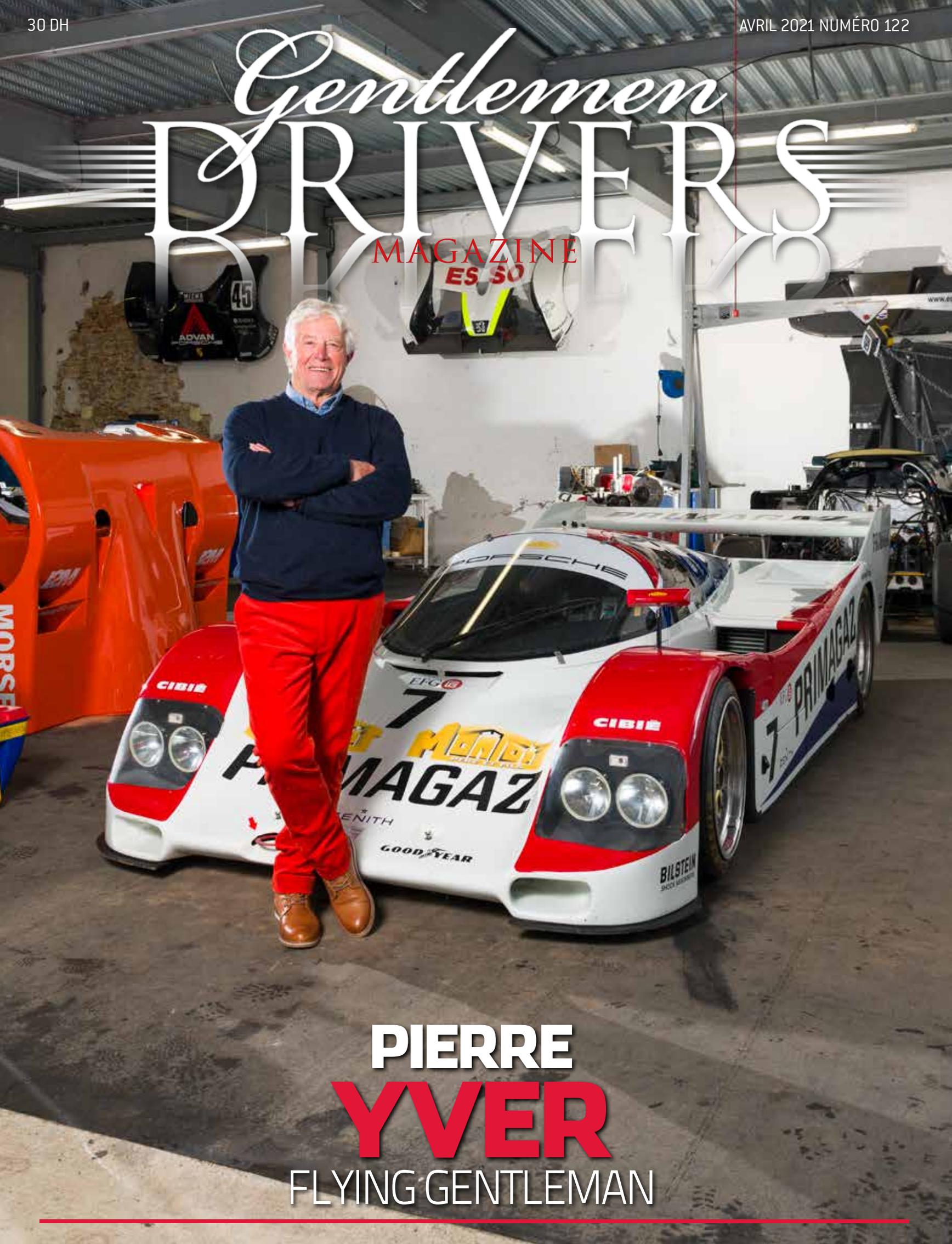


Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



PIERRE

YVER

FLYING GENTLEMAN



Nouvelle Classe S. L'incarnation du luxe.

Alliance parfaite entre la précision artisanale et l'avant-garde technologique, la Nouvelle Classe S dernière génération offre plus d'innovations, de sécurité et de confort que jamais. Équipée des technologies les plus révolutionnaires, elle réinvente la notion même de luxe automobile, en faisant de chaque trajet un voyage extraordinaire dans un havre de paix et de bien-être.

Mercedes-Benz

The best or nothing.





Dans ce numéro d'avril, nous mettons en couverture un grand spécialiste de la course d'endurance et plus particulièrement de la course mancelle, à laquelle il a participé 22 fois. Amateur de vitesse et de montées d'adrénaline, Pierre Yver a marqué de son empreinte le paysage du sport automobile français, en devenant l'un des pilotes de l'Hexagone les plus en vue. Le Normand a également un faible pour les sports nautiques, d'où l'adoption du kitesurf comme sport de substitution, au lendemain de son arrêt de la compétition.

Au menu de ce numéro figurent également un hypercar d'exception, à savoir l'excentrique Lamborghini Essenza SCV12, ainsi que la toute nouvelle Mercedes GLE Hybride, la volcanique BMW M5 Competition, sans oublier l'essai de la Kia Stinger.

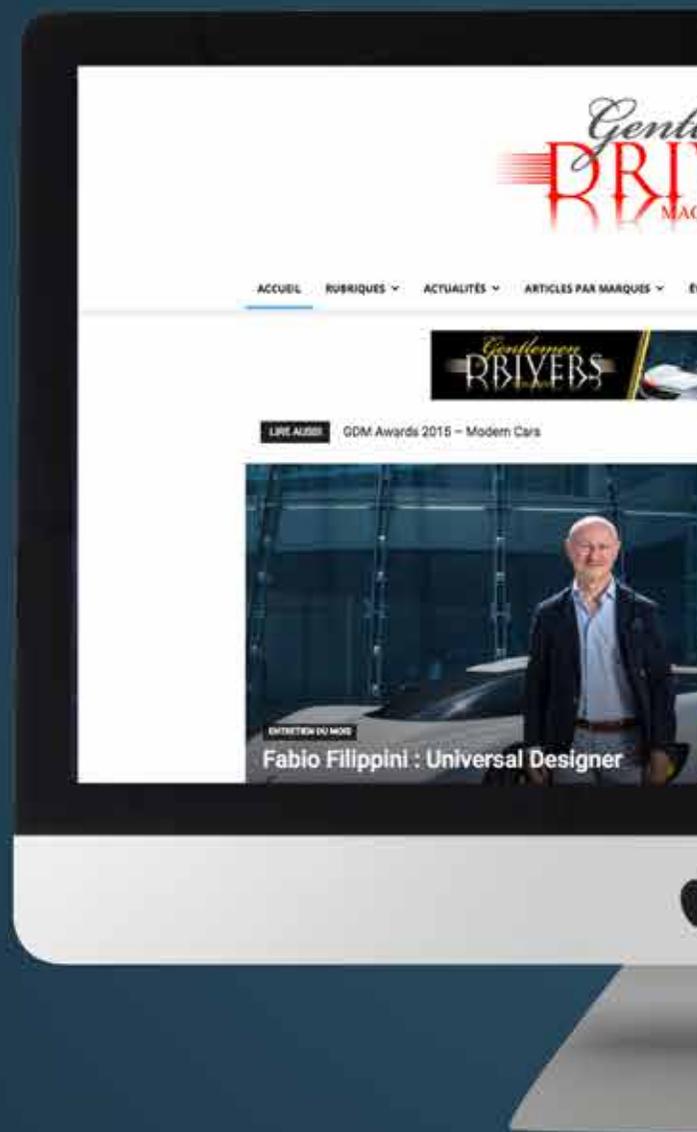
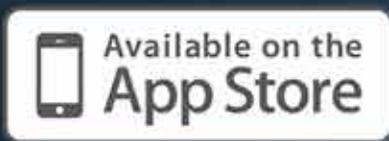
Comme tous les mois, Gentlemen, nos pages lifestyle avec les rubriques, montre, moto ou encore cigare, vous sont dédiées.

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

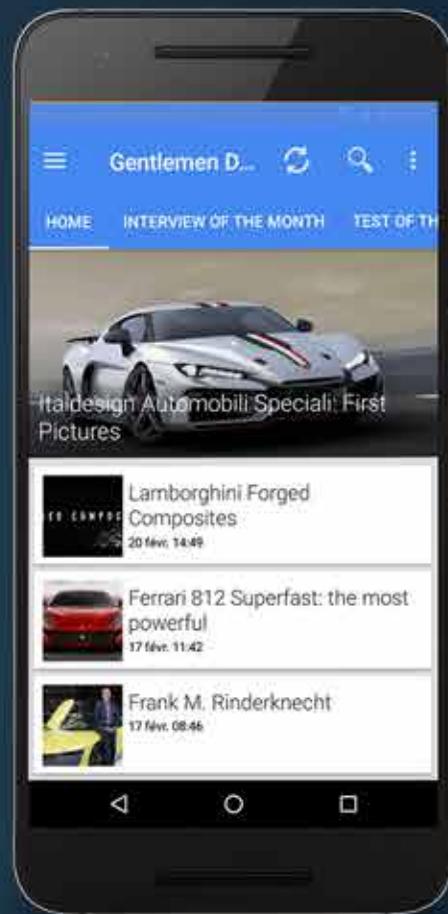
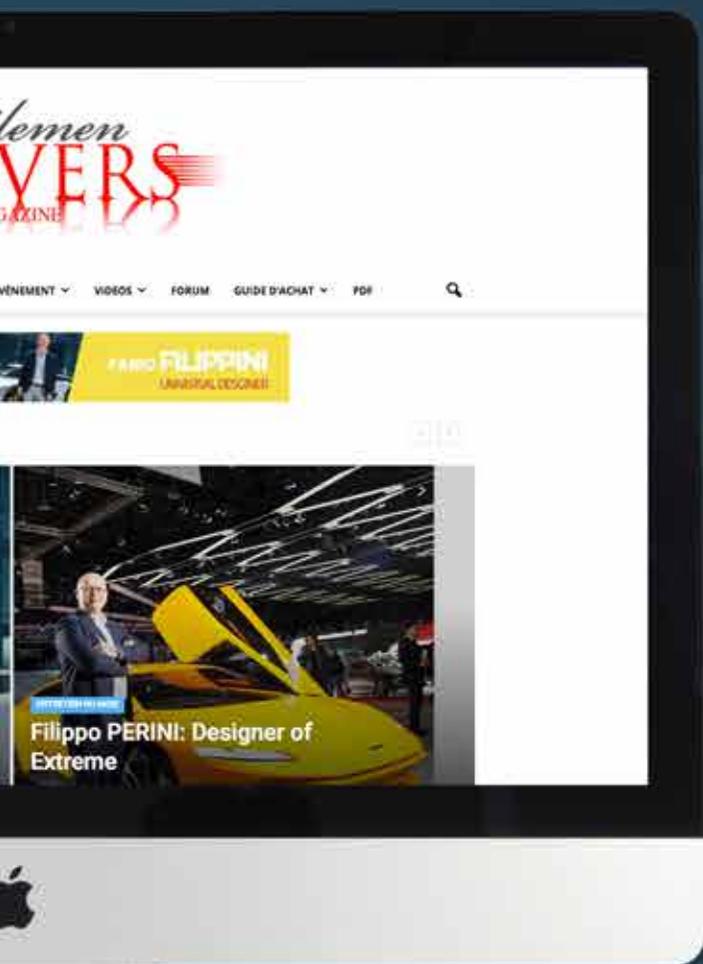
MAGAZINE



