

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



JURGEN
CLAUSS
ALPINE LOVER

Nouveau Kia Sorento

Un design à toute épreuve



Photo non contractuelle. Offre soumise à conditions.



Movement that inspires

2799 DH/mois
Crédit gratuit

Évadez-vous du quotidien et admirez le tout nouveau design du Kia Sorento, aux lignes robustes et élégantes conçues pour exalter. Avec ses 7 places et sa technologie de pointe, il offre à votre famille un intérieur alliant luxe, élégance et confort.

Le nouveau Kia Sorento, un design à toute épreuve pour vos escapades familiales.



Dans ce numéro de mai, nous mettons en couverture un grand amateur et collectionneur de la marque Alpine. Depuis son enfance, Jürgen Clauss a le béguin pour l'A110 qu'il croisait du regard près de chez lui. Un amour et une passion qui ne se sont jamais démentis depuis. Au fil des années, sa collection s'est enrichie et sa dextérité en tant que restaurateur des modèles de la marque tricolore s'est confirmée, au point de s'ériger en tant que référence incontestée pour tout amateur de la marque.

Au menu de ce numéro figurent également deux sportives d'exception, à savoir l'Aston Martin Vantage F1 roadster et la diabolique Alpine A110 S, ainsi que deux nouveautés nationales : le Mercedes GLE Coupé Hybrid, et le Kia Sorento.

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

LE JOURNAL DU LUXE

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

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





Sommaire

8 Motors

- 8 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
- 9 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
- 10/13 **Auto Concept** Alpine A110 SportsX par Youssef Bennour
- 14/19 **Nouveautés** Aston Martin Vantage F1 Edition Roadster par Majda Karbane
- 20/24 **Nouveautés** New Kia Sorento par Majda Karbane
- 26/32 **Nouveautés** Ford Fusion par Majda Karbane



32

>41

Entretien du mois **JÜRGEN CLAUSS**
ALPINE LOVER

- 42/45 **AutoLégende** Alpine A110 :
Graine de championne par Hamid Benmaarouf

46 L'Homme

- 46/47 **Montres** Montre Hublot MP-09 Tourbillon Bi-Axis par Lina Mouafak
- 48/49 **Hôtel & Resort** Oberoi Hotels & Resorts par Lina Mouafak

50 Lifestyle

- 50/51 **Cigare** Cohiba Behike 56 par Antoine Delmas
- 52/53 **Art** André Sarrut 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.gentlemendriversmag.com

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





Marché : La croissance continue de plus belle

Prudents au début de l'année au sujet des prévisions de croissance du marché automobile, les importateurs de voitures au Maroc ont la pêche. Et pour cause, la croissance du marché est plus rapide que les pronostics les plus optimistes et le mois d'avril est là pour le confirmer. En effet, selon les statistiques de l'AIVAM, le mois d'avril 2021 a montré une augmentation notable des immatriculations de voitures par rapport au même mois, en 2019.

Pour les véhicules particuliers, le mois d'avril 2021 a enregistré 13.056 nouvelles immatriculations de voitures, soit une augmentation de 21,28%, par rapport aux 10.765 nouvelles immatriculations d'avril 2019. Quant aux véhicules utilitaires légers (VUL), 1.737 nouvelles immatriculations en avril 2021 équivalent à une augmentation de 12,79% par rapport au même mois de 2019. Globalement, l'ensemble du premier trimestre a connu une croissance significative des immatriculations. Comparées aux quatre premiers mois de 2019, les ventes ont augmenté de 11,35% en 2021, soit un total de 58.956 nouvelles immatriculations, dont 52.185 sont des voitures particulières. Toutefois, la croissance des deux catégories a légèrement ralenti par rapport à mars 2021, où les véhicules particuliers ont enregistré 14.908 nouvelles immatriculations, tandis que les VUL ont enregistré un total de 1.809 nouvelles ventes pour le même mois.

Dans le classement du top 5, on retrouve toujours Dacia à la première place, suivie de Renault, de Hyundai, de Peugeot et enfin d'Opel, qui a réussi un retour spectaculaire. S'agissant du segment premium, c'est BMW qui mène la danse, devant Audi et Jeep.

Renault Maroc confirme son leadership au premier semestre 2021

Sur les quatre premiers mois de l'année, les marques Dacia et Renault conservent les 2 premières marches du podium, avec respectivement 27,1% et 13% de parts de marché. Le Groupe Renault enregistre une part de marché globale de 40%, dans un marché très dynamique.

S'agissant de la marque Dacia, les modèles Dokker, Sandero, Logan et Duster restent les voitures les plus vendues sur le marché marocain depuis le début de l'année. Dokker, Duster et Logan maintiennent leur position de leaders de leur segment, avec respectivement 48,0%, 27,65 % et 59,9% de part de segment, au cumul à fin avril 2021. Quant à la marque au losange, elle continue de gagner des parts de marché, grâce aux succès commerciaux de la Clio, mais aussi du Nouveau Renault Captur, leaders des ventes de leur segment. Le renouvellement de la gamme de la marque, lancé en avril, annonce de bonnes perspectives de croissance.

Le carburant premium Shell V-Power " élu Produit de l'Année 2021"

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 a été récompensée par le label Produit de l'année 2021 pour son carburant premium Shell V-Power. Ce dernier a été apprécié par un panel indépendant de 3 000 consommateurs pour son attractivité, sa qualité et son innovation. S'appuyant sur la technologie Dynaflex, la nouvelle génération de carburant Shell V-Power, lancée en avril 2019, a été conçue pour une meilleure performance et efficacité du moteur. Le Shell V-Power Sans Plomb contient trois fois plus de nouvelles molécules de nettoyage, réduit les frottements et aide le moteur à fonctionner correctement. Des caractéristiques techniques uniques qui permettent de restaurer jusqu'à 100% de la puissance des moteurs diesel. A cette occasion, Salwa Benslimane, Directrice Marketing de Vivo Energy Maroc a déclaré : « Nous sommes heureux et honorés de cette reconnaissance nationale. Ce résultat matérialise l'apport d'équipes pluridisciplinaires ainsi que la culture de l'excellence, de l'innovation et de la collaboration au sein de notre entreprise » Pour rappel, le label « Élu Produit de l'Année » présent dans 44 pays a pour but premier de récompenser les marques et les fournisseurs de services pour leurs innovations.



Ford accélère la R&D sur les batteries, avec un nouveau centre de recherche

Ford lance un nouveau centre d'excellence mondial pour les batteries, appelé Ford Ion Park, afin d'accélérer sa R&D sur la technologie des batteries et des cellules de batteries, y compris pour la fabrication future de batteries.

"Nous sommes déjà en train d'augmenter la production de véhicules entièrement électriques dans le monde entier, alors que de plus en plus de clients découvrent et recherchent les avantages de la conduite agréable des véhicules électriques à zéro émission", déclare Hau Thai-Tang, directeur de la plate-forme des produits et des opérations de Ford, dans un communiqué de presse. Avec ce déménagement, l'entreprise centralise une équipe inter-fonctionnelle de 150 experts en développement de la technologie des batteries, avec l'objectif de développer et de fabriquer plus rapidement des cellules de batterie et des batteries complètes.

En outre, un laboratoire d'apprentissage collaboratif de 185 millions USD, situé dans le sud-est du Michigan et consacré au développement, aux essais et à la fabrication de cellules de batteries de véhicules et de réseaux de cellules, ouvrira ses portes à la fin de l'année prochaine. Ford a annoncé cette année son engagement à investir au moins 22 milliards de dollars jusqu'en 2025, pour produire des véhicules connectés et électrifiés, en s'appuyant sur ses points forts, en commençant par des versions électriques de ses modèles les plus populaires.

Huawei mobilise 1 milliard de dollars pour développer des technologies de conduite intelligente



Huawei Technologies Co a déclaré qu'elle investirait en 2021 un milliard de dollars dans la recherche et le développement de technologies de conduite intelligente, notamment dans les logiciels et les composants de voitures intelligentes, alors que le géant technologique chinois cherche de nouveaux points de croissance pour l'avenir, dans un contexte de restrictions du gouvernement américain.

Xu Zhijun, vice-président de Huawei, a déclaré que le secteur automobile sera l'industrie la plus perturbée au cours de la prochaine décennie et qu'en augmentant ses investissements dans les composants pour les véhicules intelligents, en particulier les technologies de conduite autonome, Huawei sera en mesure d'aider les constructeurs automobiles à mieux adopter la connectivité et l'intelligence.

