le Schwiezer Automobil-Rennsportclub (SAR) lui a contesté. J'ai suggéré à Georges Filipinetti de baptiser le team de son nom. La Scuderia Filipinetti est ainsi née d'un conflit et non pas de la volonté de son propriétaire de se faire valoir.

En 1963, Filipinetti m'a proposé une place de troisième pilote pour les 24 Heures du Mans sur une Alfa Romeo





SZ2. J'ai participé aux essais préliminaires et à ceux de juin. Le joint de culasse du moteur usine prêté par Carlo Chiti a cédé avant la fin de la première heure.

Par la suite, vous vous êtes concentré sur le développement de la société Performance Cars SA, que vous avez créée avec Georges Filipinetti?

À la fin 1964, lors d'une réunion de la rédaction, Robert Brauschweig, alors rédacteur en chef de la Revue automobile, a fait savoir que Ford recherchait un partenaire pour la commercialisation du programme sportif précédemment décidé. J'ai proposé de contacter Filipinetti et il m'a chargé de le faire. Une rencontre a été organisée à St Prex, au bord du Lac Léman, à laquelle John Wyer (Ford Advanced Vehicles), Ray Geddes (Ford USA), John Hirsch (Ford Suisse) et moi avons participé. Filipinetti m'a proposé de me charger de la société qui allait être établie pour cela et, après réflexion et entretien avec Braunschweig, j'ai décidé de quitter la Revue automobile. C'est ainsi qu'est née la société Performance Cars, dont j'ai pris la direction. Rapidement, la direction de la Scuderia s'est ajoutée à celle de Performance Cars. Mais à une condition fixée par Filipinetti, certainement avec la complicité de mon épouse, de renoncer à conduire en course. Ce que je n'ai à vrai dire pas tout à fait respecté, puisque j'ai participé à quelques compétitions pour le compte du British Leyland Swiss Racing Team, au volant de Triumph TR et Spitfire.

La Scuderia Filipinetti a pris de plus en plus d'ampleur, en engageant des voitures en endurance (Ferrari P/LM/512/GTB/Daytona Ford GT 40 Lola T280/290/70 Chevrolet Corvette), en Championnat d'Europe des voitures de tourisme (programme officiel Fiat), en Formule 3 (Martini), etc. si bien qu'à la fin des années soixante-dix, il fallait gérer de Genève les ateliers d'Yverdon (Suisse), de Magny-Cours (France) et de Formigine (Italie), ces derniers confiés à l'ingénieur-pilote Mike Parkes. C'est là aussi qu'ont été produites les quelques 150 Fiat 128 Filipinetti Stradale. C'était courir beaucoup de lièvres à la fois. De plus, l'endurance devenait toujours davantage l'affaire des usines et les coûts ne cessaient d'augmenter.

Quant à Performance Cars, son développement s'est dirigé vers la diversification et la représentation, au travers de plusieurs sociétés, de diverses marques, sportives ou non.

Au début de mai 1973, Georges Filipinetti est subitement décédé et la famille a pris la décision de mettre un terme immédiat aux activités du team et à sa liquidation.

Racontez-nous votre aventure avec Honda, dont vous avez été le représentant en Suisse

Au début de l'été 1973, j'ai préparé une étude du marché suisse, que j'ai adressée à Honda Motor, accompagnée

CLAUDE SAGE

LE TURBULENT

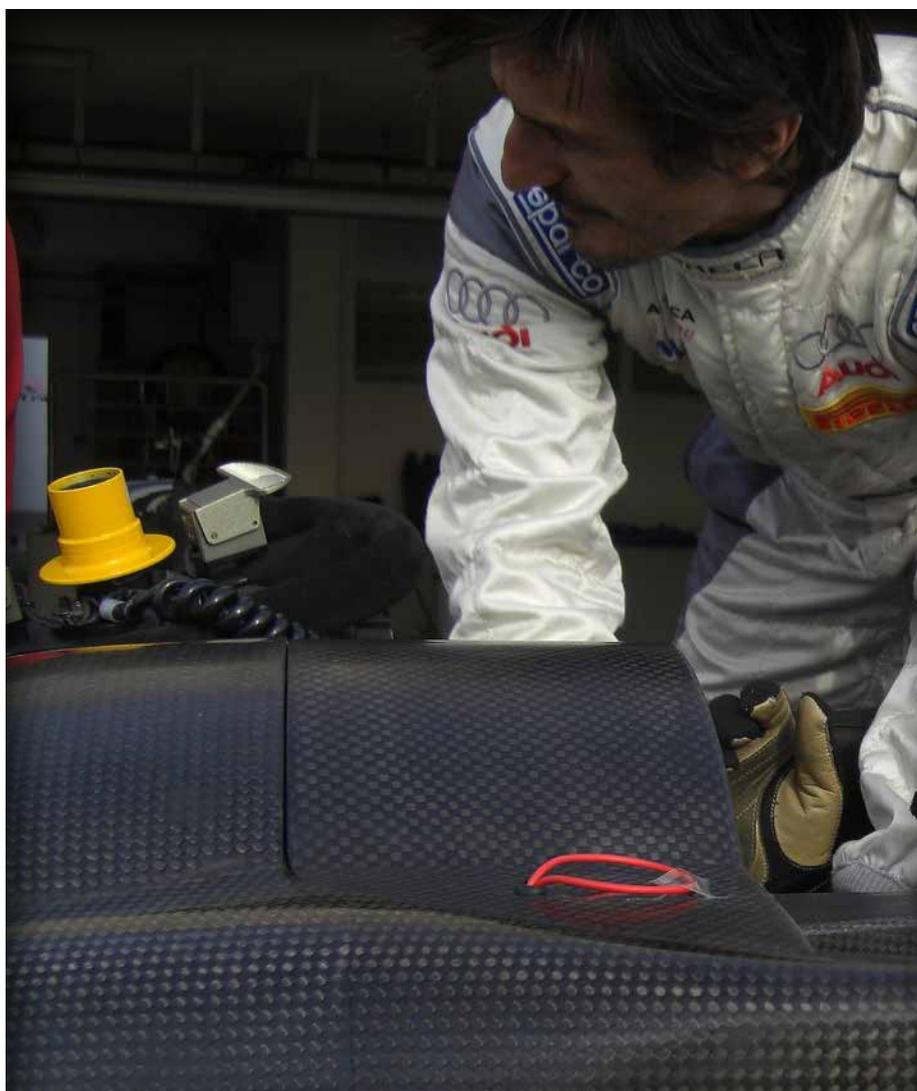
d'une proposition de collaboration. Le choix de Honda n'était pas innocent. Quelques mois plus tôt, la marque avait lancé un nouveau modèle, la Civic, mieux adaptée à l'exportation et surtout, Honda était le seul constructeur japonais à s'être courageusement lancé en Formule 1, avec les monoplaces à moteur 12 cylindres en V développées dans les années soixante par les ingénieurs Nakamura et Kume, lequel présidera plus tard l'entreprise.