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**

- 10-11 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
12 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
14/17 **Auto Concept** Hyperion XP-1 par Youssef Bennour
18/23 **AutoException** Lamborghini Essenza SCV12 par Youssef Bennour
24/29 **Nouveautés** BMW M5 Competition par Majda Karbane
30/35 **Essai** Kia Stinger par Youssef Bennour



36

>45

Entretien du mois **PIERRE YVER**
FLYING GENTLEMAN

- 46/51 **AutoLégende** Porsche 962 Prototype :
La reine de l'endurance par Hamid Benmaarouf

52 **L'Homme**

- 52/53 **Montres** Rolex Cosmograph Daytona Oyster, 40 mm, platinum par Lina Mouafak

54 **Lifestyle**

- 54/55 **Cigare** Cohiba Robustos par Antoine Delmas
56/57 **Art** Sanâa Zagouri par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Hamid Benmaarouf** - **Majda Karbane** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** - **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.gentlemendrivsmag.com

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



18



52



24



14



36



56

46



54



30



La Ford Kuga élue Car of the year Morocco

Le successeur de la Volvo S60 est désormais connu. C'est la Ford Kuga qui a remporté le titre de Car of the year Morocco lors de sa deuxième édition organisée par l'Association des Importateurs de Voitures Au Maroc (AIVAM), à l'issue d'un vote qui a porté sur 19 modèles lancés entre le 1er janvier et le 31 décembre 2020. Il s'agit, des Audi Q3 et Q3 Sportback, BMW Série 2 Gran Coupé et Série 4 Coupé, Ford Focus et Kuga, Hyundai Sonata, Kia K5, Niro et Seltos, Mercedes GLA, Nissan Juke, Opel Corsa, Peugeot 2008, Renault Clio 5 et Captur, Seat Arona, et enfin Skoda Scala et Kamiq. Le véhicule élu a été révélé au public sous format digital mardi 6 avril 2021, pandémie du COVID-19 oblige. Selon un communiqué de l'AIVAM, « l'objectif de cet événement est d'élire la voiture de l'année par un panel sélectionné de journalistes et d'experts spécialisés dans l'automobile en assurant une transparence et une équité à toutes les marques participantes ». Pour rappel, le jury de COTY Morocco était composé de journalistes spécialisés en automobile qui ont procédé à des évaluations statiques avant d'effectuer des essais dynamiques des voitures en lice.

Signalons, enfin, que cet événement est parrainé par de grands partenaires institutionnels notamment Eqdom, Salafin, Sofac, Wafasalaf et Vivalis.

Vivo Energy Maroc soutient l'entrepreneuriat des jeunes

Vivo Energy Maroc, l'entreprise en charge de la commercialisation et de la distribution de carburants et lubrifiants de marque Shell au Maroc et de Gaz de Pétrole Liquéfié de marque Butagaz, dévoile sa nouvelle promotion de collaborateurs bénévoles dans le cadre du « Company

Program » de Injaz Al Maghrib. Destiné à de jeunes élèves et étudiants, ce programme a pour objectif de révéler leur potentiel et préparer leur immersion dans le marché du travail. Depuis 2009, le partenariat entre Vivo Energy Maroc et Injaz Al Maghrib a permis la formation entrepreneuriale de plus de 10 000 étudiants, la création de 120 Junior Entreprises et le développement de 28 start-ups, grâce au programme Smart start, un accompagnement à la création d'entreprise, destiné aux alumnis Injaz. Vivo Energy Maroc renouvelle ainsi sa confiance et son soutien à l'association, acteur majeur de l'éducation à l'entrepreneuriat des jeunes au Maroc.

Une compétition nationale sera organisée à l'issue des différentes séances d'encadrement afin de récompenser les idées les plus innovantes. « Vivo Energy Maroc est un partenaire de référence et de longue date. Grâce à leur soutien et leur implication, nous avons pu mener à bien des programmes majeurs d'encouragement à l'entrepreneuriat. », déclare Laila Mamou, présidente d'Injaz Al Maghrib.

Le marché automobile reprend des couleurs

Selon les statistiques de l'Association des Importateurs de Voitures Au Maroc (AIVAM), 16 717 véhicules neufs, tous segments confondus, ont été vendus au Maroc au cours du mois de mars 2021, soit une hausse de 18,46% par rapport au mois de février 2021. Depuis le début de l'année, les ventes ont augmenté de 37,4%, par rapport au premier trimestre 2020. Par segment, les véhicules particuliers (VP), ont totalisé 39 129 immatriculations au cours du premier trimestre 2021, en hausse de 37%, tandis que 5 034 véhicules utilitaires légers (VUL) ont trouvé acquéreur sur le marché sur la même période, en hausse de 40,14%. Par rapport aux ventes du mois de mars 2020, la hausse des immatriculations est de 165,14%. Un bond spectaculaire qui s'explique par le fait que le mois de mars de l'année dernière a vu le début du confinement strict, imposé par les autorités, pour lutter contre la pandémie de Covid-19, mettant à l'arrêt complet l'activité des concessionnaires. Comparé à mars 2019, la croissance est moins frappante se situant à 1,6%. Ainsi, le marché marocain semble retrouver progressivement les niveaux de ventes d'avant la crise après une année 2020 particulièrement difficile. Par marques, Dacia continue de dominer les ventes avec 11 929 unités vendues depuis le début de l'année, en hausse de 25% par rapport à 2020, soit une part de marché (PDM) de 27%. Renault arrive en deuxième position, avec 5 732 immatriculations depuis le début de l'année (+ 43 %) et une part de marché de 12,98 %. A elles seules, les marques du groupe Renault représentent près de 40% des immatriculations réalisées au cours du premier trimestre 2021. La marque coréenne Hyundai complète le podium avec 3 486 voitures neuves vendues (+ 39,22 %) et une PDM

de 7,89 %. Sur le marché du premium, Audi a réalisé une belle performance avec un cumul des ventes de 906 unités, soit un bond de 143,55%. Mercedes a livré 733 véhicules, soit une progression de 40,69%. La marque à l'étoile est talonnée par BMW, qui a cédé 719 immatriculations, soit une progression de 74,51%.

Auto-Hall lance sa nouvelle marque de véhicules d'occasion Autocaz

Auto-Hall vient de lancer une nouvelle marque de véhicules d'occasion, par le biais de sa filiale Auto-Hall Occasion. Cette plateforme, baptisée Autocaz, devrait lui permettre de tisser sa toile dans un segment au potentiel de croissance avéré. L'objectif derrière cet investissement est d'offrir un service de qualité aux clients et accroître sa part de marché. Considérant que l'achat d'un véhicule d'occasion de nos jours peut parfois se résumer à un véritable parcours du combattant, Autocaz s'est particulièrement concentré sur l'ensemble du processus axé sur la revente ou l'achat d'un véhicule d'occasion. Le but est de rendre l'expérience d'achat du véhicule d'occasion aussi fluide, agréable et sûre que celle d'un véhicule neuf. Au cœur du mégastore de l'opérateur, situé sur le boulevard Lalla Yacout à Casablanca, Autocaz dispose d'un large stock de véhicules d'occasion multimarques. C'est une plateforme sur laquelle les clients peuvent découvrir différents véhicules sur deux étages, d'une capacité de plus de 300 unités et être accompagnés par des conseillers de vente. Les clients désirant acheter un véhicule d'occasion trouveront dans la plateforme Autocaz un outil intuitif et efficace, pour naviguer et choisir parmi des véhicules minutieusement contrôlés sur plus de 120 points, dotés du label « Autocaz Certifié » et garantis 6 mois.

Le Rendez-Vous de Casablanca de l'Assurance tient sa 7^e édition

Organisé par la Fédération Marocaine des Sociétés d'Assurances et de Réassurance et placé sous Le Haut Patronage de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, le Rendez-Vous de Casablanca fait de Casablanca un hub de réflexion sur l'avenir de l'assurance et de la réassurance africaine. Au programme de cette 7^{ème} édition, des tables

rondes autour de l'usage des technologies innovantes et des moyens à mettre en place pour rendre l'assurance plus inclusive et couvrir des populations qui, jusque-là, étaient en marge des systèmes assurantiels classiques. Cette édition est également agrémentée par la présence d'experts internationaux qui partageront leurs expériences face à la gestion de la crise sanitaire liée à la COVID-19 et de manière plus générale la résilience des acteurs de l'assurance face aux pandémies. A cette occasion, M. BENSALAH, Président de la FMSAR a déclaré : « Pour favoriser l'inclusion en assurance, notre secteur est mobilisé afin d'adapter l'offre produits et ajuster les canaux de distribution en vue de cadrer avec les besoins et le pouvoir d'achat de personnes à faible revenu » . Cet événement sera aussi une occasion pour mettre en avant des espaces d'exposition avec 14 exposants virtuels présents au Rendez-Vous de Casablanca de l'Assurance pour présenter leurs services, leurs idées et leurs expertises.

Mohamed Bennani, nouveau directeur général de Renault Maroc



En vue de mettre en œuvre la nouvelle stratégie « Renaultion » de la marque Renault au Maroc, ainsi que le développement de ses activités commerciales, le Groupe Renault annonce la nomination de Mohamed Bennani au poste de directeur général de la marque Renault au Maroc.

Il est rattaché hiérarchiquement à Guillaume Josselin, directeur commercial de la marque Renault, Cluster Europe et Maghreb. Diplômé de l'École nationale supérieure de mécanique et des microtechniques de Besançon et d'une formation au management à l'INSEAD, Mohamed Bennani a intégré le Groupe Renault en 1989. Sa maîtrise du produit de l'automobile et sa formation en ingénierie lui ont permis la prise de fonction de différentes responsabilités et d'une diversité de métiers au sein du Groupe. Le nouveau directeur général dispose également d'une grande expérience à l'international, notamment dans le commerce en France, en Italie, dans les pays du Golfe, au Maroc, en Afrique du Sud, puis en tant que directeur Performances des ventes et réseau de la région AMI Pacifique, à Dubaï.

La Volvo XC 60 passe par la case restylage



Volvo rafraîchit le XC60 pour 2022, avec des mises à jour de design et de technologie. Ainsi, l'écran tactile vertical du XC60 est désormais équipé du système d'infodivertissement Volvo basé sur Android, comme on l'a vu pour la première fois sur les modèles Polestar et le XC40 Recharge électrique. Parmi les autres améliorations technologiques, citons des capteurs, des radars et des caméras plus performants pour les différents systèmes d'aide à la conduite. Les changements visuels sont subtils et comprennent une calandre et un pare-chocs avant remodelés, ainsi que de nouveaux modèles de roues et de nouvelles couleurs extérieures disponibles. De nouveaux matériaux intérieurs sont également au menu. Au chapitre mécanique, nous ne nous attendons pas à voir des changements dans les groupes motopropulseurs disponibles du XC60. Aux États-Unis, il propose les modèles T5, T6 et T8, tous animés par un quatre cylindres en ligne de 2,0 litres. La version du T5 de ce moteur est dotée d'un turbocompresseur et développe 250 chevaux ; le T6 ajoute un surcompresseur pour un total de 316 chevaux et le T8 est un hybride rechargeable avec des moteurs électriques, qui produit une puissance totale de 400 chevaux.