Toutefois, Huawei ne fabriquera pas de voitures elle-même. Bien que des rivaux tels que Xiaomi Corp se soient lancés dans la construction automobile, Huawei a décidé de rester à l'écart de la fabrication. Au lieu de cela, l'entreprise est déterminée à développer "un futur conducteur", à savoir des technologies de conduite autonome, pour les constructeurs automobiles. C'est le meilleur moyen de tirer parti de la force de Huawei dans le domaine des technologies de l'information et de la communication et d'aider les constructeurs automobiles à fabriquer de meilleures voitures, a déclaré M. Xu. Huawei, par exemple, est actuellement en partenariat avec le constructeur automobile BAIC Group, dont le siège est à Pékin, afin de développer conjointement des voitures pour la marque de voitures électriques haut de gamme « Arcfox » appartenant à ce dernier.

Motors

Auto Concept

par Youssef Benhour

AUTO CONCEPT



**ALPINE A110
SPORTSX**

HOMMAGE



AUTOCONCEPT



Même si le concept de voiture de sport tout-terrain à moteur central a disparu avec le reste des armes de rallye du Groupe B des années 1980, il n'a jamais manqué de captiver l'imagination, même dans le monde actuel des créations aseptisées. Comme Lamborghini avec le concept Sterrato, Alpine a créé sa propre version de la voiture de sport tout-terrain

avec le concept Alpine A110 SportsX, qui a fait ses débuts au Festival international de l'automobile des Invalides, à Paris. Présenté comme un exercice de style, le concept SportsX est basé sur l'A110 Pure et s'inspire des versions de rallye de l'A110 à moteur arrière d'origine, en particulier l'exemplaire d'Alpine qui a remporté le Rallye de Monte Carlo



en 1973. Alpine a remporté la saison inaugurale du championnat du monde des rallyes en 1973, devenant ainsi la première voiture à remporter le titre WRC. Si la SportX conserve le groupe motopropulseur d'origine de l'A110, à position centrale et propulsion arrière de 250 ch, son extérieur a été renforcé, avec une carrosserie plus large de 80

mm, une hauteur de caisse augmentée de 60 mm et un support astucieux au-dessus de la lunette arrière, pour une paire de skis. Malheureusement pour les fans de l'A110 les plus aventureux, Alpine a déclaré que la SportsX n'est pas disponible à la vente, le concept d'une voiture de sport tout-terrain restant une fantaisie alléchante.

Motors

Nouveautés

par Majda Karbane





ASTON MARTIN VANTAGE F1 ÉDITION ROADSTER

LE RAMAGE ET LE PLUMAGE

Après 25 ans d'utilisation des modèles Mercedes-AMG, la Formule 1 change de fournisseur pour ses voitures de sécurité. Aston Martin prend le relais, fournissant à la fois les voitures de course et les véhicules d'intervention médicale. Le constructeur britannique de voitures de sport n'a pas perdu de temps pour célébrer ce lien, à travers la Vantage F1 Edition, avec cette version routière qui partage un grand nombre d'améliorations avec sa sœur réservée à la piste.

Moteur : 4.0L V8 inj. directe biturbo
Puissance : 535 CH
Couple : 685 Nm
Boîte de vitesses : Automatique 8
Transmission : Propulsion

Poids et mesures
Poids à vide : 1570 kg
Dimensions : 4460 / 1960 / 1270
Réservoir : 78 litres
Volume coffre : 270 Litres
Pneumatiques : 255/35R21- 295/30R21

Performances globales
Vitesse max : 305 km/h
0 à 100 : 3,7 s
Consommation : 11,6 l/100 km
Émissions de CO2 : 264 g/Km

Positionnée au-dessus de la Vantage, la F1 Edition est disponible en version roadster, dans le même vert Aston Martin que celui porté par sa sœur de sécurité et les voitures de l'équipe de Formule 1 d'Aston, qui a été rebaptisée Racing Point. Des finitions de peinture brillante et satinée sont également disponibles et les clients pourront choisir d'autres couleurs. Quel que soit le choix, un graphique de course gris part de l'insigne

avant et passe par le toit et l'arrière de la voiture, mais il peut être supprimé pour ceux qui souhaitent un look plus subtil. À propos de cette Vantage F1, Tobias Moers, directeur général d'Aston Martin, a déclaré : "La performance est au cœur de chaque Aston Martin, mais lorsqu'elle porte un badge F1, il faut que ce soit une voiture vraiment exceptionnelle. La Vantage était déjà la voiture de sport la plus ciblée de notre



gamme, mais dans le cadre du développement de notre voiture de sécurité officielle de Formule 1, elle devait être un véritable athlète : plus puissante, plus agile, plus immédiate et plus excitante à conduire." Esthétiquement, la F1 se distingue de la Vantage standard par ses jantes de 21 pouces au design personnalisé et ses pneus à profil bas, un pack aérodynamique qui augmente la force d'appui de 200

kg à vitesse maximale, des détails en fibre de carbone partout et une calandre unique, à ailettes.

L'habitacle de l'Edition F1, lui, est beaucoup plus proche de celui de la Vantage normale que de la voiture de sécurité, qui est bien sûr équipée d'une cage de retournement et d'un extincteur. La sellerie en cuir noir et microfibre grise est de série et les acheteurs peuvent choisir des garnitures contrastantes en



vert, noir, gris ou rouge. Un logo F1 est également apposé sur les seuils latéraux. À l'instar de la voiture de sécurité officielle, la Vantage F1 abrite dans ses entrailles un V8 AMG bi-turbo de 4,0 litres, qui a été modifié pour offrir une puissance accrue, passant de 503 à 528 chevaux, bien que le couple maximal reste

inchangé à 685 Nm. La boîte à vitesses automatique à huit rapports de série a également été affinée et le temps de passage des rapports a été réduit, mais sans impact sensible sur les accélérations et les vitesses de pointe, qui demeurent identiques à celles de la voiture de série, avec un temps de passage de 0 à 100



km/h en 3,6 secondes pour le roadster et une vitesse de pointe de 305 km/h. La suspension a également été modifiée, pour une utilisation régulière sur circuit, avec notamment des ressorts arrière plus rigides et des amortisseurs internes révisés, qui sont censés améliorer le contrôle de la carrosserie sur les crêtes

et les compressions à haute vitesse communes à une utilisation sur circuit. Aston affirme également que la rigidité de la structure avant de la voiture a été améliorée. Il y a lieu de noter enfin que les freins carbone-céramique en option sur le coupé, sont de série sur le roadster.

NEW KIA SORENTO

NOUVELLE RÉFÉRENCE

Le Kia Sorento est un SUV du segment D, fabriqué par Kia depuis 2002. Il en est actuellement à sa quatrième génération, lancée en 2020. Le Kia Sorento se caractérise par son grand espace et son offre de 7 places et devient moins crapahuteur, au profit de plus de confort et d'agrément sur route.







Le Kia Sorento est un SUV qui se situe dans le segment moyen par ses dimensions avec ses 4,81 mètres de long, ce qui le place parmi les plus grands de la catégorie, au-dessus des Mitsubishi Outlander (4,70 mètres), Peugeot 5008 (4,64 mètres) et Skoda Kodiaq (4,70 mètres). Le design extérieur se distingue par ses formes géométriques, sa façade carrée et ses lignes droites et anguleuses, qui véhiculent une image forte,

solide et robuste, tout à fait dans le style du marché américain, où elle est également commercialisée et loin de son prédécesseur, beaucoup plus européanisé. À l'avant, la grille Tiger nose, avec une ligne beaucoup plus angulaire, fusionne avec des optiques LED, avec trois projecteurs chacun, à partir desquels la ligne de ceinture meurt dans un spoiler discret à l'arrière, contribuant à magnifier la sensation de largeur de l'ensemble. Le Kia



Moteur : 4 Cyl 2.2L CRDi 2151 cm³
Puissance : 202 CH
Couple : 440 Nm
Boîte de vitesses : DCT8 (boîte robotisée à double embrayage)
Transmission : 4x4

Poids et mesures
Poids à vide : 1757 kg
Dimensions : 4 810/ 1 900/ 1695
Réservoir : 67 litres
Volume coffre : 616/2011 Litres
Pneumatiques : 235/60 R18

Performances globales
Vitesse max : 205 km/h
0 à 100 : 9 s
Consommation : 5,8 l/100 km
Émissions de CO₂ : 163 g/km