En automne 1973, j'ai été convoqué à Tokyo pour présenter le projet de distribution en Suisse et, en décembre, mes nouveaux partenaires et moi avons reçu l'accord de Tokyo. Honda Automobiles (Suisse) a été fondée en janvier 1974 et après quelques mois, le temps de mettre les autres affaires en ordre, la direction m'en a été confiée. Après un début difficile en pleine crise du pétrole, le succès nous a souri et la Suisse est devenue, en termes de parts de marché, le meilleur de Honda en Europe.

À fin 1979, l'ingénieur Nakamura, accompagné de l'ingénieur Kawamoto, plus tard lui aussi président, ont demandé à me rencontrer. L'entretien s'est déroulé dans ma maison de Genolier en Suisse. Soudain, Kawamoto a sorti un jeu de photos de sa poche, celles du moteur de Formule 2 V6 qu'il avait conçu et avec lequel Honda entendait, comme elle l'avait fait dans les années soixante, revenir à la compétition. Ralt reçut mission de développer le châssis de F2, qui permit aux pilotes Honda Lees 1981, Palmer 1983 et Thackwell 1984 de remporter le titre.

Parallèlement, dès 1983, Honda a greffé deux turbos sur son V6 et a fait son retour en Formule 1, avec l'écurie Spirit de Gordon Coppuck. Malheureusement pour Johansson, le châssis n'était pas à niveau. J'ai conservé une Spirit des deux je crois voitures construites. Les choses ont commencé à évoluer dès 1984, avec une première victoire de Keke Rosberg à Dallas, puis 4 en 1985, 9 en 1986, 9 aussi en 1987, s'accompagnant du titre pour Piquet et de la succession de victoires et de titres pour Senna en 1988, Prost en 1989, Senna en 1990 et 1991 et finalement Mansell en 1992 et la décision communiquée à Suzuka par Kawamoto de mettre un terme au programme de Formule 1.

J'ai eu la chance, à plusieurs reprises, de recevoir M. Soichiro Honda en Suisse, de faire la connaissance de sa famille et de partager quelques mémorables journées et soirées avec son fils Hirotoshi. M. Honda m'a fait conduire sa voiture de course à moteur d'avion 8 cylindres Curtiss et chargé de l'envoyer pour exposition au Salon de Genève, dans l'ancien palais,





situé au centre-ville.

Je suis devenu très vite un familier de Honda Research & Development et, jusqu'au début des années 2000, j'ai été lié par un contrat de consultant pour l'Europe pour le développement produits. J'ai ainsi participé, en Europe, au Japon et aux USA, à de très nombreuses réunions de validation ou d'essais et même parfois de proposer des solutions différentes.

La S2000 est un peu ma fille. J'en ai suggéré le concept pour le cinquantième anniversaire de la marque. Une voiture à moteur 4 cylindres en ligne double arbre, placé en position centrale avant et propulsion, qui rappellerait les S 360/500/600/800. La seule exigence exprimée par Nobuiko Kawamoto était que le moteur 2 litres offre la plus haute puissance spécifique du marché. Ce fut 125 ch/litre pour le Japon, 120 pour l'Europe. Et le régime maxi à plus de 8.500 tr/mn, avec un rupteur à 9.000 tr/mn !

J'ai aussi suivi de très près le développement de la NSX et, dès son lancement, construit une voiture de compétition avec laquelle j'ai gagné de nombreuses courses du Trophée Honda. Le plus important est que cette voiture, que j'ai offerte aux mécaniciens du Circuit Paul Ricard, où elle se trouve aujourd'hui, a servi de base aux machines développées pour les 24 Heures du Mans. Elles y participèrent officiellement en 1994 et 1995 et l'une d'elle gagna la catégorie GT lors de la seconde année.

Simultanément, vous avez assuré la vice-présidence de l'association suisse des importateurs et vous avez également siégé au conseil de fondation du Salon de l'automobile de Genève, dont vous êtes devenu le vice-président et ensuite le président.

Je me suis engagé très tôt dans les interventions de l'Association suisse des importateurs. Avec Walter Frey et Pierre Blanc, nous avons lutté pour que les marques japonaises soient considérées sur le même plan que les marques européennes. J'ai donc été appelé à la vice-présidence de l'association, puis à celle du Salon international de l'automobile de Genève. Le décès inattendu du Président Jean-Marie Revaz m'a amené à lui succéder et j'ai conduit l'exposition de 2003 à 2005, année du 100e anniversaire et du 85e salon, en portant l'attention sur le fait que ce sont les constructeurs qui consentent aux plus importants investissements en matière de R&D et qu'ils fallait donc leur donner l'occasion de le démontrer. Le Salon, auquel il a fallu donner un nouveau directeur en la personne de Rolf Studer, a donc pris à cette époque un caractère plus technique, plus informatif.