La Vantage F1 Edition marque le retour d'Aston Martin en F1

Aston Martin a fait son retour en F1 lors de la saison 2020. Pour célébrer cet événement, la marque a lancé



le modèle Vantage F1 Edition 2021, qui conserve le moteur V8 4,0 litres d'origine AMG. Ce dernier produit désormais 528 chevaux, soit 25 chevaux de plus qu'une Vantage standard. Cependant, il développe toujours le même couple de 685Nm et transmet toute cette puissance aux roues arrière par l'intermédiaire d'une transmission automatique à 8 rapports améliorée. Selon Aston Martin, la nouvelle boîte à vitesses permet des changements de rapports plus rapides et des temps de passage plus courts. Avec plus de puissance et une boîte à vitesses plus rapide, il est naturel de s'attendre à de meilleures performances, mais ce n'est pas le cas. L'Aston Vantage F1 Edition passe de zéro à 100 km/h en 3,5 secondes et a une vitesse de pointe de 314 km/h, des chiffres identiques à ceux d'une Vantage standard. La Vantage F1 Edition dispose d'un nouveau splitter avant plus aérodynamique, d'un aileron arrière plutôt massif et de modifications du soubassement, afin d'augmenter la force d'appui à haute vitesse. Aston n'a pas annoncé de chiffres précis, mais a déclaré que l'édition F1 produit 200 kg de plus d'appui qu'un coupé Vantage. Parmi les autres nouveautés, citons les quatre embouts d'échappement, les bandes gris foncé mat, les garnitures extérieures en fibre de carbone et la nouvelle calandre à lamelles. Les choix de couleurs extérieures sont limités au noir, au blanc et au vert Aston Martin Racing Green.

LA HAUTE DÉFINITION DU SUV



*Hors frais de peinture et frais d'immatriculation

Photo non contractuelle

JEEP GRAND CHEROKEE DIESEL AUTOMATIQUE À PARTIR DE 420 000 DHS*

SIÈGES EN CUIR • TOIT OUVRANT ÉLECTRIQUE • UCONNECT AVEC ÉCRAN TACTILE 8.4"
NAVIGATION GPS • CAMÉRA DE REcul • JANTES 20"

www.jeep.ma

Jeep
THERE'S ONLY ONE

CASABLANCA - MOTORVILLAGE CASABLANCA : KM 6 BOUSKOURA SORTIE VILLE VERTE, BOUSKOURA - TÉL.: 05 22 01 70 00. • **LA CONTINENTALE**: 251, BD ROUDANI • BD ABDELMOUMEN ANGLE RUE SOUMAYA • ROUTE AZEMMOUR KM15 (CARREFOUR DAR BOUAZZA) - TÉL.: 05 22 77 66 00. • **HCEM** : KM 11,20 RTE COTIÈRE 111 BERNOUSSI ZENATA. TÉL.: 05 22 35 19 11. • **RABAT - ORBIS PREMIUM AUTOMOTIVE** : 32 AVENUE HASSAN II, LOT VITA - TÉL.: 05 37 28 35 50. • **ELJADIDA - LA CONTINENTALE** : LOT 343 - ZONE INDUSTRIELLE - TÉL.: 05 22 77 66 00. • **MARRAKECH - MANISS AUTO** : KOUDIAT LAABID, ROUTE DE CASABLANCA - TÉL.: 05 24 30 91 01. • **FÈS - ETS MERNISSI** : KM 1 ROUTE DE MEKNÈS 30000. • 35 AVENUE DES FAR - TÉL.: 05 35 62 22 32. • **AGADIR - FENIE BROSSETTE** : 46, BAB AL MADINA - TÉL.: 05 28 32 25 81. • **TANGER - ORBIS AUTOMOTIVE** : ROUTE DE RABAT, HAY HASSANI, BD DES FAR - TÉL.: 05 39 42 23 35. • **MEKNÈS - SAIS AUTO** : LOT 3 AL ISMAILIA LOTISSEMENT AL YOUSR, SIDI BOUZAKRI - TÉL.: 05 35 45 25 14. • **TÉTOUAN - LEADER TAMOUDA** : BD 9 AVRIL VOIE DE CONTOURNEMENT BP. 211 - TÉL.: 05 39 96 56 98. • **ERRACHIDIA - SAISS AUTO** : ROUTE DE MEKNÈS - TÉL.: 05 35 57 36 59.

Motors

Auto Concept

par Youssef Bennour

AUTO CONCEPT



**HYPERION
XP-1**

UNE BOMBE À HYDROGÈNE



AUTO CONCEPT



Une entreprise basée à Orange, en Californie, a dévoilé un supercar électrique à hydrogène baptisé XP-1. Il s'agit d'Hyperion, une start-up technologique spécialisée dans la production, le stockage et la propulsion de l'hydrogène. Le XP-1 est un concept, mais Hyperion prévoit de le mettre en production. La société a déclaré qu'elle prévoyait de lancer la production sur un site aux États-Unis dès 2022 et qu'elle limiterait la voiture à 300 unités. Le travail

sur la XP-1 a en fait commencé en 2016 et Hyperion travaille sur les technologies qui la sous-tendent depuis une décennie. La XP-1 est essentiellement une voiture électrique, qui échange la batterie contre une pile à combustible. La pile à combustible combine l'hydrogène stocké dans des réservoirs en fibre de carbone avec l'oxygène de l'air, dans un processus qui crée de l'énergie électrique, le seul sous-produit étant l'eau. Cette énergie est ensuite stockée dans



un supercondensateur, qui alimente les moteurs électriques du véhicule. Les supercondensateurs ne peuvent pas contenir autant d'énergie qu'une batterie, mais ils sont beaucoup plus petits, plus légers et plus efficaces. Les supercondensateurs offrent un rapport charge/décharge de 1 :1, ce qui signifie qu'ils nécessitent exactement la même quantité d'énergie pour se charger que celle qu'ils peuvent stocker et décharger, ce qui en fait un moyen incroyablement

efficace de stocker et de réutiliser l'énergie cinétique, autrement gaspillée dans une configuration hybride. Mais qu'en est-il des performances de la XP-1 ? D'après Hyperion, la voiture atteindra les 100 km/h en 2,2 secondes et culminera à plus de 350km/h en vitesse de pointe. La société a également déclaré que le XP-1 devrait couvrir plus de 1.600 kilomètres en conduite mixte à des vitesses normales, en utilisant un seul plein d'hydrogène.

par Youssef Bennour

LAMBORGHINI ESSENZA SCV12

PURE PISTARDE

La marque de Sant'Agata Bolognese vient d'enrichir son catalogue par un modèle on ne peut plus exclusif : la Lamborghini Essenza SCV12, hypercar pour usage sur piste uniquement, en édition limitée à 40 exemplaires.







Propulsée par des solutions d'ingénierie dérivées de la course, la Lamborghini Essenza SCV12 trouve son cœur battant dans un V12 de plus de 830 ch de puissance et une suralimentation dynamique à haute vitesse. Les tuyaux d'échappement ont également été conçus en collaboration avec Capristo et réduisent la contre-pression pour améliorer

les performances. Aux côtés de ce groupe, on trouve une nouvelle boîte de vitesses à 6 rapports, placée transversalement à l'arrière et associée à la propulsion, tandis que le rapport poids/puissance est de 1,66 kg/ch : un résultat également obtenu grâce à un châssis monocoque en fibre de carbone et non associé à une cage de retournement en



Moteur :	V12 6 498 cm ³
Puissance :	830 ch
Couple :	-----
Boîte de vitesses :	Séquentielle à 6 rapports X-trac
Transmission :	Propulsion
Poids et mesures	
Poids à vide :	1.377 Kg
Dimensions :	-----
Réservoir :	92 litres
Volume coffre :	540 Litres
Pneumatiques :	285/650/19-354/725/20
Performances globales	
Vitesse max :	338 km/h
0 à 100 :	2,8 s
Consommation :	-----
Émissions de CO2 :	-----

acier. La Lamborghini Essenza SCV12 répond aux normes de sécurité de la réglementation FIA pour les prototypes. Elle est également équipée d'une suspension arrière à biellettes, installée directement sur la boîte à vitesses, de pneus Pirelli slick et de jantes en magnésium de 19 pouces à l'avant et de 20 pouces à l'arrière, derrière lesquelles se trouvent des

disques et des étriers de frein Brembo Motorsport. Mais ce n'est pas tout : la Lamborghini Essenza SCV12 garantit un appui de 1.200 kg à 250 km/h. Ce résultat est dû à une attention particulière portée à l'aérodynamisme : le capot avant présente une double prise d'air avec une nervure centrale, typique de la voiture de course Huracán, qui sépare les flux



d'air chaud provenant du radiateur et achemine l'air froid vers la prise d'air située au milieu du toit. À l'avant également, on remarque le splitter et les deux appendices latéraux ; sur les côtés, les flux destinés au refroidissement du moteur et de la boîte de vitesses ont été optimisés, grâce à l'utilisation d'ailettes verticales, placées sur le seuil. L'ensemble aérodynamique est complété par le grand aileron

arrière réglable à double profil. Les clients de la Lamborghini Essenza SCV12 feront partie d'un club exclusif qui leur donnera accès à des programmes de pilotage pour conduire leur hypercar sur tous les circuits les plus prestigieux du monde. Le programme comprend un service de stockage dans un nouveau hangar construit à Sant'Agata Bolognese pour le club Essenza SCV12. Chaque voiture disposera d'un box



personnalisé et de services dédiés, notamment des webcams pour permettre aux clients de contrôler leur voiture 24 heures sur 24 via une application. La structure est complétée par le "Lamborghini Squadra Corse Drivers Lab", développé en collaboration avec la société italienne TecnoBody, pour offrir des programmes de préparation athlétique, similaires à ceux suivis par les pilotes officiels Lamborghini. Le

calendrier des circuits débutera en 2021, avec des événements "arrive and drive" sur autant de circuits homologués FIA Grade 1. Le personnel technique de la "Squadra Corse" apportera son aide, avec le soutien d'Emanuele Pirro, quintuple vainqueur des 24 heures du Mans et tuteur exceptionnel pour les clients pilotes et de Marco Mapelli, pilote d'usine Lamborghini Squadra Corse.



BMW M5 COMPETITION

RADICALE

La berline de performance M5 de BMW a été mise à jour pour s'aligner sur la Série 5, récemment liftée. La rivale de la Mercedes-AMG E63 reçoit un certain nombre de révisions, notamment un style modifié, de nouvelles technologies embarquées et un châssis retouché.