Sorento 2021 ne dispose que de trois moteurs, tous à transmission automatique, axés sur l'économie et dotés d'une puissance suffisante, mais sans prétention sportive. La mécanique la plus conventionnelle est le 2.2 CRDi turbo-diesel 202 ch et 440 Nm de couple, avec une transmission automatique à 8 vitesses, convertisseur de couple disponible avec traction avant et transmission intégrale. Cependant, les grandes nouveautés de cette

quatrième génération du Sorento sont la version hybride 1.6 T-GDi HEV de 230 ch, dotée du label ECO et la version hybride rechargeable 1.6 T-GDi PHEV de 265 ch, avec le label ZERO. Toutes deux utilisent le même groupe motopropulseur thermique, un moteur à essence turbo de 1,6 litre avec calage variable des soupapes, qui développe 180 ch et une transmission automatique à double embrayage, à 6 rapports. La version hybride



soutient ce moteur avec un moteur électrique de 60 ch et une batterie au lithium polymère d'une capacité de 1,49 kWh. Il est disponible en traction avant ou en transmission intégrale. La version hybride rechargeable est dotée d'un moteur électrique de 91 ch et d'une batterie, dont la capacité passe à 13,8 kWh. Elle dispose également d'un circuit de refroidissement liquide indépendant et n'est proposée qu'en transmission intégrale. Le design intérieur du Kia Sorento montre une esthétique, des matériaux et des ajustements très soignés, offrant un grand espace, puisque le Sorento offre 7 sièges et un grand coffre de 821 litres, avec seulement deux rangées de sièges. De cette façon, il peut être une alternative aux grands monospaces

de 7 places, avec toutefois moins de modularité. La planche de bord met en avant une console centrale et des bouches d'aération proéminentes, ainsi qu'un écran tactile de 10 pouces et un combiné d'instrumentation 100% digital de 12,3 pouces. Côté équipement, le nouveau cru offre une dotation complète dès le premier niveau de finition. Rappelons que le Sorento propose quatre niveaux de finition : Motion, Active, Design et Premium. La toutes options propose, entre autres, le système de détection de trafic arrière avec fonction freinage (voiture et piéton), une sellerie cuir nappa, l'affichage tête haute, la vision panoramique à 360°, le siège passager avant à réglage lombaire électrique, ainsi que le système audio premium Bose.

Rotary



Casablanca Golf Epicure (90487)
District 9010



TOURNOI DE GOLF MARRAKECH 2021

SAMEDI 19 JUIN 2021
NORIA GOLF CLUB MARRAKECH

Pour tout renseignement :

Kamal JAIDI : +212 6 63 42 99 50

Hicham ZIYAT : +212 6 61 10 04 54

tournoi.rotarygolfepicure@gmail.com



LAURENCE



Sous l'égide de



FORD FUSION

ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

Présentant un design encore plus moderne, ainsi que des lignes plus élégantes et plus dynamiques, la nouvelle Ford Fusion, qui vient d'être lancée sur le marché marocain, fait aussi le plein de technologies innovantes.







Moteur :	2.0 TDCiEcoBlue 1.997 cm ³
Puissance :	180 CH
Couple :	400 Nm
Boîte de vitesses :	Automatique 8 rapports à double embrayage
Transmission :	Traction
Poids et mesures	
Poids à vide :	1.485 kg
Dimensions :	4870/ 1.900/ 1.480
Réservoir :	62 litres
Volume coffre :	489 Litres
Pneumatiques :	-----
Performances globales	
Vitesse max :	218 km/h
0 à 100 :	8,8 s
Consommation :	5,8 l/100 km
Émissions de CO ₂ :	128 g/km

L'actuel cru a fait ses débuts au Salon international de l'auto de New York 2018. Il vient couronner un parcours sans faute de la berline de la marque à l'ovale bleu, qui a réussi à se faire une place au soleil dans la catégorie très disputée des berlines familiales. Esthétiquement, les changements extérieurs de la Fusion ne sont pas très évidents, mais bien réussis. Sa calandre est désormais plus proche de celle de la Focus, fermée

et anguleuse ; elle remplace également ses lamelles horizontales à la Aston Martin pour un motif en "nid d'abeille". Les phares reçoivent des projecteurs à LED et un design plus élaboré, en accord avec le nouveau pare-chocs avant. L'arrière est réhaussé par une garniture chromée horizontale, qui rejoint les deux optiques, également redessinées d'ailleurs, pour gagner en largeur. L'apparence de l'habitacle reste



pratiquement inchangée, à l'exception d'un nouveau panneau de boutons pour l'équipement multimédia. En outre, les versions avec transmission automatique disent adieu au traditionnel levier, en faveur d'un cadran circulaire, dans le style de ceux équipant les modèles Jaguar et Land Rover. Mais la plupart des ajouts de la nouvelle Fusion ne sont pas visibles, car ils concernent les technologies de sécurité et de confort.

Il s'agit notamment du système de sécurité «Co-Pilot 360» de Ford, qui comprend un freinage d'urgence automatique, une aide au maintien dans la voie, des systèmes d'avertissement d'angle mort et de trafic transversal arrière, des feux de route et un essuie-glace automatiques. Au menu également figure le système de connectivité SYNC 3, avec reconnaissance vocale Siri Eyes Free pour iPhone et de SYNC Connect, qui permet



de contrôler le verrouillage centralisé de la voiture et le démarrage du moteur depuis le smartphone. Notons aussi l'amélioration du système d'info-divertissement Sony, qui se dote d'un dispositif audio à 12 haut-parleurs, pour une meilleure qualité acoustique. Il y a lieu de noter par ailleurs que les sièges avant sont réglables dans 10 directions pour s'adapter à la morphologie des occupants et sont dotés de fonctions de chauffage et

de climatisation. Sous le capot, l'importateur marocain (SCAMA) a opté pour deux déclinaisons du 2,0l EcoBlue, au choix. Ce dernier se distingue par son économie et ses basses émissions de CO₂. Sur le premier niveau de finition qu'est la Titanium, c'est le 2 L de 150 ch et 370 Nm de couple qui officie. Quant à la finition la plus chic (Titanium X), elle a recours à la même motorisation, mais avec une puissance plus élevée,



culminant à 190 ch. Il est à signaler que ces deux blocs sont accouplés à une boîte à vitesses robotisée à huit rapports, sélectionnables à partir d'un sélecteur rotatif E-shifter de changement de vitesse, qui remplace le traditionnel sélecteur de vitesses. Au chapitre tenue de route, la nouvelle Fusion soigne davantage son confort, grâce à la nouvelle suspension arrière multi-bras innovante, associée à une suspension avant du

type « MacPherson », complètement revue. Cette configuration offre un comportement routier plus optimisé. L'agrément de conduite est renforcé par la présence d'une direction assistée électrique (EPAS) souple pour les manœuvres en ville, et plus ferme à vitesse plus élevée. Notons enfin que la nouvelle Ford Fusion est désormais disponible dans tous les showrooms Ford au Maroc, à partir de 318.000 DH.

JÜRGEN CLAUSS

ALPINE LOVER







De par son origine, Jürgen Clauss aurait pu être amoureux de Porsche, de Mercedes ou de BMW, mais c'est Alpine qui l'a choisi, comme il se plaît à le répéter. Dans son Alpine-Lab, un garage-laboratoire, l'orfèvre restaurateur s'applique depuis trente ans à ressusciter les modèles de course cultes de la marque. Son intention était de créer une plateforme pour les puristes, les amis et les amoureux de l'Alpine A110, qui ont aussi dû succomber à la fascination et à l'attraction de cette voiture de course française ou ceux qui sont encore sur le point de le faire.

À l'affût de toute information technique et historique lui permettant de mieux explorer les entrailles des "Alpine, Jürgen Clauss cherche à redonner le lustre et le charme authentique des grandes époques à ses voitures, sans se dévoyer de la pensée du fondateur, Jean Rédélé. Dans sa collection, les amateurs pourront s'extasier devant l'Alpine 1100 Tour de France, un modèle lancé en 1965, à la carrosserie blanche et aux lignes chromées.

Dans cet entretien accordé au Magazine Gentlemen Drivers, Jürgen Clauss revient sur les moments clés de sa relation viscérale avec l'Alpine, pour laquelle il éprouve une passion dévorante, qui ne s'est pas étiolée avec les années.



Avant de tomber amoureux d'Alpine, aviez-vous un background en automobile?

Depuis 25 ans, je dirige ma propre petite entreprise spécialisée dans la rectification de profils métalliques de haute précision, pour les outils de moulage. J'ai créé ma propre entreprise en 1990, après avoir suivi deux formations en tant que commercial, puis en tant qu'outilleur. Durant mon enfance, la voiture n'occupait pas une grande place dans mes centres d'intérêt. En effet, à l'âge de 14 ans, j'ai commencé à faire du vélo, des courses sur route et sur piste. Nous sommes une famille de cyclistes et les voitures ou les motos n'étaient pas très à la mode dans notre famille, à l'époque. Bien que mon père ait grandi près du célèbre circuit de Solitude, près de Stuttgart, nous étions tous principalement concentrés sur le cyclisme et n'avions aucune expérience du sport automobile.

Quand et comment avez-vous découvert Alpine? Quand avez-vous acheté votre première Alpine?