Dans le même temps, je me suis étroitement impliqué dans la réorganisation de Palexpo et nous avons placé Claude Membrez à sa tête.

CLAUDE SAGE

LE TURBULENT

En 2008, retour au sport automobile, suite à votre nomination en tant qu'administrateur du circuit Paul Ricard. Qu'est-ce qui vous a motivé à prendre une telle responsabilité ?

La présidence du Salon était d'une certaine manière incompatible avec celle de Honda et j'ai donc renoncé à cette dernière, d'autant plus facilement que nous avons décidé de céder la majorité des actions de Honda Automobile (Suisse) à Honda Motor. J'ai conservé encore quelques années une part minoritaire, mais sans plus intervenir dans les opérations.

En 2006/2007, Luc Argand m'a proposé de me pencher sur le fonctionnement des sociétés propriétaires du Circuit Paul Ricard, de l'Aéroport et des Hôtels du Castellet. C'était une manière comme une autre de reprendre contact avec le sport automobile et de découvrir des activités dont j'ignorais tout, l'aviation et l'hôtellerie.

Nous avons fait progresser leurs activités pour parvenir au retour du Grand Prix de France de Formule 1, grâce à l'engagement important des collectivités locales et à 3 étoiles Michelin et 5 toques Gault et Millau pour le restaurant gastronomique de l'Hôtel du Castellet.

Quels modèles de voitures anciennes et modernes appréciez-vous le plus ?

J'ai eu le privilège de conduire et d'apprécier de nombreuses voitures, plus ou moins anciennes. Si j'apprécie particulièrement les italiennes, je n'ai eu et n'ai toujours que très peu d'intérêt pour les très anciennes, quand bien même beaucoup d'entre elles disposaient déjà de nombreux éléments techniques encore d'actualité. Ma vie m'a permis de conduire souvent la Ferrari GTO et les voitures de la Scuderia Filipinetti. J'aime beaucoup les Alfa Romeo et j'ai bien entendu un attachement particulier pour la première NSX, qui était si avancée lors de son lancement avec son châssis et ses suspensions en aluminium, ses lignes encore actuelles et son moteur V6 4 arbres en tête.

J'ai également beaucoup de sympathie pour les petites voitures. La Renault 4CV, l'Austin A30, la Fiat Topolino, la Dyna Panhard, etc. Elles n'étaient pas forcément belles, mais elles étaient intelligentes. La Mini d'Alex Issigonis et les petites japonaises de Honda, Toyota et Nissan reflétaient ce même esprit de pratique et de commodité. Elles n'offraient pas la sécurité d'aujourd'hui, leurs moteurs n'étaient pas dépollués, mais elles transportaient quatre passagers et leurs bagages sans prendre beaucoup de place. C'est de la nostalgie pure et simple. De nos jours,





l'automobile a fait tant de progrès qu'elle n'a jamais été aussi sûre. Cela est devenu une évidence et nous avons malheureusement tendance à oublier tous les immenses progrès qui ont été faits.

De quoi est constitué votre garage personnel ?

Je me suis petit à petit séparé des voitures anciennes que j'avais conservées et c'est bien entendu, vous l'aurez deviné, des Honda dont une NSX de première génération qui figurent dans mon garage. J'ai reçu la première nouvelle NSX livrée en Europe et, pour faire bon compte, probablement parce que c'est avec une Porsche que j'ai terminé les 24 Heures du Mans, une Porsche 911 est la voisine de la NSX.

Quels sont vos hobbies ?

Je suis un collectionneur fanatique. J'ai collectionné des instruments d'écritures, des montres mécaniques - probablement parce que, comme les voitures, elles ont un moteur et un échappement - à l'époque où la montre à quartz a fait son apparition, ainsi que les modèles réduits de locomotives. En général, tout ce qui touche aux réalisations techniques me passionne et j'aime beaucoup la musique classique et l'histoire du 20e siècle.

Je suis également avec intérêt l'évolution des nouvelles technologies appliquées aux moyens de transport et je suis convaincu qu'il faut développer en parallèle la mobilité publique et privée. Je ne crois pas que le moteur diesel soit définitivement condamné et qu'il ait dit son dernier mot. Toutefois, je pense que l'industrie a raison de tenter de développer l'hybridation et le tout électrique, même si ce n'est qu'une des technologies qui nous conduira certainement dans le futur vers l'hydrogène et la pile à combustible.



par Hamid Benmaarouf



HONDA NSX

LA FERRARI JAPONAISE



Son design élégant et intemporel, conçu par le légendaire studio de design Pininfarina, sa technologie de moteur avancée, sa carrosserie légère co-développée par la légende de la Formule 1 Ayrton Senna, rendait la Honda NSX proche de la perfection. Une recette qui allait redéfinir et révolutionner le visage des voitures japonaises et forcer les Européens à les percevoir différemment.





En 1984, Honda a décidé de créer un concept qui pourrait incarner une future voiture de sport. Ils ont chargé Pininfarina de concevoir une voiture de sport pour eux. Pininfarina était célèbre pour certaines de ses créations, comme la Ferrari Testarossa, la Ferrari 348 TS, et même la légendaire Ferrari F40.