Les changements extérieurs de la M5 se concentrent principalement sur la partie avant, où une nouvelle calandre à double barre est présente aux côtés d'un pare-chocs reprofilé, avec de nouvelles prises d'air. Les phares ont également été redessinés, avec de nouveaux tubes LED en forme de L et l'incorporation du Dynamic Laser Matrix Beam de BMW, pour une luminosité accrue. À l'arrière, on retrouve une poupe

avec diffuseur arrière redessiné, ainsi que de nouveaux feux arrière à LED 3D et une nouvelle forme de sorties d'échappement. La M5 mise à jour est recouverte de nouveaux détails noirs, notamment sur la calandre et la grille d'admission, le becquet du couvercle de coffre, les coques de rétroviseurs, les sorties d'échappement et la jupe arrière. Cinq nouvelles finitions de peinture et un nouveau design de jantes de 20 pouces sont



Moteur : 8 cylindres V, 32 S, 4395 cm³
Puissance : 626 ch
Couple : 750 Nm
Boîte de vitesses : Automatique 8
Transmission : 4x4

Poids et mesures
Poids à vide : 1940 Kg
Dimensions : 4,97 m/1,9 m/1,47 m
Réservoir : 68 litres
Volume coffre : 530 Litres
Pneumatiques : 275/35 Y 20-285/35 Y 20

Performances globales
Vitesse max : 305 km/h
0 à 100 : 3,3 s
Consommation : 10,6 L/100 km
Émissions de CO₂ : 246 G/Km

également proposés. Les modifications apportées à l'habitacle reflètent celles de la Série 5 standard et comprennent un écran d'infodivertissement plus grand, de 12,3 pouces, exploitant le dernier système iDrive de septième génération. Des efforts ont été faits pour améliorer l'ergonomie, avec deux nouveaux boutons sur la console centrale repris de la M8. L'un d'eux permet au conducteur de passer rapidement du mode route, dans

lequel tous les systèmes de sécurité sont opérationnels, au mode piste, qui désactive tous les systèmes, sauf l'avertisseur de collision et l'assistant d'évasion. Il empêche même les feux de détresse de s'allumer en cas de freinage brusque. L'autre bouton permet d'accéder rapidement aux modes de configuration individuels pour le moteur, le châssis et la boîte automatique à huit rapports de série. Sous le capot, on retrouve un V8

bi-turbo de 4,4 litres développant 626 ch et un couple de 750 Nm à 1.800 tr/mn. Les performances sont du même acabit, avec un 0 à 100 km/h en 3,3 secondes et une vitesse de pointe de 305 km/h, avec le pack M Driver en option. En termes de comportement routier, la M5 Compétition a reçu des révisions du châssis, sous la forme de nouveaux amortisseurs provenant de la

M8 Gran Coupé. Ils sont censés améliorer le confort, en réduisant les mouvements de la carrosserie sur les bosses et les ornières. Les freins M Compound sont inchangés, mais de nouvelles options de couleur pour les étriers sont désormais disponibles. Il y a lieu de noter que les livraisons ont déjà commencé au troisième trimestre de 2020.







KIA STINGER

LE BON COMPROMIS

Présentée au Salon de Détroit 2017, la Kia Stinger a apporté un vent de fraîcheur bienvenu dans le segment des berlines familiales, grâce à son esthétique à la fois originale et réussie. À l'occasion de son introduction au Maroc, l'importateur de la marque a aimablement mis à notre disposition un exemplaire de ce nouveau modèle...Récit





Côté design, la sportivité est de mise, avec un bouclier avant ajouré, des extracteurs d'air sur le capot et les ailes avant, quatre sorties d'échappement, des jantes de 18 pouces ou encore des étriers de freins rouges. Des touches de chrome, mariés à des éléments noir laqué, viennent rehausser l'ensemble, de fort belle manière.

Au niveau de l'équipement, c'est Byzance, puisque rien

ne manque à l'appel : jantes de 18 pouces, système de navigation par satellite à écran tactile de huit pouces, siège conducteur à commande électrique, intérieur cuir, toit ouvrant électrique, volant chauffant, ouverture et démarrage sans clé, sans oublier l'arsenal de sécurité : reconnaissance des panneaux, régulateur adaptatif ou alerte de collision frontale avec les piétons.

Sous le capot, nous avons affaire à un 4 cylindres turbo,



qui développe 255 chevaux à 6.200 t/min et un couple de 350 Nm de 1.400 à 4.000 t/min. Les performances sont au diapason, avec un 0 à 100 km/h expédié en six secondes et une vitesse de pointe culminant à 240 km/h. Nous nous sommes délectés de sa douceur et de sa réactivité, le tout agrémenté d'un joli timbre, qui fait penser à un six cylindres. Mais ce qui nous a le plus impressionné, c'est la sobriété de la voiture, malgré sa

cavalerie et son poids respectables. Au niveau de la tenue de route, le châssis à propulsion et la direction précise sont à plébisciter, au même titre que la boîte à vitesses qui nous a ravis par sa réactivité et sa douceur. De plus, la Stinger se comporte bien, malgré le fait qu'elle ne soit pas disponible avec des amortisseurs adaptatifs. Le châssis de la Stinger reçoit un amortissement variable appelé DSDC, des liaisons



arrière à 5 bras. Notre version d'essai était chaussée en 18 pouces (225/45R18). À l'intérieur, le cuir est somptueux, même si les sièges manquent un peu de soutien. L'ergonomie est également un des points

forts de la voiture, comme en témoignent le système d'infodivertissement performant et les boutons de la climatisation à portée de main. Bien que la forme de coupé de la Stinger lui confère plus de présence sur la



route qu'une berline conventionnelle, l'espace à l'arrière est un peu affecté. Pour une grande berline aux allures de coupé 4 portes (4,83 m de long pour 1,87 m de large), la garde au toit est limitée pour les adultes de grande

taille, mais ce n'est pas rédhibitoire, car le confort reste de bon aloi. Notons enfin que les sièges se rabattent à 60/40, ce qui facilite le chargement d'objets longs dans le coffre.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

PIERRE YVER

FLYING GENTLEMAN





ing engines & transmissions
manufacturer
design
ction

ing engines & transmissions
manufacturer
design
ction

MONTEBELLO

MAGAZ

GOODYEAR

DUNLOP

PRIMAGAZ

BBS

MICHELIN

Esso

45
ADVAN

**PIERRE
YVER**

FLYING GENTLEMAN

Connu pour son caractère un peu « soupe au lait », mais surtout pour son sourire malin du genre de ceux à qui on ne la fait pas, Pierre Yver a gravé son nom dans le registre d'or de la mythique course mancelle. En effet, le Normand est tout simplement le huitième pilote le plus capé aux 24 Heures du Mans, avec 22 participations. Passionné dès sa douce enfance par la compétition automobile, il démarre sa carrière de semi-professionnel dans les années 1970, avant d'écumer de nombreux circuits, des courses de côte, en passant par les 24 heures du Mans, le Super Tourisme et en finissant par le rallye Paris-Dakar. Pourtant, ce fils de quincailliers saint-lois n'était pas forcément destiné à devenir un grand pilote. Mais le virus l'a pris très vite, lui qui habitait tout près d'une course de côte reconnue : les Teurses d'Hébécrevon. Son carburant, c'est la ténacité et la pugnacité à vouloir courir à tout prix. Il aura côtoyé durant trois décennies le gratin du sport automobile et réussi à se faire un nom parmi tant de candidats et si peu d'élus. Porsche, Lola, Courage, il a piloté des bolides tous plus rapides les uns que les autres. Certains de ses souvenirs sont teintés d'émotion. Comme lorsqu'il a terminé 2^e au Mans. Celui dont l'ambition était de faire 24 fois les 24 heures avait renoncé à courir en 2000. Et c'est le kitesurf qui fera office de succédané pour assouvir cette soif d'adrénaline et de vitesse, toujours incandescente. Dans cet entretien, Pierre Yver retrace son histoire d'amoureux de la vitesse et de la glisse et revient avec émotion sur les principales étapes qui ont émaillé son riche parcours de pilote automobile.



PIERRE
YVER

FLYING GENTLEMAN



Racontez-nous vos débuts dans l'automobile.

Mes parents étaient des quincailliers sur la place de Saint-Lô. J'ai beaucoup de souvenirs d'enfance, mais particulièrement de mes vacances en famille, quand mon père nous embarquait dans la Simca Trianon tractant une caravane, à la conquête des volcans d'Auvergne. La rudesse des côtes venait à bout du souffle du petit moulin de la berline, au point que nous étions obligés de descendre de la voiture pour que mon père puisse relancer la machine.

J'ai manifesté très tôt un grand intérêt pour l'automobile, un penchant qui se confirma quand je me mis à dévorer les histoires du jeune Michel Vaillant. Au fil du temps, une idée commença à germer dans ma tête : devenir pilote automobile !

À l'âge de 10 ans, je me suis mis en quête de construire un kart. Le soir, je me dirigeais vers l'atelier de mon père et m'occupais à découper et à souder les tubes pour donner forme au châssis et j'utilisais les roues de brouette en guise de liaisons au sol. Enfin, j'ai déniché un moteur de moto pour propulser mon engin, qui m'a permis de goûter aux premières joies du pilotage, sur la place centrale de Saint-Lô.

Vous souvenez-vous de votre première voiture ?

Au milieu de l'année 1965, après l'obtention de mon brevet, j'ai investi l'argent économisé de mes jobs d'été dans l'achat de ma première voiture. C'était la Mini Austin 850 de ma mère, qui me l'a vendue à des conditions très favorables.

Un jour j'ai décidé de me mettre le pied à l'étrier en sport automobile. L'occasion ne tarda pas à se présenter, suite à l'organisation d'un slalom non loin de chez moi, le gymkhana de Tessy sur Vire. Ce fut une première expérience très concluante, puisque je remportai ma classe haut la main. Inutile de préciser que le désir de

pratiquer la compétition automobile n'en fut que plus accentué.

Après l'obtention de mon bac, doublé d'un CAP en mécanique automobile, je dégotai un job de technicien dans un garage Citroën à Paris. Mais ce fut une courte aventure, ayant été vite dépaycé par le climat pesant de la capitale. En réfléchissant, je me suis rendu compte que je ne n'étais pas très attiré par la réparation automobile et que ce qui m'obsédait dans ce milieu, c'était la course automobile.

Par la suite, je vendis la Mini au profit d'un véhicule plus sportif, à savoir la fameuse Renault Gordini 1100, avec laquelle je n'ai participé à aucune épreuve officielle, mais qui a sillonné toutes les routes sinueuses du centre de la Manche.

Début 1967, je me séparai de ma Gordini, car je fus appelé sous les drapeaux et c'est une Citroën 2 CV qui me tiendra compagnie durant mes 18 mois de service militaire. Je dois reconnaître que je n'ai jamais conduit aussi dangereusement qu'avec elle, car j'étais toujours en retard pour les retours à la caserne.

Et qu'en est-il de vos débuts en compétition automobile ?

Dès mon retour du service militaire, je me suis acheté une autre R8 Gordini et je débutai dans la compétition, en me joignant à l'équipe caennaise Léopard, qui comptait dans ses rangs des pilotes prometteurs, dont un certain Hervé Poulain.

Ma première course fut un fiasco, car oubliant de changer mes jantes larges, je me retrouvai embarqué malgré moi dans la Classe 2, qui est réservée aux voitures préparées à des motorisations plus puissantes. Cette expérience m'obligea à mettre un peu d'eau dans mon vin, en me contentant de passer cette première année à apprendre davantage le métier de pilote. Course après



Bio express :

1947 : naissance à Saint-Lô (Manche)

1972 : débute à l'école de pilotage du Mans, dont il remporte le volant Shell

1975 : participe à la Formule Renault Europe

1978 : première course aux 24 heures du Mans avec le Team Pronuptia

1984 : participe à son premier Paris-Dakar

1986 : intègre le team Kremer Racing au volant d'une Porsche 956

1987 : réalise sa meilleure performance au Mans, en terminant deuxième sur la Porsche 962C de l'équipe Primagaz Compétition

2017 : bat le record du monde de Kitesurf dans la catégorie Seniors (+ de 70 ans).