J'ai découvert l'A110 très tôt, à l'âge de 12 ans environ. Lors de mes promenades quotidiennes à vélo, je rencontrais souvent cette voiture de sport française bleue et plate et j'étais ravi à chaque fois que mon regard la croisait. Petit à petit, je fus pris par l'envie d'en posséder un jour, mais à cette époque j'étais trop jeune et je n'avais ni permis de conduire ni argent. Plus tard, à l'âge de 20 ans, j'ai commencé à en savoir plus sur l'A110 et à l'âge de 25 ans j'ai acheté ma première A110 1.300 cc, au milieu des années 80. Seulement quelques mois avant l'achat de ma première A110, j'ai acheté une VW Golf GTI toute neuve, que j'avais gagnée en travaillant dur durant mon temps libre dans différentes compagnies, parallèlement à mon travail principal. En 1985, le temps était venu d'acheter ma première A110. Je n'avais pas beaucoup d'idée sur l'A110 et comment la

restaurer. En tout cas, j'ai vendu ma GTI toute neuve et j'ai acheté une A110 1300 cc bleue. La voiture était dans un bon état général et complètement originale, mais elle avait beaucoup de rouille sur le châssis et avait besoin d'une nouvelle peinture. J'ai donc commencé ma première restauration sur cette voiture, en 1985.

Combien d'A110 avez-vous eues depuis? Que faites-vous avec vos Alpines (rallyes, courses, balades, réunions...)? Quels sont les modèles exacts de vos Alpine actuelles? Où les trouvez-vous?

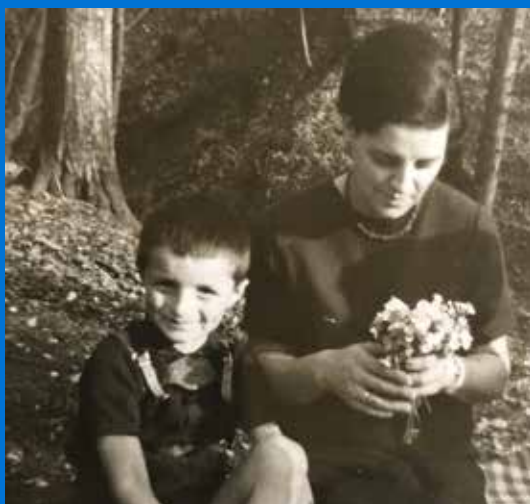
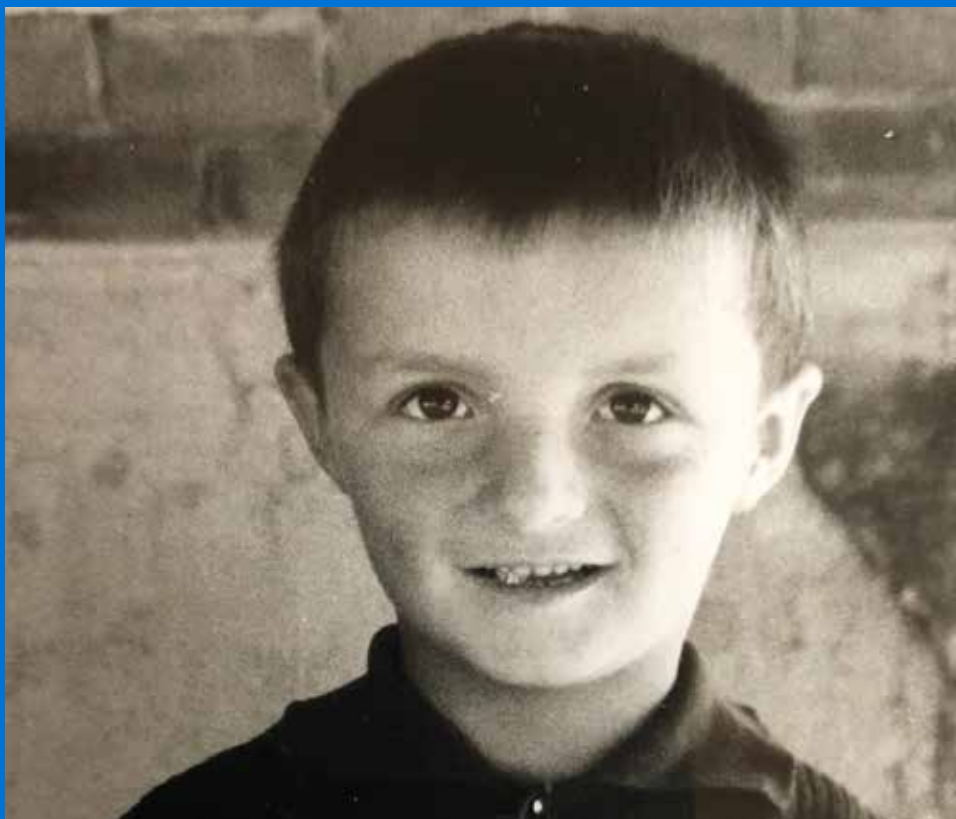
Je possède cette A110 1300 cc depuis presque 20 ans. Je l'ai entièrement restaurée et l'ai utilisée sur plusieurs rallyes de régularité ou courses de côte. Pendant cette longue période, c'était parfois une sorte de relation "amour et haine". J'adorais conduire cette berlinette, car elle était si agile, légère et puissante. J'étais aussi totalement amoureux de la forme et du style de la voiture, car elle ne devient jamais ennuyeuse ou usée. Le seul bémol était sa fiabilité insuffisante. J'ai eu quelques pannes lors de rallyes ou de courses de côte, ce qui m'a conduit à vendre la voiture en 2000.

À cette époque, je me suis dit que ma relation avec Alpine touchait à sa fin et que j'allais arrêter de m'intéresser à tout ce qui concernait cette marque. J'ai également vendu les pièces détachées qui me restaient.

Un jour, un Suisse est entré chez moi pour m'acheter des pièces détachées. Nous avons eu une conversation agréable sur nos affaires similaires et il m'a invité à venir en Suisse, ce que j'ai fait quelques semaines plus tard. Pendant cette visite, il m'a montré une grande collection d'A110, et c'est ainsi que je fus infecté de nouveau par le virus Alpine. J'ai recommencé à zéro et j'ai cherché à trouver une A110 désirable en version 1300 S ou 1600 S.

Quand avez-vous commencé à restaurer des





Bio express :

1966 : naissance dans le sud de l'Allemagne, près de Stuttgart.

1990 : crée son entreprise spécialisée dans les outils de moulage

2016 : participe au Concours d'élégance de la Villa d'Este.

JÜRGEN CLAUSS

ALPINE LOVER

anciennes Alpines? Est-ce que vous restaurez des voitures seulement pour vous ou est-ce que vous travaillez aussi pour d'autres collectionneurs?

En 2001, j'ai recommencé à chercher des A110 en bon état et d'origine et je me suis concentré sur les modèles "S". Ce n'était pas facile de trouver de bonnes voitures. La plupart des voitures étaient modifiées et loin d'être originales. J'ai donc décidé de trouver de bons exemplaires de la version "S", qui valaient la peine d'être restaurés. Entre 2001 et 2007, j'en ai trouvé quelques unes, la plupart en mauvais état et je les ai toutes restaurées. Finalement, je me suis retrouvé en possession d'environ 8 à 10 A110 version Street 1300 S, 1600 S ou 1600 SC. Je les ai restaurées du mieux que j'ai pu et j'ai amélioré ainsi ma qualité de restauration. Toutes les voitures restaurées ont enrichi ma collection privée. Inspiré par de vieilles images et films de course, je rêvais de posséder une vraie berlinette de course. J'ai donc recommencé à chercher des voitures de compétition ayant un historique de course significatif. C'était un peu comme chercher une aiguille dans une botte de foin.

Combien d'Alpine avez-vous restaurées? Comment travaillez-vous? Avez-vous des contacts en France pour les pièces détachées?

Ma première vraie berlinette de compétition, je l'ai trouvée en 2006 environ. C'était une A110 1300S de 1969, avec une carrosserie légère et un réservoir central. La voiture était totalement modifiée, avec de grandes ailes et des spoilers, mais les numéros de série étaient corrects et je l'ai achetée. J'ai fait une restauration complète du châssis de cette voiture et l'ai ramenée à son état d'origine. J'ai été totalement enthousiasmé par les caractéristiques spéciales de compétition dont ce type de voitures était équipé par l'usine. Je me suis senti amoureux de tous les petits et beaux détails de cette voiture et j'ai essayé d'apprendre autant que possible, pour la reconstruire, aussi près que possible des standards d'usine. Ce n'était pas très facile, parce qu'il n'y avait aucun livre ou manuel pour m'aider à restaurer une voiture de compétition A110 conforme à la période. J'apprenais par la pratique, en étudiant les vieilles photos de course pour améliorer mes connaissances sur les versions de compétition. D'année en année, j'apprenais de plus en plus comment l'usine travaillait et j'ai découvert beaucoup de détails spéciaux, en travaillant sur les voitures qui n'ont jamais été documentées. Seuls les initiés connaissent les détails cachés et les équipements spéciaux. Jusqu'à aujourd'hui,



j'ai restauré environ 16 à 18 A110, juste pour ma propre collection. Je ne travaille pas pour d'autres personnes, à cause du manque de temps. Restaurer une A110 par une personne seule est un travail très dur et pas facile. J'ai été motivé par la passion et l'enthousiasme, pour accomplir tous mes objectifs de restauration et croyez-moi, j'ai pensé des milliers de fois à abandonner. Si je regarde en arrière aujourd'hui, cela me semble un peu irréel d'avoir trouvé et restauré un certain nombre de berlinettes de compétition, très rares et uniques. Je les ai fait renaître de leurs cendres, pour leur rendre leur gloire d'antan, ce qui n'était pas mon intention au départ. D'une certaine manière, cette passion génère son propre élan, qui est devenu en quelque sorte "hors de contrôle". Lors de mes recherches pour une voiture, je retrouvais les traces d'une autre. Donc, en fin de compte, je peux dire que je n'ai pas exactement cherché chaque voiture, mais je pense que ces voitures m'ont trouvé, plutôt que l'inverse. Alpine semble être mon destin?