La Honda NSX, personne ne s'y attendait. Personne ne s'attendait à ce qu'un supercar ou même une voiture normale, sorte du Japon pour s'attaquer à ce que les Européens ont de mieux à offrir. Honda n'avait rien à l'époque, alors ils en ont profité pour construire le premier supercar japonais, pour s'attaquer au meilleur de Ferrari. Ils avaient de grands espoirs pour ce projet. Ce qui avait commencé comme une expérience s'est avéré être une légende japonaise. Même la McLaren F1, l'ancienne détentrice du record de la voiture la plus rapide du monde, s'est inspirée de la NSX.

En 1984, Honda a décidé de créer un concept qui pourrait incarner une future voiture de sport. Ils ont chargé Pininfarina de concevoir une voiture de sport pour eux. Pininfarina était célèbre pour certaines de ses créations, comme la Ferrari Testarossa, la Ferrari 348 TS, et même la légendaire Ferrari F40. Pininfarina a conçu une voiture dont la carrosserie lisse et aérodynamique est très efficace.

Honda a appelé le projet NS-X, qui signifie « New Sports Experimental » et a de nouveau fait appel à Pininfarina pour concevoir la NS-X, sur la base du concept HP-X qu'elle a réalisé. La marque a décidé d'opter pour un moteur V6 dérivé de la Honda Legend déjà présente, car il était suffisamment fiable. Les ingénieurs ont utilisé les moteurs de la Honda Legend pour les mules d'essai. Mais pour Honda ce n'était pas suffisant et elle a développé un tout nouveau moteur, le V6 de 270 ch. La division sport automobile de Honda a également été fortement impliquée dans le projet, notamment la légende de la Formule 1, Ayrton Senna.

Les débuts de la NSX

En 1989, Honda a dévoilé la version de série de la Honda NS-X au Salon de l'automobile de Chicago, et au Salon de Tokyo quelques mois plus tard, pour ses débuts au Japon. La voiture a été rebaptisée NSX et a été mise en vente au Japon en 1990, ce qui en a fait le nouveau modèle phare de Honda. Elle a ensuite été vendue sous la marque de luxe Acura, le fleuron de Honda, à partir de novembre 1990 en Amérique du Nord et à Hong Kong.

La NSX a été la première voiture de série à être dotée d'une carrosserie entièrement en aluminium. L'utilisation de l'aluminium a permis d'économiser près de 200 kg de poids. Parmi les autres caractéristiques notables, citons un système de freinage antiblocage indépendant, des bielles en titane, un système de direction assistée électrique et la première commande électronique des gaz montée sur une Honda.

La sportive nipponne a d'abord été assemblée dans l'usine de R&D de Takanezawa à Tochigi, construite spécialement à cet effet, de 1989 à début 2004, date à laquelle elle a été transférée à l'usine de Suzuka pour le reste de sa vie de production. Les voitures ont été assemblées par environ 200 personnes, parmi les plus qualifiées et les plus expérimentées de Honda.

La Honda NSX-R

Bien que la NSX possède déjà suffisamment d'atouts pour concurrencer Ferrari et Porsche, Honda a décidé



La NSX a été la première voiture de série à être dotée d'une carrosserie entièrement en aluminium. L'utilisation de l'aluminium a permis d'économiser près de 200 kg de poids.



qu'elle pouvait faire encore plus avec la NSX. Elle a donc conçu la NSX-R, une variante plus performante de la NSX, dotée d'une carrosserie plus légère et d'un moteur plus puissant. Les ingénieurs de Honda ont commencé avec un coupé NSX de base et se sont lancés dans un programme agressif de réduction de poids. L'insonorisation, le système audio, la roue de secours, le système d'air conditionné et le contrôle de traction, ainsi que certains équipements électriques ont été supprimés.

Les sièges en cuir à commande électrique ont été remplacés par des sièges de course légers, en carbone-kevlar, fabriqués par Recaro pour Honda. Cependant, les vitres électriques et les dispositifs de réglage

électrique des sièges ont été conservés. Les roues en alliage forgé de série ont été remplacées par des roues en aluminium forgé plus légères, produites par Enkei, ce qui a permis de réduire le poids non suspendu de la voiture. Le pommeau de levier de vitesse en cuir a été remplacé par une pièce en titane sculptée. Au total, Honda a réussi à supprimer environ 120 kg de poids, ce qui a donné à la NSX-R un poids final de 1.230 kg.

À partir de fin novembre 1992, Honda a produit 483 exemplaires de la NSX-R, exclusivement pour le marché intérieur japonais. Des éléments optionnels d'usine comme la climatisation, une chaîne stéréo Bose, une console centrale avec garniture de porte en fibre de carbone et, à partir de 1994, des roues plus



grandes peintes en blanc étaient disponibles, à un prix très élevé. La production a pris fin en septembre 1995.

Honda NSX-T, NSX-S et NSX-S Zero

En 1995, la NSX-T avec un toit amovible de style Targa a été introduite au Japon, comme variante disponible, sur commande spéciale. Elle a entièrement remplacé le coupé standard en Amérique du Nord, étant la seule version disponible après 1994. Toutes les NSX ultérieures étaient sous forme de Targa, à l'exception notable de la NSX édition spéciale Zanardi en 1999. Le toit amovible a entraîné une diminution de la rigidité du châssis et Honda a ajouté environ 45 kg de renforts structurels pour compenser, y compris des bas de caisse, des cloisons, des piliers de toit, des cloisons

avant et arrière et des traverses de plancher beaucoup plus épais.

En 1997, Honda a introduit les plus grandes améliorations de performance de la NSX pour tous ses marchés mondiaux. La cylindrée du moteur est passée de 3,0 à 3,2 litres, grâce à l'utilisation d'une chemise de cylindre métallique plus fine, renforcée par des fibres, faisant augmenter la puissance de 20 ch. Pour sa part, la S-Zero est une version plus orientée circuit de la Type S standard.