PIERRE YVER

FLYING GENTLEMAN

course, les résultats se firent meilleurs, en partie grâce aux bons conseils d'Hervé Poulain.

En 1970, je décidai de goûter aux joies du pilotage sur un vrai circuit et m'engageai dans la coupe Gordini sur le circuit Bugatti, situé au Mans. Je terminai deuxième de ma classe, mais malheureusement, je fus déclassé pour cause de non-conformité de ma voiture. En cherchant à connaître la cause de cette décision, je fus surpris d'apprendre qu'une banale patte d'alternateur non d'origine (appartenant à une R16) était le motif pour lequel je fus exclu. Frustré mais pas vaincu, je décidai de continuer la course automobile, même si mon père, pourtant passionné, ne voyait pas les courses d'un très bon œil. Le bilan de la saison fut positif et les succès sur les courses de côtes se succédèrent, au point où j'arrivai à gagner autant d'oseille en course qu'en travaillant avec mon père. C'était le début du professionnalisme.

Désirant monter en puissance, je nourris le désir d'acheter une Alpine 1600, mais faute de budget, je me résignai à construire moi-même ma propre voiture. Avec l'aide de mon mécanicien, je dénichai un châssis « Macardier » d'occasion et y logeai un moteur neuf d'Alpine. La voiture ne tarda pas à montrer tout son potentiel et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, les annonceurs (Primagaz, Jacob Delafon) ont afflué et m'ont soutenu financièrement.

Mes débuts avec ma nouvelle voiture de course étaient de très bon augure, mais ma première victoire de groupe fut sur l'épreuve vendéenne de Montaigu, où j'ai réussi à surclasser des Porsche Carrera 6 et autres 908, excusez du peu ! La saison se termina sur une note positive, mais j'ai toujours le regret de n'avoir pas concouru dans le Groupe 4, réservé aux prestigieuses Alpines.

Comment avez-vous opéré le virage vers la monoplace ?

Après tant de courses et de succès, je commençai à avoir des visées sur la monoplace et plus particulièrement la Formule Renault, mais faute de moyens, je me résignai à m'inscrire à l'école de pilotage de l'ACO, avec la ferme intention d'y décrocher le fameux volant Shell. Pour m'habituer au pilotage de monoplaces, j'acquis une Martini Mk4 vieille de deux ans. Au bout de plusieurs mois d'efforts et de sacrifices, je réalisai finalement mon rêve, en décrochant le très convoité Volant Elf ACO.

Dans quelle mesure l'obtention du Volant Shell fut pour vous un vrai tremplin pour la suite ?

Pour disputer la saison de Formule Renault 1973, Shell et ACO mirent à ma disposition un châssis Martini MK11,



propulsé par un moteur R12 Gordini. Parallèlement, le groupe Primagaz me confia la gestion de la concession de Saint-Lô. La concurrence était rude et la sélection impitoyable. Pour bien figurer au niveau du classement, j'ai dû aller au-delà de mes limites. Globalement, je réussis à figurer au milieu du classement (Albi 11e, Nivelles en Belgique 14e et Nogaro 13e). Mais grande fut ma déception quand j'appris lors de l'avant-dernière course de l'année que Shell avait mis un terme à sa collaboration avec l'Automobile Club de l'Ouest.

L'année suivante, je cassai ma tirelire et m'offris la coqueluche du championnat, la dernière Martini Mk14. Mais je restai à la recherche d'un bon mécanicien, que je trouvai finalement au sein même de l'entreprise familiale. Grâce à mes bons résultats de début d'année, je réussis à intégrer l'écurie UFP-Targa. Je continuai sur ma lancée en me retrouvant au milieu du classement, jusqu'au circuit de Karland-Miréval, où je pus pour la première fois goûter aux joies du podium, en me classant troisième.

Quel bilan faites-vous de votre participation en Formule Renault Europe ?

En 1975, je participai à la Formule Renault Europe, ce qui signifia pour moi le passage à un niveau supérieur, mais avec encore une fois de gros sacrifices financiers, à cause de mon départ de l'équipe UFP-Targa. Ce fut une saison sans relief particulier, mais qui me permit quand même de vivre de très belles sensations et un plaisir de pilotage encore inconnu pour moi. À la fin de la saison, j'ai dû rattraper provisoirement mon casque, faute de budget.





Croyant en avoir terminé avec ma carrière de pilote suite à une année 1976 sabbatique forcée, je retrouvai le bonheur du pilotage au gré d'une rencontre hasardeuse avec un pilote en herbe qui m'a proposé un baquet pour des courses de rallye. Quoiqu'elle fût éphémère, cette collaboration me redonna envie de reprendre le volant.

Comment vous êtes-vous orienté vers les 24 heures du Mans ?

Ce fut à l'occasion d'une course des 24 H du Mans, où j'étais simple spectateur. J'y rencontrai par hasard une vieille connaissance, Michel Elkoubi, qui me fit part de son intention de s'engager l'année suivante dans cette superbe aventure et il me proposa de m'associer avec lui. Grâce à quelques sponsors, Michel fit l'acquisition d'une Lola de 265 ch que nous engageâmes en Groupe VI. Une étoile montante en la personne de Philippe Streiff se joindra par la suite à nous. C'est un vieux rêve de gosse qui s'est finalement concrétisé, même si le résultat final de cette première participation était loin d'être escompté. Pour ma deuxième participation à la course mancelle, je restai toujours fidèle à mon ami Michel et cette fois, nous choisissons comme troisième pilote Max Cohen Olivar. Entre temps, je participai aux 24 heures du Paul Ricard, aux côtés de Jean Louis Trintignant, acteur au sommet de son art et pilote rapide.

Pour revenir à ma deuxième participation au Mans, elle fut ternie par des soucis mécaniques et la pluie n'arrangeant rien à l'affaire, l'espoir de remporter la victoire du groupe s'est évanoui rapidement. Pour la seconde fois, la ligne d'arrivée est franchie, avec à la clef une place de 21^e au classement général et le podium, avec une 3^e place du groupe.

En 1980, je reçus l'appui financier salubre de Primagaz, me permettant de participer pour la troisième année consécutive à la course mancelle, même si cette dernière se solda par un abandon. J'intégrai en 1986 l'écurie allemande Obermaier. En 1987, à bord de ma Porsche 962 prototype, je décrochai la deuxième place des 24 Heures du Mans, avec mes coéquipiers Jürgen Lässig et Bernard de Dryver.

Comment avez-vous vécu ce triomphe ?

Le podium et la marée humaine qui l'encercle sont des souvenirs gravés à jamais dans ma mémoire. Je revis ce moment avec beaucoup d'émotion à chaque édition et avec autant d'intensité qu'au départ ! Seule cette course provoque chez moi autant d'enthousiasme, parce que c'est la plus belle et que nous aurions pu la gagner.

Que pouvez-vous nous dire sur le pilotage au Mans ?

Le pilotage est différent de la monoplace ou du rallye et il exige beaucoup d'endurance et un physique très solide. Conduire la nuit au Mans sous la pluie ne génère aucun plaisir, car s'envoyer les Hunaudières à fond derrière les autres concurrents eux aussi lancés à plus de 300 km/h sans avoir la moindre vision devant soi, cela relève à mon sens du plus pur masochisme. Par ailleurs, ayant eu la malchance de me retrouver un jour au bord de la piste, au beau milieu de cette immense ligne droite des

PIERRE YVER

FLYING GENTLEMAN

Hunaudières, m'a fait prendre conscience de la vitesse de passage des voitures sur ce tronçon où le pilote doit rester à fond du début à la fin, tout en contre-braquant légèrement dans la courbe. Parcourir 100 mètres par seconde c'est « très très vite » !

Et quid du Paris-Dakar ?

Durant l'automne 1983, je rencontrai Pascal Thomasse, pilote qui disputait des rallyes au volant de sa Renault 5 Turbo Maxi. Il me fit part de son projet de prendre le départ du prochain Paris-Dakar. Toujours à l'affût de nouveaux défis, je lui proposai de l'accompagner pour prendre le départ du Dakar 1984. Nous sommes arrivés sur cette épreuve devenue mythique avec beaucoup d'humilité, surtout en ce qui me concerne, car je ne possédais qu'une piètre expérience de la discipline, étant déjà catalogué comme « pistard ». Mais malgré des ennuis mécaniques à répétition, nous nous sommes classés à une superbe 12e place. De quoi me donner l'envie de retenter une deuxième aventure dans le désert africain. Ce fut le cas l'année suivante, où malheureusement cette expérience s'est soldée par un abandon. Et bis repetita en 1987, où j'avais pour copilote le légendaire coureur cycliste Jacques Anquetil. Seule consolation, une présence médiatique exceptionnelle, à laquelle je n'étais pas habitué. Et après un intermède en 1988, je me lançai à nouveau dans l'aventure, à bord d'un Nissan Terrano, qui ne parviendra non plus à rallier l'arrivée !

Quelles sont les contraintes du pilotage, au Paris-Dakar ?

Les étapes étaient beaucoup plus longues que maintenant, le moindre faux pas mécanique ou de navigation, nous entraînait irrémédiablement dans une spirale infernale : arrivée tardive, réparation sans assistance, peu ou pas de sommeil, ce qui augmentait la fatigue...

Vous faisiez également de la course motonautique...

J'ai participé à plusieurs courses des 24 Heures motonautiques de Rouen. Ces dernières constituent le plus grand événement d'endurance motonautique au monde. Les meilleurs compétiteurs de plus de 20 nations viennent s'affronter au cœur de la Ville de Rouen, autour de l'île Lacroix, qui devient le temps des 24Heures de Rouen, la capitale du motonautisme. En 1985, j'ai participé à ma dernière course. Les nouveaux règlements favorisaient les catamarans, ce qui occasionnera par la suite de nombreux accidents,



dont certains mortels. Jugeant que cette discipline était devenue trop dangereuse, je préfèrai m'éclipser et fermer la parenthèse.

13-Pouvez-vous nous raconter quelques anecdotes, qui vont ont marqué ?

D'autres sont spectaculaires, comme cette fois où j'ai failli percuter un commissaire de course. D'autres encore sont plus drôles. Comme lors d'une parade en centre-ville du Mans, pour les 24 Heures de 1995, où j'entamais ma dix-huitième participation. Je commençais à jouir d'une certaine popularité, mais mes nombreuses admiratrices avaient pris de l'âge. C'est en tout cas ce que m'on fait remarquer mes coéquipiers, saisis d'une certaine jalousie, et qui ne manquaient pas d'insister sur mon succès auprès des ménagères de plus de 50 ans. Mais peu importe, la notoriété était là et j'en profitais ! Sur ma deuxième participation au Dakar en 1985, j'ai également vécu une drôle de mésaventure, quand deux assaillants nous ont confisqué nos passeports et c'est une bonne bouteille de Calvados qui a convaincu les agresseurs de nous restituer nos précieux sésames (rires).

Après votre retraite, vous avez repris la compétition.