Pourquoi avez été particulièrement attiré par Alpine, plutôt que par Porsche ou Audi? Qu'est-ce que vous aimez dans Alpine, par rapport aux marques allemandes?

Les A110 sont spéciales à bien des égards et même les versions de course sont incroyablement uniques et spéciales, ce qui n'est pas évident à première vue. Elles se ressemblent toutes et il faut se familiariser avec ce genre de voitures pour comprendre pourquoi l'usine a fait ceci ou cela, pour rendre les voitures plus compétitives et différentes des versions de route. Se familiariser avec ces voitures prend de nombreuses années et ce n'est pas aussi facile que de posséder une





Porsche ou une Mercedes. Je suis fondamentalement un perfectionniste et j'ai appris à l'être par ma profession principale de producteur de composants de haute précision pour l'industrie du moulage. Normalement, l'Alpine A110 ne semble pas être la bonne voiture pour un perfectionniste. L'A110 n'était pas si bien conçue ou développée comme une Porsche 911 ou une Mercedes. Elle était plutôt improvisée que conçue, ce qui mène à la fin à moins de fiabilité et à des faiblesses sur les composants techniques. Mais ce n'est pas ce qui compte pour moi. Je dois être inspiré par une voiture, le tout premier regard doit être époustouflant, la voiture doit me "parler", pour que je tombe amoureux d'elle. C'est ce qui se passe avec l'A110. J'étais et je suis encore aujourd'hui totalement amoureux de son look, de sa forme et bien sûr de son expérience de conduite. Essayez de trouver une voiture de cette période, qui est comparable dans la manipulation, l'agilité et l'expérience de conduite et vous découvrirez immédiatement qu'il n'y en a presque pas. Bien sûr, les célèbres marques allemandes comme Porsche, Mercedes et Audi sont de très bonnes voitures, bien conçues et d'une fiabilité exceptionnelle, en comparaison avec une A110. Pour être honnête, je possède toujours une Porsche 911 2.7RS de 1973 et je l'aime toujours, mais je suis loin d'être aussi passionné que pour mes A110. Pour un Allemand comme moi, les marques allemandes sont tout à fait normales et parfois un peu ennuyeuses, ordinaires et moins inspirantes. Mes yeux cherchent toujours quelque chose de spécial et de beau. Mes yeux veulent être gâtés par une belle forme ou de beaux détails.

Alpine a-t-il beaucoup de fans en Allemagne? Êtes-vous en contact avec eux?

Je suis sûr qu'il y a une grande communauté de fans d'Alpine en Allemagne. Je suis en contact avec quelques propriétaires d'Alpine qui partagent la même passion que moi. La plupart des autres propriétaires d'Alpine sont intéressés par le tuning ou des modifications sur leurs voitures, ce qui n'est absolument pas mon cas. Je suis un puriste et j'aime restaurer et conduire les voitures comme Jean Rédélé les a construites - vraiment authentiques et originales. Je ne suis pas un fan des modifications et pour autant que je sache, Jean Rédélé déteste voir des modifications sur ses voitures. Je suis tout à fait d'accord avec lui!

Malheureusement, l'A110 s'est avérée être une cible prisée des actions des tuneurs, au cours des dernières décennies. Les modifications et les mises à niveau dans différentes variations sont communes pour ce genre de voitures. Je me suis demandé des milliers de fois pourquoi cette pratique est si populaire, s'agissant d'Alpine. Chaque voiture a un aspect différent et il semble que personne ne se soucie de l'originalité. Au fil des années, j'ai cessé de visiter les meetings d'Alpine, car je n'étais pas intéressé de voir de plus en plus de voitures modifiées et mal restaurées.

Cette évolution me force à lutter contre ces activités de tuning, parce que dans mon esprit, je suis totalement



JÜRGEN CLAUSS ALPINE LOVER

convaincu que la marque Alpine et surtout l'A110 mérite beaucoup plus que d'être une voiture transformée en monstre laid. L'A110 est une voiture classique très spéciale et unique, qui n'est pas bien connue dans les pays étrangers hors de France et qui reste un peu à l'écart dans le monde des voitures classiques. À mon avis, l'A110 reste un peu oubliée et sous-estimée. Mon intention est de changer cette image quelque peu. Je veux montrer la beauté de l'originalité et c'est ce que j'essaie de faire sur ma page alpineLAB.

Est-ce votre première visite à la Villa d'Este ou y allez-vous chaque année? Qu'est-ce que vous aimez là-bas? Comment est l'atmosphère? Y a-t-il beaucoup d'Alpine là-bas? Est-ce un endroit agréable pour célébrer l'élégance des Alpine?

Cela fait des années que j'envisage de participer à des événements prestigieux comme la Villa d'Este ou Goodwood. Après avoir participé aux "Schloss Dyk Classic Days" en 2014, j'ai décidé de participer au Concorso de la Villa d'Este cette année. Même l'organisateur a annoncé une catégorie parfaite pour l'A110, en 2016. "Heroes of the special stages" est la catégorie dans laquelle je me suis inscrit avec mon A110 1800 Gr. IV, championne du monde en 1973.

À mon avis, il est temps qu'une A110 soit montrée dans des expositions prestigieuses de voitures classiques comme celle-ci. J'ai également participé au très célèbre et prestigieux événement de voitures classiques "The Quail" 2016, qui fait partie de la Monterey Car Week en Californie / USA. Ce fut aussi la première fois qu'un exemplaire de l'A110 était présent sur la pelouse de la Quail, cette année-là.

Toutes ces activités sont des initiatives privées que j'ai financées personnellement, car je n'ai aucun sponsor et aucun soutien. Je suis sûr que vous pouvez imaginer que tout cela demande beaucoup d'efforts, de temps et bien sûr de fonds pour le réaliser. C'est ainsi que je vis ma passion.

Selon vous, quel est le charme particulier de l'Alpine A110?

Si je regarde mes voitures, mes yeux sont gâtés par de nombreux petits et beaux détails. Bien sûr, pour une personne lambda, toutes les voitures se ressemblent, mais en réalité elles sont toutes différentes. En commençant par l'A110 1100 "Tour de France", minuscule et charmante, avec sa petite carrosserie, qui montre une beauté et une élégance pures. Plus tard, les larges carrosseries Gr. IV représentent la puissance et le dynamisme, avec leurs grandes roues, leurs moteurs





puissants et leur look agressif. Même la peinture bleue métallisée brille différemment sur chaque voiture, car l'usine change le mélange de la peinture d'année en année.

Vous avez dit qu'une Alpine est comme une sculpture. Pouvez-vous expliquer cela?

Aristote a dit: "Le tout est plus que la somme de ses parties". Je suis tout à fait d'accord avec Aristote, mais néanmoins, chaque partie en soi peut être intéressante et belle et mérite un regard différent. Plusieurs éléments magnifiques dans leur ensemble mènent à une œuvre d'art. C'est la façon dont je fais mes restaurations. Je traite chaque pièce détachée comme un diamant précieux et je l'intègre dans l'ensemble. À la fin, chaque pièce traitée par mes mains trouve sa place dans une forme parfaite. Peut-être ne s'agit-il pas seulement d'un travail de restauration? Parfois les gens disent que c'est une sorte de modélisation à l'échelle 1:1. Je déteste personnaliser ou modifier l'A110, parce qu'elle a quitté l'usine dans une forme parfaite. Donc, la personnalisation pour moi, c'est un peu comme "peindre la Mona Lisa".

Comment définissez-vous le style Alpine?

Le look et le style Alpine sont différents des autres et ont toujours été uniques et spéciaux. Posséder et conduire une Alpine présuppose une plus grande affinité avec la marque par rapport à la possession de voitures d'autres marques. Vous devez vous identifier à la marque et à la voiture, vous devez vivre avec des limites et une sorte de charmant laisser-aller français, ce qui vous conduit à des expériences de conduite spéciales. Alpine n'a jamais suivi le courant dominant, elle était différente à l'époque et l'est toujours aujourd'hui.