Les 24 heures du Mans

Le NSX a fait trois apparitions aux 24 heures du Mans, en 1994, 1995 et 1996. Trois Honda NSX ont participé aux 24 heures du Mans en 1994. Les voitures numéros

46, 47 et 48 ont été préparées et pilotées par l'équipe Kremer Racing Honda, avec l'aide de l'équipe Kunimitsu, qui a conduit la voiture numéro 47. Elles étaient toutes dans la catégorie GT2 et ont toutes terminé la course, mais se sont classées 14e, 16e et 18e. Trois Honda NSX ont été engagées aux 24 heures du Mans 1995. L'équipe Kunimitsu Honda a préparé et engagé une NSX dans la classe GT2 numéro 84. Cette dernière, pilotée par Keiichi Tsuchiya, Akira Iida et Kunimitsu Takahashi, a terminé première de la classe GT2 et 8e au classement général, après avoir bouclé 275 tours. Pour être utilisée en Super GT, la NSX a été fortement modifiée, avec un développement du châssis par Dome et un développement du moteur par Mugen, pour Honda. La forme de la NSX a été développée après course, pour répondre aux exigences d'une force aérodynamique croissante dans le cadre du règlement. Le changement le plus notable est la position du moteur V6, qui est monté longitudinalement, au lieu de transversalement.

Le restylage

La NSX commençait à montrer des signes de vieillissement, car son style est resté inchangé pendant plus d'une décennie. Honda a donc décidé de lui faire subir un lifting. La carrosserie originale de la NSX n'a reçu que des modifications mineures de la part de Honda au cours du nouveau millénaire, lorsqu'en décembre 2001, les phares pop-up d'origine ont été remplacés par des phares fixes au xénon, ainsi que des pneus arrière légèrement plus larges pour compléter une suspension révisée.

Une version remaniée de la NSX-R est sortie en 2002, exclusivement au Japon. Comme pour la première NSX-R, la réduction du poids a été le principal objectif de l'amélioration des performances. Le châssis est basé sur le coupé à toit fixe, en raison de son poids



plus léger et de sa construction plus rigide. La fibre de carbone a été utilisée dans une large mesure dans tous les éléments de la carrosserie, pour réduire le poids, notamment sur l'aileron arrière plus grand et plus agressif, le capot ventilé et le couvercle de coffre. Le capot ventilé était considéré comme le plus grand capot en fibre de carbone d'une seule pièce dans une voiture de série. Le système audio, l'isolation acoustique et la climatisation, ainsi que la direction assistée, ont été retirés.

Malheureusement, Honda a dû arrêter la production de la NSX, en raison de la faiblesse des ventes. Mais

son héritage ne s'est pas arrêté là. Honda a développé une NSX plus récente, pour participer à la série Super GT, en remplacement de sa NSX Super GT de 1995. Elle était équipée d'un système hybride KERS. Fabriqué par Zytech, le moteur hybride a une puissance de sortie de 40 kW et peut être utilisé pour alimenter la voiture en mode entièrement électrique.



TRIUMPH

ROCKETT III PERFORMANCES ÉBOURIFFANTES

La Triumph Rocket 3 2020 a été dévoilée en deux variantes : un roadster appelé Rocket 3 R et une variante destinée au tourisme, appelée Rocket 3 GT.

Triumph Motorcycles a dévoilé la Triumph Rocket 3 2020 avec un moteur plus gros, plus puissant et plus technologique. La 2020 Rocket 3 est disponible en deux variantes - Triumph Rocket 3 R et Triumph Rocket 3 GT, chacune ayant une personnalité distincte, mais partageant le même moteur, les mêmes pièces de cycle et les mêmes caractéristiques de base. Les deux modèles ont été lancés à l'échelle mondiale en janvier 2020.

La GT est plus axée sur le confort. La position assise du pilote est plus adaptée au tourisme, avec un guidon légèrement plus haut et des repose-pieds réglables vers l'avant, qui offrent trois réglages de position horizontale. La GT est disponible dans la teinte Phantom Black et dans une option bicolore SilverIce & Storm Grey, avec des rayures Korosi Red.

Les deux modèles de Rocket 3 sont équipés de série de deux phares doubles, de feux diurnes, de clignotants, d'un feu arrière et d'un feu de plaque d'immatriculation à LED. Le bras oscillant simple face en fonte d'aluminium avec suspension à monoamortisseur décalée et le support de plaque d'immatriculation arrière en aluminium ajoutent à la partie arrière minimale, plus de classe.

Le moteur plus gros est le principal changement majeur de la Triumph Rocket 3 2020. Avec une cylindrée de 2.458 cm³, il s'agit du plus gros moteur de moto de série au monde, avec une capacité et des performances encore plus élevées que le modèle précédent. Le moteur trois cylindres en ligne à DACT

développe une puissance maximale de 165 ch à 6.000 tr/min et un couple de pointe de 221 Nm à seulement 4.000 tr/min. Mais il y a des changements plus importants qu'un simple moteur plus gros.

Le nouveau cadre en aluminium avec des composants moulés et forgés de qualité supérieure est plus de 15% plus léger que la précédente génération de Rocket. Le confort de conduite et la maniabilité sont facilités par une suspension arrière Showa à monoamortisseur, entièrement réglable, avec réservoir en ferroutage et par des fourches avant Showa à cartouche inversée de 47 mm, réglables en compression et en détente.

Ergonomique, la console d'instruments est constituée d'un écran TFT de dernière génération de Triumph, qui peut être configuré selon le choix personnel. De plus, la moto dispose d'une myriade d'aides électroniques au conducteur, y compris une unité de mesure inertielle à cinq axes (IMU), qui alimente l'ABS et le système de contrôle de traction en virage. Il existe quatre modes de conduite, avec un mode Rider entièrement personnalisable, offrant une plus grande réactivité de l'accélérateur et un système d'antipatinage modifié à la volée.