J'ai repris la course en 2010, quand le fils de mon meilleur ami, Arnaud Chouraki, m'a invité à courir avec lui au Mans en relais, à l'occasion d'une finale de race car. J'ai terminé 16^e sur 24. C'était surtout une course symbolique et un plaisir d'être avec Arnaud. L'année suivante, les résultats progressèrent, avec une douzième place bien méritée. Je garde un très bon souvenir de cette course atypique, avec entre les mains





un gros kart dont il faut dompter la puissance de 450 ch pour 1.100 kg.

Vos hobbies ?

Retiré des circuits depuis 1999, deux ou trois courses pour le plaisir mis à part, j'ai pris mes quartiers depuis quelques années sur la côte couterçaise. C'est là que je pouvais m'adonner à deux passions : des maquettes d'automobile, dont des répliques grandeur nature en bois de voitures que j'ai pilotées. Mais aussi le kitesurf. Une vraie drogue.

Avez-vous trouvé dans le kitesurf un prolongement des sensations éprouvées au volant des bolides de course ?

J'ai quitté le monde de la course automobile en 2000 et je devais trouver un palliatif. La course et l'addiction à

la compétition m'ont ainsi poussé à trouver un sport apte à générer des poussées d'adrénaline qui allaient assurément me manquer. Entouré d'amis de mon âge, je me suis retrouvé sur un practice de golf avec, je l'avoue, peu de conviction, si ce n'est de vouloir expédier la balle le plus loin possible. Ce ne fut pas concluant, mais j'avoue que ce sport demande calme et concentration et je n'y étais pas préparé.

Le kitesurf fit alors son apparition. La mer a toujours été depuis mon enfance mon deuxième élément. J'y ai pratiqué le ski nautique, le bateau, la planche à voile et j'avoue ne pas pouvoir m'en passer. Voilà donc ce nouveau sport plein de promesses et d'émotions. Sport individuel bien sûr, ce qui correspond à mon caractère, mais qui malgré tout entraîne un regroupement de pratiquants et la formation d'un groupe d'amis, dont j'avais besoin en cette période, la plus difficile de ma vie. Les débuts étaient un peu laborieux, car à cette époque, il n'y avait pas de moniteur ni de cours vous enseignant les rudiments de la discipline, qui avouons-le, présente un certain nombre de risques. L'apprentissage se fait sur le tas, aux risques et périls du débutant. Quelques visites au service des urgences locales et les progrès laissent apparaître un bel avenir dans ce sport, au point de devenir une véritable addiction.

Ce qui a tout changé, c'est l'apparition d'un petit système, sorte de balise collée sur la planche, nous permettant de mesurer chaque saut effectué lors de nos navigations. Voilà un truc qui va enfin relancer la compétition ! J'ai eu la chance de rencontrer un autre grand compétiteur, ancien champion de tennis, lui aussi en mal de compétition. Il a 30 ans de moins que moi, mais qu'importe, nous pouvons lancer le match, qui a lieu à chaque sortie. Peu importe le temps, la température, pourvu que le vent souffle le plus fort possible. Nous nous retrouvons avec un autre groupe d'amis, issus eux aussi de la compétition moto, karting... Certains sont parmi les meilleurs kitesurfers en France. Il va sans dire que je vis avec les fils de mes amis, qui eux, en sont restés au golf ! Les sorties s'enchaînent même par 5 degrés au mois de février. La fameuse balise enregistre les sauts et un classement français et mondial est établi chaque jour. 28.000 participants se disputent les premières places.

À 70 ans, je me suis battu comme un gamin pour décrocher enfin le record du monde des plus de 65 ans, avec un saut en hauteur de 17 m. À 73 ans, je ne veux malgré tout pas m'arrêter à ce score et la barre des 20 m me fait encore rêver. Il faut pour cela s'appliquer et continuer à s'entraîner toute l'année. Je reçois de nombreux messages d'encouragement et c'est génial, car d'un autre côté je les booste, ces petits jeunes, en leur disant qu'ils ont un paquet d'années devant eux pour naviguer !

Le spectre de la vitesse ne m'a pas quitté et quand les conditions le permettent, j'embarque avec moi un GPS pour mesurer les pointes : parfois, je me retrouve à 45,7 nœuds, soit 85 km/h en vitesse instantanée. Je viens de dessiner une nouvelle planche pour améliorer ce record, car là aussi, les plus de 65 ans sont très loin derrière et je commence même à venir titiller les plus jeunes de la spécialité.

par Hamid Benmaarouf

PORSCHE 962 PROTOTYPE LA REINE DE L'ENDURANCE

Portant la célèbre livrée bleue sur blanc rayé, les Porsche 956 et Porsche 962 de Rothmans ont laissé une trace légendaire dans le championnat du monde d'endurance des années 1980 et, après avoir remporté trois fois les 24 heures du Mans, elles sont universellement reconnues comme deux des prototypes Porsche les plus puissants.





paradyne

IGT
CAMEL
GT

5

Valentine
Research

GOODYEAR

Coke it!

ren

888
PORSCHE
888



Plus que dans le WEC (Championnat du Monde d'Endurance FIA), ce prototype a été mémorable en Amérique du Nord, où il a dominé le championnat IMSA GTP pendant des années. Ce n'est pas une coïncidence, car la Porsche 962 a été construite principalement pour les États-Unis.

Développement de la Porsche 962

Si la 962 a vu le jour, c'est parce que John Bishop, fondateur de l'IMSA, s'est opposé à la 956 et l'a bannie du championnat, en raison de sa construction qui plaçait les pieds du conducteur devant la ligne d'essieu avant, mais aussi parce que sa culasse était refroidie par eau, ce qui n'était pas autorisé, car les moteurs devaient provenir de véhicules de série. Ainsi, afin de maintenir sa présence dans les courses nord-américaines de haut niveau, Porsche a eu recours au développement d'un nouveau prototype avec un moteur Type 962/70 refroidi par air. Comme pour les prototypes de course précédents, le développement de la Porsche 962 est dirigé par Norbert Singer et débute à Weissach fin 1983. En dehors des changements qui la rendent éligible au championnat IMSA GTO, la 962 doit conserver la mécanique de la 956, car les règlements du Groupe C de l'époque limitent encore le développement des moteurs. Avec un flat-six turbocompressé comme seul choix, Porsche a continué à travailler sur l'efficacité aérodynamique, qui devait être améliorée, car la vitesse de pointe était toujours d'une importance vitale dans une configuration de circuit sans les chicanes de la ligne droite de Mulstanne. La production de la 962 s'est étendue de 1984 à 1991 et, au cours de cette période, Porsche a fabriqué 91 exemplaires du prototype. L'équipe d'usine a utilisé 16 voitures pour ses sorties en course, vendant les 75 autres exemplaires à des clients privés.

Châssis

Le problème des prototypes de la 956 était que les pieds du conducteur étaient placés devant l'essieu avant, ce qui constituait une menace pour la sécurité. Pour y remédier, Horst Reitter, responsable du développement du châssis et de la suspension, et son équipe, ont allongé l'empattement de la voiture, ce qui lui a permis de se conformer aux règles de sécurité IMSA GTP. Le châssis de la 956 constitue un nouveau pas en

avant pour Porsche, puisqu'il s'agit du premier châssis monocoque construit par la société. La monocoque de la 962 était également construite en tôle d'aluminium, avec une cage de retournement intégrée en tubes d'acier. Au-dessus de l'extrémité arrière, il y avait un énorme aileron, ajoutant à la stabilité de la voiture et soulageant l'essieu avant d'une pression excessive. Le refroidissement efficace des turbocompresseurs et du moteur était primordial dans les courses d'endurance. C'est pourquoi les radiateurs d'eau et d'huile et le refroidisseur intermédiaire du turbo étaient logés dans les berceaux latéraux, l'air provenant de deux énormes conduits montés sur le dessus et orientés vers l'avant. Le prototype a été construit en deux variantes, la version à queue longue, avec un aileron arrière plus petit et plus bas et la version à queue courte, avec un aileron arrière plus grand, plus haut et plus cambré. La première variante était utilisée sur des circuits plus longs et plus rapides, où la vitesse de pointe était plus importante, tandis que la seconde donnait la priorité à la force d'appui sur des circuits plus courts. Au final, la carrosserie de la 962 était capable de générer une force d'appui considérable, plus de deux fois supérieure à celle de la variante la plus avancée sur le plan aérodynamique de la Porsche 917, la 917/30 Spyder. Au fil des ans, la carrosserie de la 962 a été modifiée, pour s'adapter à différents types de moteurs, mais l'aspect de base du prototype est resté le même.

Moteur et transmission

Au cours de ses années d'activité, la Porsche 962 a connu plusieurs configurations de moteur à six cylindres à plat et de turbo, en fonction de la série de courses à laquelle elle participait. Le moteur initialement utilisé pour la Porsche 962 en IMSA GTP 1984 était basé sur la voiture de course 934. Le Type 962/70 était un flat-six de 2,8 litres à 4 arbres à cames, 24 soupapes, refroidi par air et turbocompressé, conçu par Mezger. Comme les montages biturbo n'étaient pas autorisés dans la série, le flat-six de 2,8 litres de la 962 était équipé d'un seul turbocompresseur. Cette configuration permettait d'obtenir une puissance de 680 chevaux, à 8.200 tr/min. En 1985, lors de sa première sortie en WEC, la 962 était équipée d'un flat-six Type 935 de 2,6 litres, repris du prototype 956. Le moteur est doté de culasses refroidies par eau et d'une induction bi-turbo KKK K26. Grâce à cette configuration, la 962 développe 620 chevaux à 8.200 tr/min. Ces deux blocs ont cependant été rapidement modifiés, pour obtenir de meilleures performances des deux côtés de l'Atlantique. En raison de la nature des courses nord-américaines, la voiture avait besoin d'une plus grande cylindrée et les premières voitures à recevoir les nouveaux moteurs ont été celles du championnat IMSA GTP. Le changement s'était déjà produit en 1984, lorsque divers privés avaient introduit un bloc moteur amélioré. Il s'agissait d'un flat-six 962/71 de 3,2 litres, construit par ANDIAL, une société spécialisée fondée par Arnold Wagner, Dieter Inzenhofer et Alwin Springer. Le nouveau moteur était équipé d'un simple turbo et



de deux bougies, produisant 720 chevaux à 7.300 tr/min. Pour le WEC, la 962 a reçu un 935/82 3,0 litres bi-turbo refroidi par eau. Grâce à la gestion du moteur Bosch Motronic 1.7, ce nouveau moteur permettait une meilleure économie de carburant, une caractéristique primordiale dans les courses d'endurance avec des restrictions de ravitaillement en carburant. Le nouveau moteur développait une puissance de 740 chevaux, une augmentation significative par rapport au précédent moteur. Au cours des années d'activité de la 962, les moteurs ont continué à se transformer, en raison des changements apportés aux diverses réglementations. Parmi ces changements, on peut citer des modifications de l'induction forcée comme les limitations de puissance du turbo, les wastegate à commande électronique et différentes unités de gestion du moteur. La boîte à vitesses synchromesh à cinq rapports dans un boîtier en magnésium et un carter d'embrayage en aluminium

transmettait la puissance aux roues arrière, via un différentiel à tiroir, la solution la plus robuste et donc la plus fiable.