Je suppose que vous avez suivi la renaissance de la marque avec l'Alpine Vision? Que pensez-vous de cette nouvelle version? Respecte-t-elle l'esprit et l'élégance Alpine? Allez-vous devenir aussi accro à la nouvelle Alpine Vision que vous l'êtes à l'ancienne A110?

En gros, j'ai beaucoup aimé ce qui a été accompli avec la nouvelle Alpine Vision. Le design est magnifique et la filiation avec l'A110 est clairement visible. En particulier, l'intérieur est comme je l'aime, sportif, moderne et classique. De toute évidence, presque toutes les marques célèbres et prestigieuses prennent soin de leur héritage et lancent de nouveaux modèles au look rétro. Elles utilisent leur histoire automobile pour lancer de nouveaux modèles, ce qui me plaît beaucoup. Pourquoi Renault ne le ferait-il pas? Renault devrait continuer sur cette voie et créer quelque chose de spécial, comme Jean Rédélé l'a fait à l'époque. À mon avis, il était temps de faire revivre la marque Alpine, parce qu'Alpine a une histoire fantastique, qui vaut la peine d'être ravivée. Il y a beaucoup de voitures similaires sur le marché, comme l'Audi TT, la Porsche Cayman, la Lotus Exige, etc. et il ne sera pas facile pour la nouvelle Alpine de s'imposer sur ce marché. Je suis sûr que vous le savez aussi. À mon avis, il n'y a qu'un seul moyen pour qu'Alpine ait du succès: oser quelque chose de spécial, que les autres n'attendent pas.



ALPINE A110 GRAINE DE CHAMPIONNE

Poids réduit, moteur à l'arrière, tenue de route nerveuse, pedigree enviable en course... tout porte à croire qu'il s'agit d'une Porsche, mais ce n'est pas le cas. Pensez plutôt à quelque chose de plus petit, plus léger et plus français. L'Alpine A110, construite par une petite entreprise de Normandie, possède tous ces ingrédients. Elle a été championne du monde des rallyes et a été produite pendant plus d'une décennie et demie, au cours de laquelle elle est devenue de plus en plus rapide et Alpine s'est transformée en partenaire de Renault pour le sport automobile.







Les racines de la Société des Automobiles Alpine (SAA) remontent au début des années 50, avec un garagiste et concessionnaire Renault à Dieppe, du nom de Jean Rédélé. Il s'est lancé dans le rallye au début des années 50, en s'appuyant, comme beaucoup dans la France de l'après-guerre, sur la Renault 4CV à moteur arrière. S'il a obtenu des résultats modestes en participant aux Mille Miglia et au Mans, son premier grand succès est venu de la Coupe des Alpes, également connue sous le nom de Rallye des Alpes - d'où le nom que Rédélé a choisi lorsqu'il a commencé à construire ses propres voitures, en 1955.

La première voiture de série d'Alpine est l'A106. Bien que toujours basée sur la mécanique de base de la Renault 4CV, l'A106 utilise une carrosserie légère en fibre de verre. C'était l'époque où la fibre de verre était un matériau vraiment exotique dans le monde de l'automobile et peu connu en Europe. L'Alpine A108, plus sophistiquée, a suivi en 1960. Sous sa carrosserie lissée (toujours en fibre de verre) se trouvait désormais un châssis à ossature en acier et une mécanique remise à jour de la Renault Dauphine. Le moteur situé derrière l'essieu arrière était la version Gordini du moteur de la Dauphine, d'une cylindrée de 845 ou 904 cm³.

Le design de base de l'A108 a évolué en 1961 vers l'A110, qui utilisait un moteur et d'autres éléments de la Renault R8. La boîte à vitesses à cinq rapports, les freins à disque et le châssis rigide s'ajoutent à une plate-forme solide et l'A110 met Alpine sur la carte. Malgré l'utilisation des pièces détachées de Renault, le design de l'A110 était en avance sur son temps, grâce au designer italien Giovanni Michelotti, l'homme responsable de plusieurs carrosseries de Vignale pour

Ferrari et de presque toutes les Triumph. La première grande victoire de la voiture a été remportée au Rallye des Lions de 1963, une course qui a prouvé à la fois sa valeur de sérieuse concurrente et sa tendance à survivre et à prendre les virages en glissant de manière contrôlée, ce qui a fait de l'A110 la favorite des fans.

La cylindrée et la puissance du quatre cylindres ont rapidement augmenté, passant de 956 cc à 1.100, 1.300 et 1.500 cc. Les voitures les plus récentes étaient les plus rapides et utilisaient un moteur en aluminium de 1.600 cc. Les dernières A110 de compétition utilisaient un moteur de 1.800 cc. De petits moteurs, donc, mais il s'agit d'une petite voiture, d'une hauteur d'environ 1,12 m et aussi légère qu'une Mini. C'est une petite bête agile. Alpine-Renault remporte le titre de champion de France des rallyes en 1968 et 1969 et le championnat d'Europe des rallyes en 1970. Dans le Championnat international des constructeurs, précurseur du Championnat du monde des rallyes (WRC), Alpine-Renault termine deuxième derrière Porsche en 1970, mais domine la série en 1971, remportant la moitié des épreuves de l'année avec l'A110 1.600 cc et taillant des croupières à la nouvelle Porsche 914/6 GT au Rallye de Monte-Carlo. La première année officielle du championnat du monde des rallyes en 1973 voit Alpine-Renault remporter le premier titre WRC avec six victoires sur les 13 rallyes organisés, dont celui de Monte Carlo. La même année et au milieu d'une crise énergétique qui frappe durement le marché des voitures de sport, Renault rachète 55 % des parts d'Alpine.

Mais ce n'était qu'une question de temps, avant qu'une voiture plus fraîche ne vienne détrôner l'Alpine de son trône. Cette voiture était la Lancia Stratos, la première voiture conçue à partir de zéro pour le rallye international, et homologuée pour la saison 1974. Bien que l'Alpine soit restée compétitive sur certaines étapes pendant plusieurs années supplémentaires, grâce à l'augmentation de sa cylindrée et à l'injection de carburant, elle n'était plus la reine des courses. La production de l'A110 s'arrête définitivement après 1977. Alpine a continué avec l'A310 plus moderne, certes, mais pas aussi jolie. Et en 1978, Alpine a aidé l'équipe locale à gagner Le Mans avec la Renault Alpine A442B. Alpine a continué à construire des voitures de route jusqu'en 1995, puis Renault a relancé la marque en 2017, avec une nouvelle A110 au look rétro.

Les sources varient quant au nombre exact d'A110 classiques construites, mais il est probablement proche de 10.000. Quoi qu'il en soit, Alpine n'a vraiment pas fabriqué beaucoup de ces petites armes de rallye. Et l'une des choses les plus intéressantes à propos des A110 est qu'Alpine ne les a même pas toutes construites en interne. Comme la demande d'A110 augmentait en même temps que leur liste de victoires en rallye, le petit constructeur automobile de Dieppe a sous-traité la construction à des entreprises en Espagne, au Brésil, au Mexique et même en Bulgarie.

Dans les années 1950, Alpine a conclu un accord avec la société Willys-Overland au Brésil, pour construire



l'ancienne A108, rebaptisée Willys Interlagos. Quelques centaines d'A110 ont ensuite été construites au Brésil, sous le nom de Renault Interlagos. Au Mexique, pendant ce temps, une société appelée Diesel Nacional (DINA), qui avait déjà des contrats avec Renault pour la fabrication de camions, a assemblé quelques centaines d'A110 et les a appelées Dinalpins. Une autre société en Bulgarie (ETO) a également construit une poignée d'A110 et les a commercialisées sous le nom de Bulgaralpines. La plupart des A110 de fabrication étrangère (environ 1.500) provenaient de FASA-Renault en Espagne. À part quelques badges et des différences esthétiques mineures, ces A110, construites sous contrat sont fondamentalement identiques aux voitures construites

en France. Bien qu'elles soient plus rares, elles sont toujours moins chères que les versions fabriquées en France.

Avec autant de moteurs, de parcours de course et même de pays d'origine différents, il n'y a pas un seul marché ou un seul prix pour les A110. Mais elles ne sont pas bon marché. Généralement, on en trouve à partir de 60.000 €. Et pour les voitures au palmarès sportif confirmé, les prix s'envolent carrément et atteignent les six chiffres. Ainsi, une A110 1600S du Groupe IV, par exemple, s'est vendue à Monterey l'année dernière pour 190.400 €. Toutefois, le prix le plus élevé jamais payé publiquement pour une A110 a été de 369.520 €, pour une voiture ex-usine, vainqueur du Rallye du Portugal.