PATEK PHILIPPE GENEVE

NAUTILUS 57111 R001 UN MUST HAVE

Plus de quarante ans se sont écoulés depuis l'introduction de la Patek Philippe Nautilus originale et ce garde-temps désormais classique, est plus populaire que jamais. Dévoilée au milieu des années 1970 et conçue par le légendaire Gérald Genta, la Nautilus est devenue une véritable icône horlogère, grâce à son rôle de pionnière parmi les montres sportives de luxe haut de gamme.

La Nautilus est sortie plus tard que la Royal Oak d'Audemars Piguet et offrait une vision différente de la montre de sport de luxe, bien que, comme la Royal Oak (également conçue par M. Genta), elle ait été réalisée en acier (pour la version standard). Le début des années 1970 a été une période de grands changements dans l'industrie horlogère, où le concept d'une montre de luxe en acier était une idée vraiment révolutionnaire. Les premiers exemplaires de la Nautilus sont aujourd'hui très recherchés par les collectionneurs et leur prix ne cesse d'augmenter sur le marché des montres anciennes.

Pour sa part, la Patek Philippe Nautilus (57111R001) présente un boîtier de 40 mm en or rose 18k et a troqué





le cadran bleu à rayures horizontales habituel pour un cadran gradué brun chocolat (qui passe du chocolat noir sur les bords au plus clair au centre) avec boucle déployante. Le cadran est complété par des aiguilles, des index et un guichet de date en or rose 18 carats. Au poignet, la Nautilus en or rose est étonnamment sobre. Comparée à une montre similaire en or massif, par exemple d'Audemars Piguet ou de Rolex, la Patek est d'un luxe discret, grâce à ses finitions largement brossées.

Lifestyle

Cigare

par Antoine Delmas

BOLIVAR

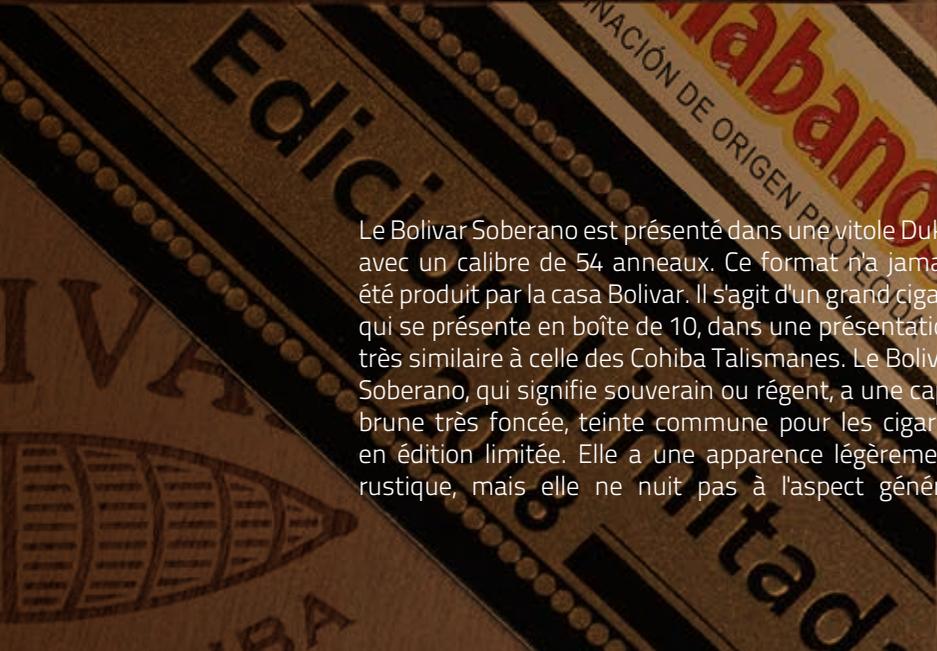
Soberano



UN GRAND CRU

Le cigare Bolivar Soberano est l'une des trois éditions limitées sorties en 2018, avec les Tacos Romeo y Julieta et H. Upmann Propios. Il se caractérise par son emballage noir Maduro et son goût unique de Bolivar.

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



Le Bolivar Soberano est présenté dans une vitole Duke, avec un calibre de 54 anneaux. Ce format n'a jamais été produit par la casa Bolivar. Il s'agit d'un grand cigare qui se présente en boîte de 10, dans une présentation très similaire à celle des Cohiba Talismanes. Le Bolivar Soberano, qui signifie souverain ou régent, a une cape brune très foncée, teinte commune pour les cigares en édition limitée. Elle a une apparence légèrement rustique, mais elle ne nuit pas à l'aspect général

du cigare. En plus de la bague Bolivar habituelle, le Soberano possède une bague secondaire 2018 Limited Edition.

Ce splendide maduro huileux dégage de formidables arômes à froid et à la lumière, il révèle immédiatement les véritables saveurs "riches et terreuses" du Bolivar. Enfin, son tirage à froid est bon, avec une bonne dose de résistance.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DE SUZUKA

L'épreuve décisive

Situé dans la ville de Suzuka, dans la préfecture de Mie, le circuit de Suzuka est facilement accessible depuis Osaka, Kyoto et Nagoya. Il a été construit à l'origine par Honda comme piste d'essai et a été inauguré en 1962. Vingt-cinq ans plus tard, il a accueilli pour la première fois le championnat du monde de Formule 1, avec toutefois quelques modifications du parcours pour améliorer la sécurité, notamment la construction d'une chicane devant ce qui avait été un dernier virage très rapide.





Évasion de rêve

Long de 5,807km, le tracé du circuit, bien connu dans le monde entier comme l'un des rares circuits de course en forme de "8", a gagné les faveurs des pilotes et a été le théâtre de nombreuses courses décisives pour le championnat à la fin de la saison dans les années 80 et 90.