Suspension et direction

Une partie des performances exceptionnelles de la 962 peut être liée à sa suspension robuste et incroyablement rigide. À l'avant, la 962 était équipée de deux triangles de longueur inégale et d'un triangle inférieur avec un bras oscillant supérieur tubulaire à l'arrière. La voiture utilisait des ressorts en titane à taux croissant et des amortisseurs à gaz Bilstein, intercalés à l'avant et inclinés à l'arrière. L'angle de l'unité de suspension arrière a été ajusté pour maintenir l'ensemble ressort et amortisseur hors des tunnels Venturi, n'entravant pas ainsi les capacités aérodynamiques de la 962. Les suspensions avant et arrière utilisaient des barres anti-roulis rigides à l'arrière et des barres anti-roulis

souples à l'avant, pour contrôler la tendance au sous-virage de la voiture, due à son différentiel à tiroir. Quant aux autres éléments mécaniques, la 962 utilisait des roues Speedline en magnésium à boulon unique, mesurant 16×13 pouces à l'avant et 16×14,5 à l'arrière. Les pneus slicks de course mesuraient 280/60R16 à l'avant et 350/65R16 à l'arrière. La puissance de freinage était assurée par des disques en acier de 325 mm à l'avant et à l'arrière, avec deux étriers de frein à piston unique sur les deux essieux.

Projets de développement

Que ce soit à son apogée ou plus tard, la 962 était toujours considérée comme une base parfaite pour que les privés la modifient et augmentent ses performances sur piste. Kremer Racing a créé la monocoque en fibre de carbone 962CK6, GTI Engineering a remplacé la tôle d'aluminium par du nid d'abeille en aluminium pour sa GTI 962C, et Brun Motorsport avait aussi sa vision de la 962. De plus, Holbert Racing avait la 962 HR, Dyson

Racing a produit les 962 DR-1 et 962 DR-2, tandis que Schuppan avait les TS962. Beaucoup de ces voitures étaient construites sur des châssis semi-officiels Fabcar. Plus tard, la 962 est devenue une voiture de course à toit ouvert, sous la forme de Gunnar 966, Kremer CK7 et K8 et bien d'autres. L'utilisation de ces 962 fortement modifiées au milieu des années 90 a prouvé à quel point ce prototype était génial.

Street Cars

Étant donné le nombre relativement important de 962 privées vendues et le sommet de la démesure des tuners, la 962 a eu plusieurs fois l'occasion de devenir une voiture de rue légale. Le premier à convertir une 962 pour un usage routier fut Koenig Specials, une société de tuning allemande, qui avait déjà fait courir la 962 et avait un don pour les voitures flamboyantes. La 962 correspondait parfaitement au profil. Elle a donc été

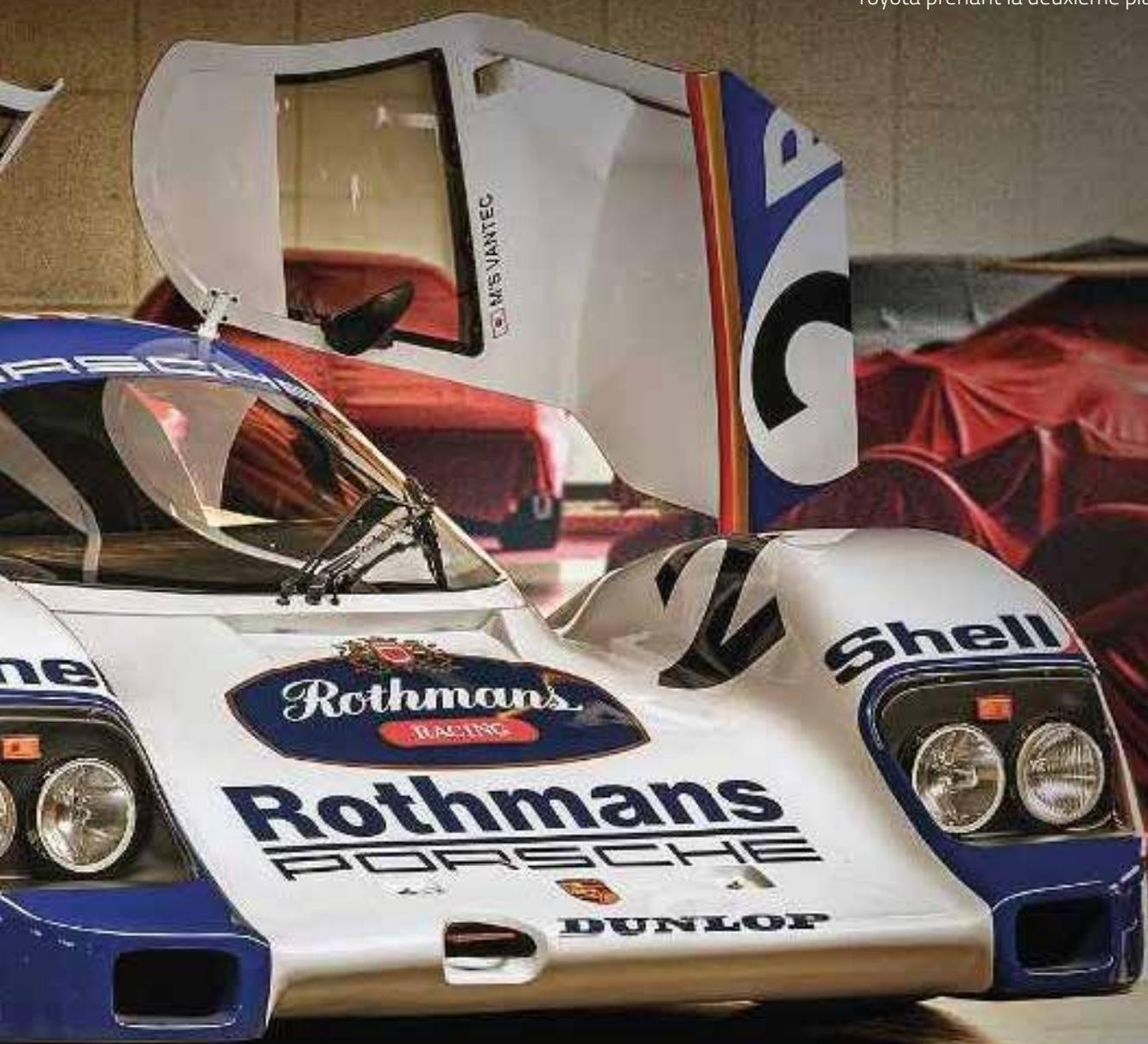


convertie en Koenig C62. La conversion la plus célèbre a sans doute été réalisée par Dauer, qui a transformé la 962 en un tramway, avant de remporter les 24 heures du Mans en 1994 avec une version de course de la 962 modifiée. Enfin, Schuppan a retravaillé en profondeur la carrosserie de la 962 et a construit un tout nouveau châssis pour la 962CR. La voiture avait un moteur issu de la 962, mais avec une cylindrée plus importante.

La course

Après un démarrage lent en 1984, la 962 s'est rapidement imposée dans le championnat IMSA GT, où elle a dominé la série en remportant chaque année de 1985 à 1988. La première sortie de la voiture aux 24 heures du Mans de 1985 a vu la Rothmans-Porsche 962 terminer la course

en troisième position, battue par deux 956 privées, les voitures qu'elle était censée remplacer. Malgré tout, la 962 a conquis le championnat du monde des voitures de sport en 1985 et 1986, triomphant aux 24 Heures du Mans en 1986 et 1987 avec Derek Bell, Hans-Joachim Stuck et Al Holbert. Après la victoire de 1987, Porsche perd finalement du terrain au Mans, cédant la place à TWR Jaguar en 1989 et à Sauber en 1989. En dehors de deux des plus grandes séries de course, la voiture a remporté des succès considérables dans l'Inter-série entre 1987 et 1992, tout en affichant des performances incroyables au Japon et dans la série allemande DRM. Enfin, la 962 s'est imposée une fois de plus au Mans en 1994. Fortement modifiée et construite par Dauer Racing, la Dauer 962 Le Mans exploite intelligemment une faille qui lui permet de participer à la course de 24 heures dans la catégorie LMGT1. Au final, la Dauer 962 a obtenu la première et la troisième place, le prototype de Toyota prenant la deuxième place.



ROLEX COSMOGRAPH DAYTONA OYSTER, 40 MM, PLATINUM

Luxe et sportivité

Le cadran bleu glacier est la signature discrète et exclusive d'une montre Rolex en platine. Rolex utilise le platine, le plus noble des métaux, pour les montres les plus fines.

Un élément clé de l'identité du modèle est la lunette gravée d'une échelle tachymétrique, permettant de mesurer des vitesses moyennes allant jusqu'à 400 miles ou kilomètres par heure. Alliant la haute technologie à une esthétique épurée, la lunette noire rappelle le modèle de 1965, qui était équipé d'un insert de lunette en plexiglas noir.

La lunette monobloc Cerachrom en céramique high-tech offre de nombreux avantages : elle est résistante à la corrosion, pratiquement inrayable et sa couleur n'est pas affectée par les rayons UV. Cette lunette extrêmement durable offre également une échelle tachymétrique exceptionnellement lisible, grâce au dépôt d'une fine couche de platine dans les chiffres et la graduation par un procédé PVD (Physical Vapour Deposition). La lunette Cerachrom monobloc est réalisée en une seule pièce et maintient fermement le verre en place sur le boîtier central, garantissant ainsi l'étanchéité.

Rare et précieux, le platine frappe par sa blancheur argentée et sa luminosité éclatante. Il fait partie des métaux les plus denses et les plus lourds au monde et se distingue par des propriétés chimiques et physiques uniques, telles qu'une résistance exceptionnelle à la corrosion. Paradoxalement, il est également mou, élastique et très malléable, ce qui rend l'usinage et le polissage particulièrement difficiles, exigeant un degré de compétence extrêmement élevé. Rolex utilise toujours du platine 950, un alliage composé de 950..(millièmes) de platine, minutieusement élaboré en interne par les fins métallurgistes de Rolex. Le plus noble des métaux, pour la plus fine des montres.





Cohiba Robustos

Saveur éclectique

Le cigare Cohiba Robustos est l'un des meilleurs cigares Robusto provenant de Cuba. Ce Robusto, qui fait partie de la gamme phare de Cohiba Linea Clasica, est sorti pour la première fois en 1989 et est depuis lors un cigare cubain emblématique.

Fabriqué à la main par des artisans talentueux dans la célèbre usine El Liguito, ce Cohiba mesure 124 mm et a un calibre de 50. Il est parfait pour ceux qui aiment les cigares épais.

Son profil de saveur est moyennement corsé, fidèle à son ADN de cigare Cohiba. Il offre des notes boisées et épicées, ce qui en fait un excellent mélange. Il est devenu l'un des cigares cubains les plus prisés dans le monde entier. Ce cigare est le cadeau idéal pour tout amateur de cigares.





COHIBA
Habana, Cuba

20 Robustos
Habana, Cuba

par Antoine Delmas

Sanâa Zagouri

Agée de 35 ans, Sanâa ZAGOURI est passionnée d'art et de peinture et imprégnée du goût de la nature depuis son plus jeune âge.

Elle a développé des talons d'artiste peintre d'une manière autodidacte et s'est spécialisée dans la nature.

Sanâa a enfin décidé de suivre un parcours académique en 2019, pour pouvoir découvrir les autres écoles des beaux-arts. Elle a également participé à plusieurs expositions collectives, rassemblant les plus grands artistes peintres du Royaume.