MONTRE HUBLOT MP-09 TOURBILLON BI-AXIS

Créativité authentique

Lorsque vous regardez la MP-09 pour la première fois, vous savez que vous êtes face à quelque chose de compliqué et il est évident que votre attention est censée se porter sur cet énorme objet, qui tourne au bas de la montre. Mais ce qui n'est pas clair, c'est tout ce qui se passe sous la surface et la complexité de cet impressionnant mécanisme.

Le moteur de cette machine est le calibre HUB9009.H1.RA, et la montre a été conçue à partir du mouvement. Ce calibre est un mouvement automatique, avec une réserve de marche de cinq jours, qui est produit en interne par Hublot, dans sa manufacture. Au cœur de ce mouvement se trouve le tourbillon bi-axial, qui effectue une rotation complète sur un axe en une minute et une rotation complète sur un second axe toutes les 30 secondes.

Pour bien mettre en valeur le tourbillon, Hublot a créé un tout nouveau boîtier de 49 mm de diamètre pour cette montre. Vous avez l'énorme fenêtre en bas qui vous permet d'admirer le tourbillon sous de multiples angles, mais en haut, vous avez la lunette vissée et les angles du boîtier, qui vous font immédiatement penser à Hublot. L'heure est affichée dans la partie supérieure droite du "cadran" et un indicateur de réserve de marche se trouve à gauche. Sous l'heure, deux arcs de chiffres indiquent la date dans un affichage inhabituel. Il serait facile de le manquer, en raison de tout ce qui se passe avec le tourbillon, mais il y a également un correcteur de date intéressant sur le côté gauche du boîtier. Il suffit d'appuyer sur le levier vers le haut ou vers le bas pour avancer ou reculer la date d'un jour. C'est extrêmement simple et c'est une belle valeur ajoutée à cette montre.

Il existe trois versions de cette montre, toutes en édition limitée. Il y a une édition en titane, produite en 50 exemplaires, une édition King Gold, produite en 20 exemplaires et, enfin, une édition en titane avec des diamants pavés.





L'Homme

Hôtel & Resort

par Lina Moufak



OBEROI HOTELS & RESORTS

Une harmonie du corps et de l'esprit

Sur la route de Ouarzazate, l'Oberoi Marrakech fait face aux montagnes de l'Atlas, offrant des vues à couper le souffle, tout en étant idéalement situé, à 25 minutes du centre-ville. Le palace est entouré de vingt-cinq hectares de vergers méditerranéens et d'oliveraies centenaires. Il présente des jardins magnifiquement aménagés et une architecture authentique, inspirée des palais de l'ancien Maroc. Le complexe offre des vues pittoresques sur les montagnes enneigées de l'Atlas, un hébergement luxueux, des offres de bien-être personnalisées, des restaurants servant d'authentiques cuisines marocaines et internationales et une aire d'activités pour les enfants. Le tout est complété par une hospitalité chaleureuse et sincère, pour une expérience inoubliable dans la ville ocre de Marrakech. Le design de ce complexe de luxe a été inspiré par la magnifique histoire de l'architecture marocaine. La cour du bâtiment principal reprend le design de la Medersa Ben Youssef, l'un des monuments historiques les plus célèbres de Marrakech.

Nouveau programme de bien-être « Saha »

D'une superficie de 2.000 mètres carrés, le spa de l'Oberoi Marrakech est un espace tranquille et lumineux, situé sur un plan d'eau dans les vergers. Il propose des soins ayurvédiques et d'inspiration marocaine, ainsi que des rituels signés Oberoi, qui harmonisent les philosophies anciennes et la science moderne. Le spa comprend également un hammam marocain, des salles de rajeunissement privées, une salle de yoga avec un pavillon al fresco, une piscine intérieure chauffée (20 mètres de long) et un centre de remise en forme. À l'occasion de sa réouverture, l'Oberoi Marrakech offre un nouveau programme de bien-être global, « SAHA », qui veut dire santé, en arabe. Il repose sur 4 piliers : S (Soul & Spirit), A (Active Body), H (Holistic-therapies), A (A better plate). Il s'agit de « cures » de 3 à 7 jours, réunissant des activités apaisantes (marche dans les 11 hectares de jardins de l'hôtel, atelier d'origami ou de coloriage de mandala, découverte de la botanique locale avec un paysagiste, session de méditation), du fitness (sport ou pratiques plus douces comme le qi gong), des soins au spa (rituels de beauté marocains ou traitements spécifiques, notamment anti-âge, avec la marque Alqvimia) et de la diététique, avec un menu « wellness », mis au point par le chef et la conseillère en nutrition Magalie Paillard. À cette offre de base vient se greffer une ribambelle d'options, telles que l'équi-thérapie ou un plan spécial « meilleur sommeil » ...

Cohiba Behike 56

Best of the best

Sorti en 2010 à côté de deux autres tailles (BHK 52 et BHK 54), le Cohiba Behike 56 est également connu sous le nom de Tribal Chief. Il a toujours été le meilleur cigare du monde. Les matériaux fins de ce cigare sont constitués de feuilles Medio Tiempo qui proviennent des meilleurs plants de tabac issus des deux feuilles supérieures d'un plant cultivé au soleil. L'une des caractéristiques uniques de ces feuilles est qu'elles absorbent la plupart des rayons du soleil et produisent une saveur unique pour ce cigare. Cette Vitole exceptionnelle est produite en stock limité chaque année. En fumant ce cigare, on découvre une saveur mélangée très agréable d'épices, de bois brûlé, de terre et d'un soupçon de chocolat amer. La fumée est épaisse et crémeuse, ce qui agrmente davantage l'expérience du fumeur.