En partie à cause de la nature compacte du circuit, peu de changements ont été apportés à sa configuration. La chicane finale a fait l'objet de quelques révisions et l'impressionnant virage 130R qui le précède a été reprofilé en 2003 après qu'Allan McNish ait eu la chance de survivre à un énorme accident, qui avait fait un trou dans la barrière, lors des qualifications de

l'année précédente.

Après une absence de deux ans du calendrier lorsque le Fuji Speedway de Toyota a pris le relais comme hôte du Grand Prix du Japon. Suzuka est revenu au calendrier de la F1 en 2009. Cependant, la course de 2014 a été entachée par un grave accident, impliquant Jules Bianchi, qui a subi de graves blessures à la tête et est décédé neuf mois plus tard.

En utilisant une voiture électrique, il est possible de faire le tour du véritable circuit international où se déroulera la course de F1 ! Cette attraction s'appelle le "Circuit Challenger".





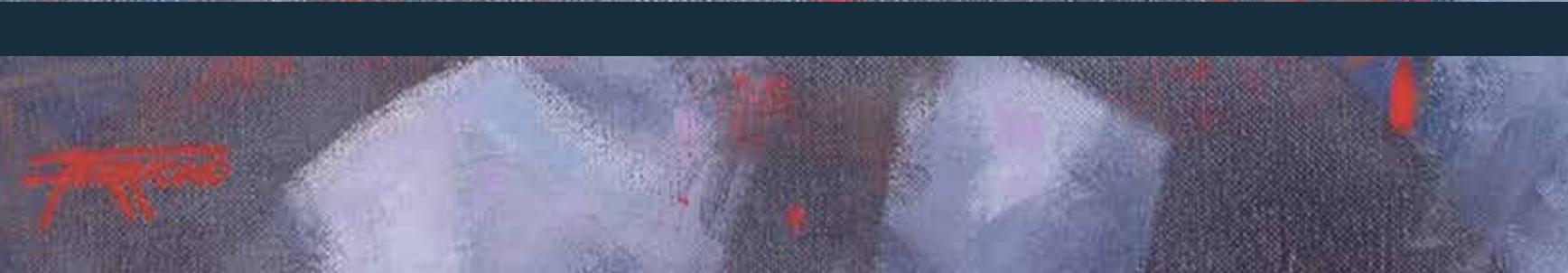
Juan Carlos Ferrigno

25 mai 1960

Buenos Aires (Argentine)

Juan Carlos Ferrigno est né le 25 mai 1960 à Buenos Aires, où il a vécu la première partie de sa vie. C'est là qu'il a commencé à étudier le graphisme et l'illustration. Il a commencé sa carrière professionnelle en 1978, travaillant pendant les huit premières années dans l'un des studios les plus prestigieux d'Argentine, participant à plusieurs projets importants. Il a également participé à la conception et à la création de plusieurs stands pour le musée de la course automobile "Juan Manuel Fangio". Il a, par ailleurs, organisé des expositions de ses peintures en Europe, principalement à Londres et à Monaco, qui ont abouti à la publication de son premier livre "The Motorsport Art of Juan Carlos Ferrigno" publié en 2000. À ce jour, il a réussi à faire publier plus de 50 éditions de lithographies de ses peintures.