2011



2012



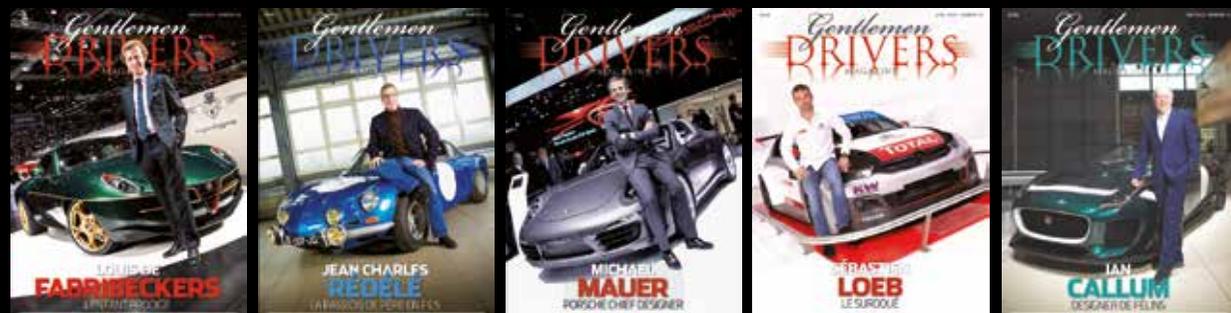
2013

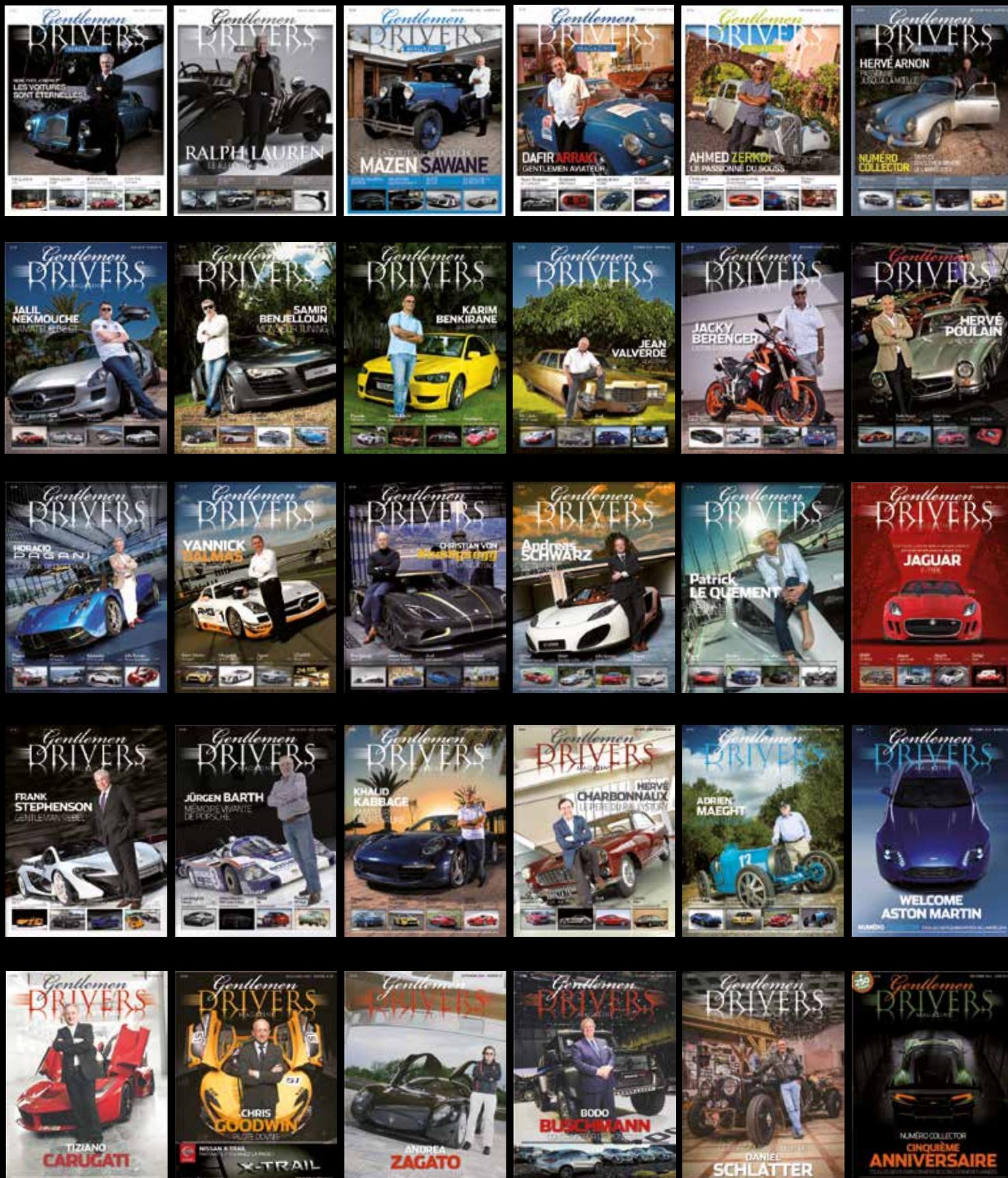


2014



2015





2016



2017



2018

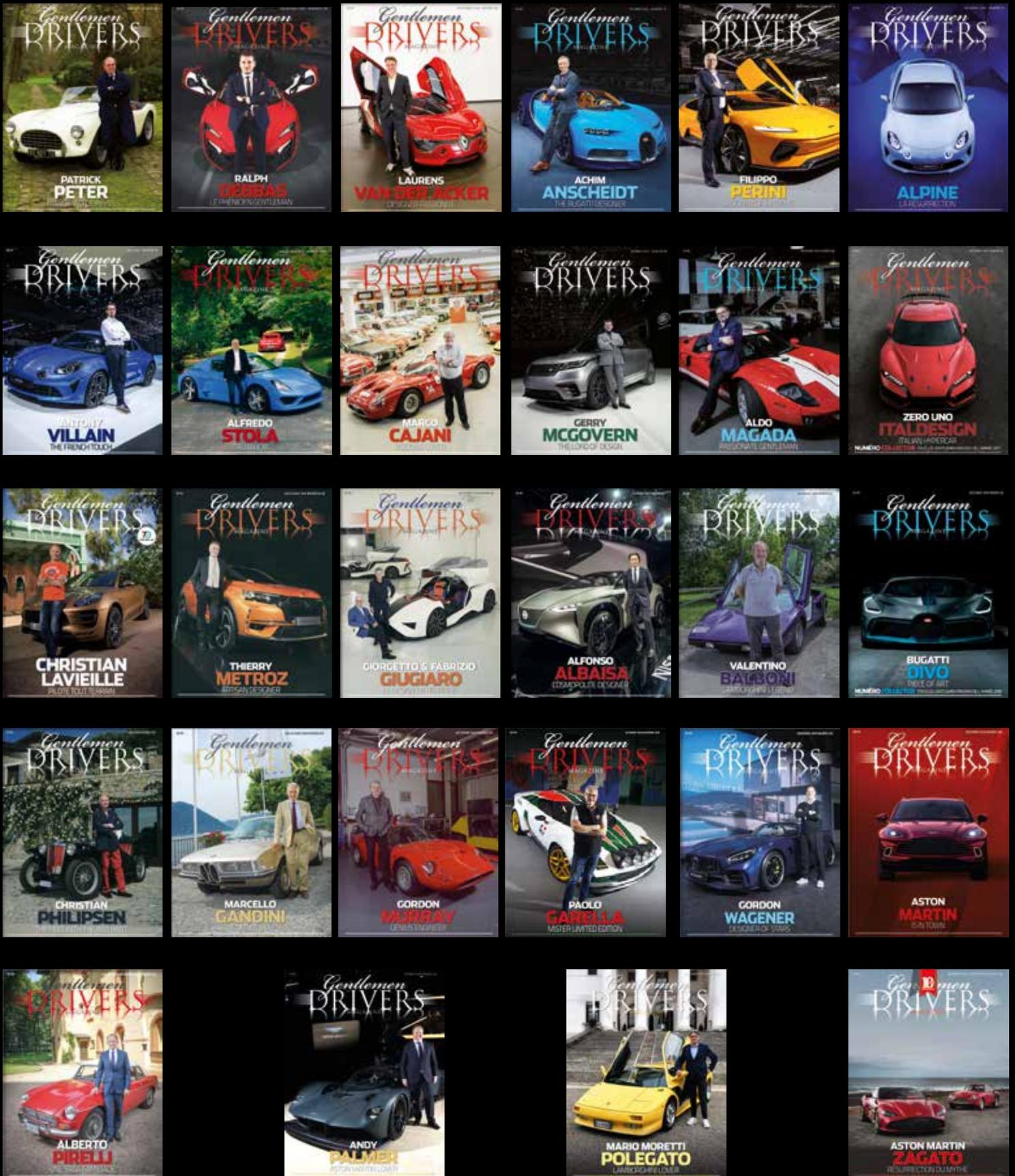


2019

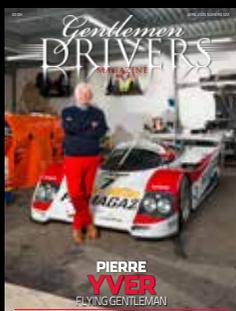
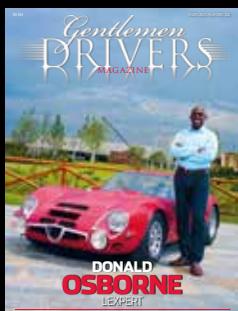
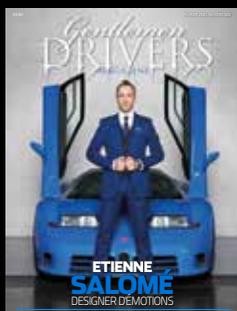


2020





2021



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 - Apt 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 - Apt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
gentlemendriversonline@yahoo.fr - gentlemendriversonline@gmail.com
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



K5 UNE ÉNERGIE NOUVELLE

ECO hybrid

3 500 DH ^{TTC} / mois

CRÉDIT GRATUIT



Avec PM, hors assurance DIT, sur apport de 55% et 59 minimum Crédit gratuit avec K5.



The Power to Surprise

KIA K5

La Kia K5 réinvente l'hybride pour donner le jour à une berline à la ligne racée et futuriste. Vous rêvez d'une voiture qui fait rimer conduite sportive avec consommation modérée? La Kia K5 exauce ce rêve au-delà de vos espérances avec son luxueux et vaste habitacle et ses riches équipements au top de la technologie. Avec la Kia K5 un vent d'innovation souffle sur l'hybride.

 08 02 04 04 04

Explorer Hybride Rechargeable



L'hybride
au sommet
de la perfection

Symbiose parfaite entre le raffinement du luxe et la puissance, le Ford Explorer est équipé du moteur hybride rechargeable Ford EcoBoost d'une puissance totale de 457 cv et d'une série de technologies de pointe. Sa boîte automatique de 10 rapports, ses 7 modes de conduite et ses systèmes de sécurité intelligente rendent le Ford Explorer Hybride rechargeable prêt à répondre à toutes vos envies d'escapades urbaines ou d'aventure, pour que l'exploration soit une expérience unique et riche en émotion.

Disponible dans tous les showrooms Ford Réseau Auto Hall.

Ford