2011



2012



2013



2014



2015





2016



2017



2018

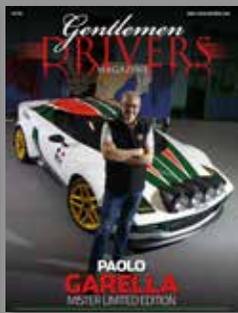
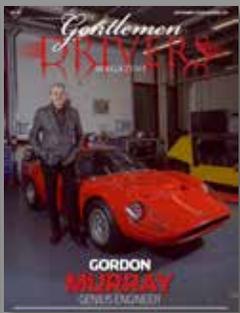
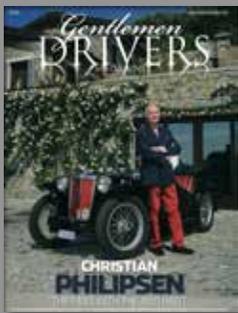
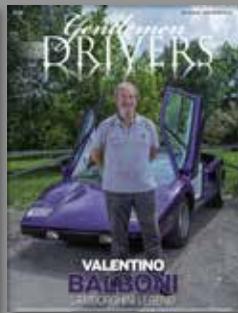
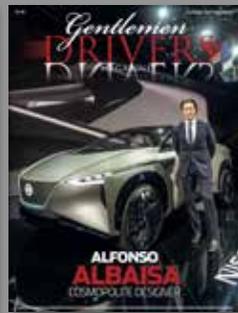
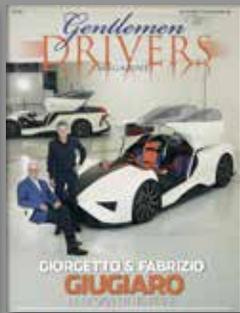
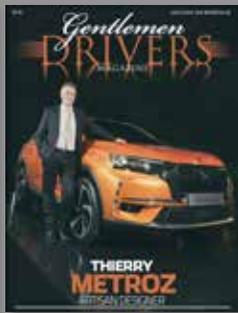
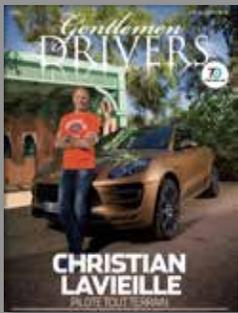
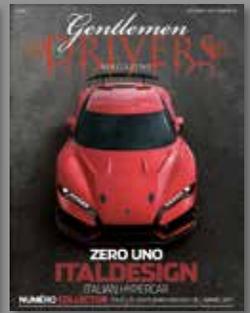
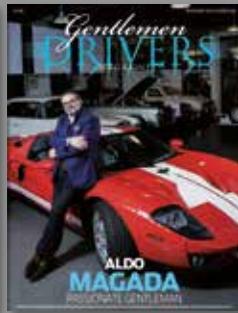
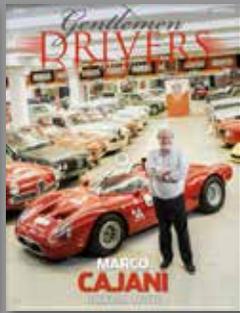
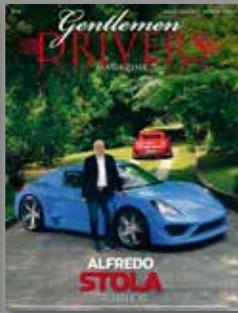
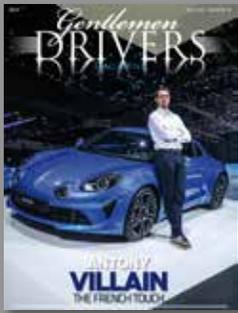
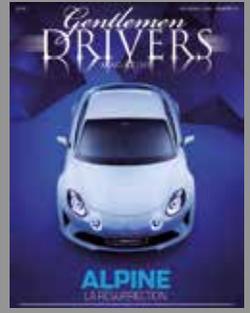
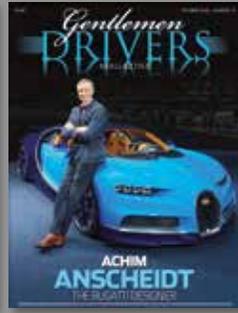
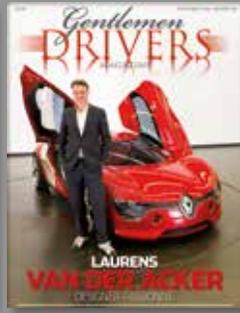
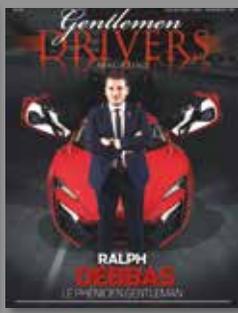
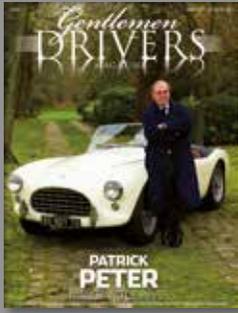


2019



2020







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



RANGER RAPTOR TAILLÉ POUR L'AVENTURE !



PHOTO NON CONTRACTUELLE. ÉQUIPEMENT SELON VERSIONS DANS LA LIMITE DU STOCK DISPONIBLE.

Sortez des sentiers battus avec le Ranger Raptor

Ranger Raptor arrive enfin au Maroc ! Conçu avec précision pour affronter naturellement les terrains les plus extrêmes. Il est doté d'un châssis unique lui permettant des capacités de franchissement hors du commun.

Ranger Raptor, Taillé pour l'aventure !

SCAMA – GROUPE AUTO HALL 05 22 76 11 00



Go Further

NOUVEAU JEEP® CHEROKEE

LE TOUT PREMIER SUV.

AUJOURD'HUI REINVENTÉ.



En 1974, Jeep® a conçu et dévoilé le tout premier SUV jamais construit. Aujourd'hui et avec le nouveau Jeep® Cherokee, nous entretenons toujours notre ADN de pionniers et continuons de montrer la voie de la performance, de l'innovation et du design.

NIGHT EAGLE DIESEL À PARTIR DE 409.000 DHS

CAMÉRA DE REcul • INTÉRIEUR CUIR • SYSTÈME DE NAVIGATION GPS • TOIT OUVRANT

Jeep

THERE'S ONLY ONE

CASABLANCA - MOTORVILLAGE : BOUSKOURA, SORTIE VILLE VERTE - TÉL.: 05 22 01 70 00. • **LA CONTINENTALE** : ANGLE BD BRAHIM ROUDANI, BD ZERKTOUNI ET RUE ZURICH, BD ABDELMOUMEN ANGLE RUE SOUMAYA TÉL.: 05 22 25 04 73. • **HCEM** : KM 11,20 RTE COTIERE 111 BERNOUSSI ZENATA. TEL : 05 22 35 19 11. • **RABAT - ORBIS AUTOMOTIVE** : 32 AVENUE HASSAN II, LOT LOTISSEMENT VITA N 32 - TÉL.: 05 37 29 46 75. • **MARRAKECH - MANISS AUTO** : KOUDIAT LAABID, ROUTE DE CASABLANCA - TÉL.: 05 24 30 91 01 / 05 24 30 21 14. • **FÈS - ETS MERNISSI** : KM 1 ROUTE DE MEKNES 30000 FÈS. • 35 AVENUE DES FAR FÈS - TÉL.: 05 35 62 22 32. • **AGADIR - FENIE BROSSETTE** : 46, BAB AL MADINA AGADIR - TÉL.: 05 28 32 25 81. • **TANGER - ORBIS AUTOMOTIVE** : ROUTE DE RABAT, HAY HASSANI, BD DES FAR - TÉL.: 05 39 42 47 66 / 05 39 42 23 35. • **MEKNÈS - SAIS AUTO** : LOT 3 AL ISMAILIA LOTISSEMENT AL YOUSR, SIDI BOUZAKRI - TÉL.: 05 35 45 25 14. • **TETOUAN - LEADER TAMOUDA** : BD 9 AVRIL VOIE DE CONTORONEMENT BP 211 TETOUAN - TÉL.: 05 39 96 56 98.