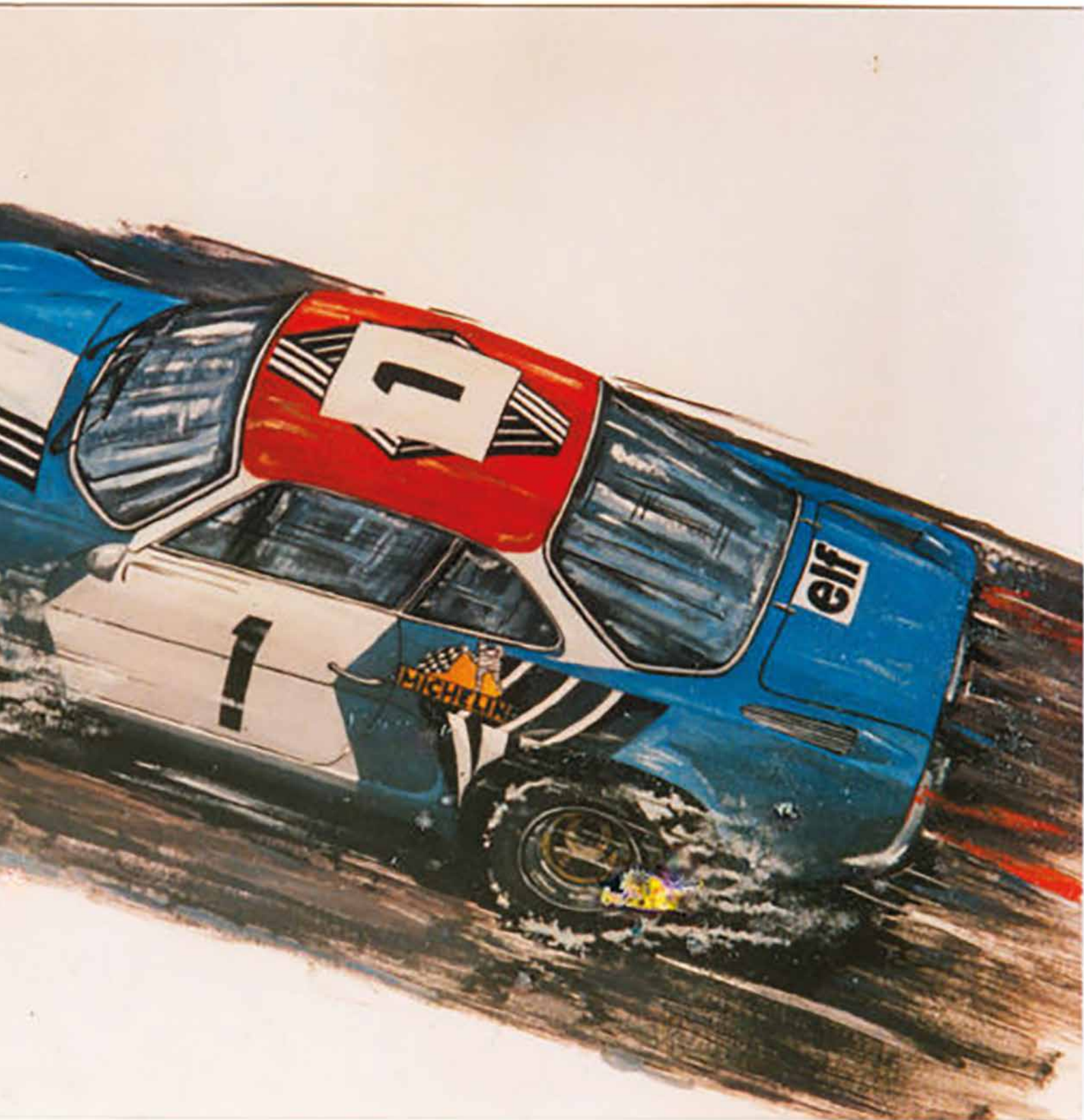


par Antoine Delmas

André Sarrut

André Sarrut est né et a grandi, après-guerre, à Dreux (Eure et Loir). Les usines Facel-Vega qui se trouvent à proximité de son école de musique, sont en plein essor. Chaque semaine, André dérape sur ses gammes en contemplant les véhicules flambants neufs sortir de l'entrepôt pour leur ultime essai. Il s'imaginer les bolides dans de somptueux paysages, exalté par la puissance de leur mécanique. Lorsqu'il rentre chez lui il se précipite sur ses crayons et peintures et recrée ces scènes, pour prolonger ses rêves. Il met en scène les voitures de son enfance, la mythique Ferrari 250 GT, la Jaguar XK ou la 120 Mercedes 300 SL dans des décors naturels et sauvages, qui invitent son entourage au voyage. Sa passion devient vocation. Il décline les voitures de ses rêves, lancées à pleine vitesse dans des décors toujours plus audacieux, sur ses pages d'écoliers puis ses étuis de cigarettes. Il offre à ses amis proches ses premières peintures, puis c'est l'heure des premières commandes. André Sarrut est un artiste passionné, un homme simple et accessible, toujours à la recherche de nouveaux modèles de voitures à mettre en scène dans ses toiles.

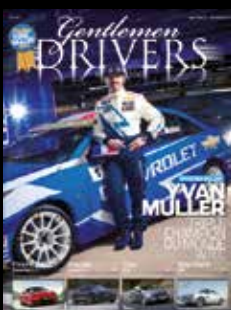




2011



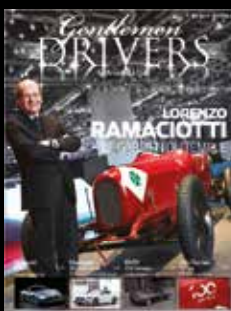
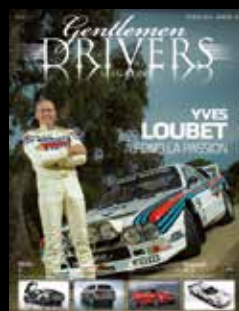
2012



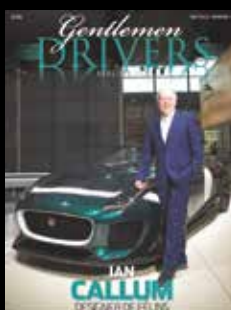
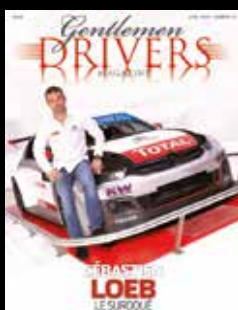
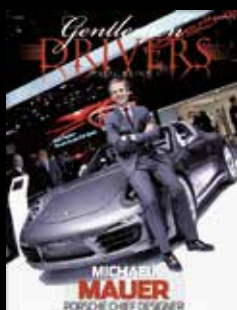
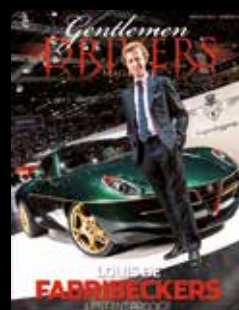
2013

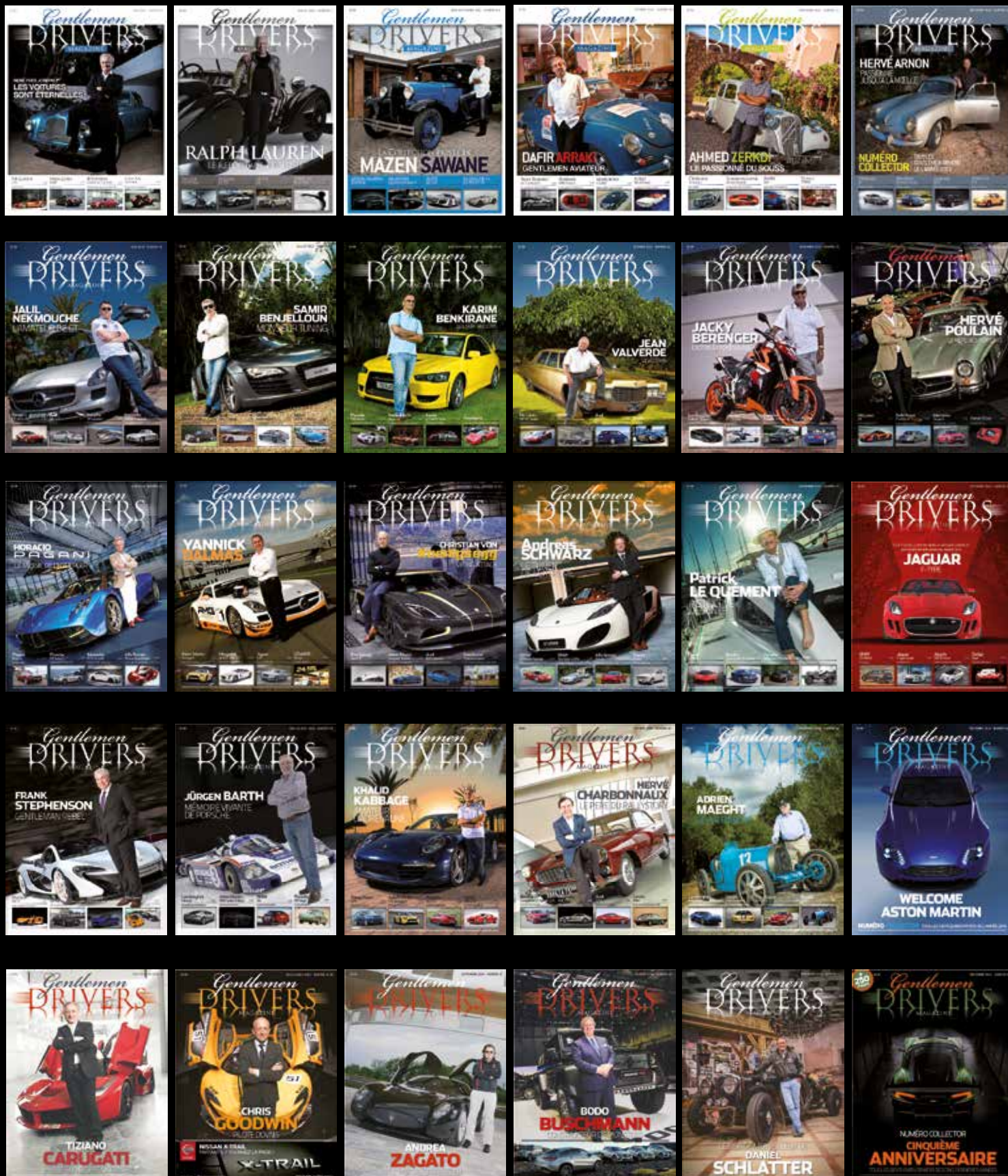


2014

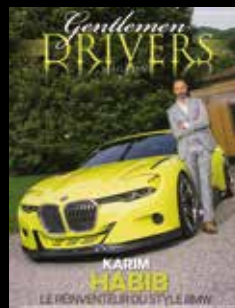
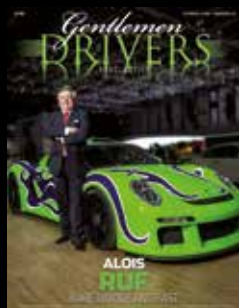
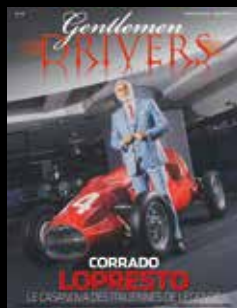


2015

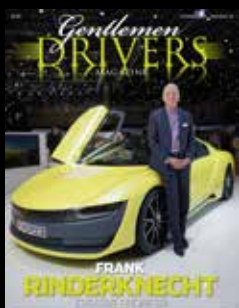




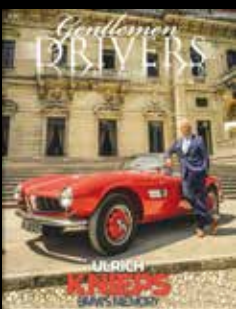
2016



2017



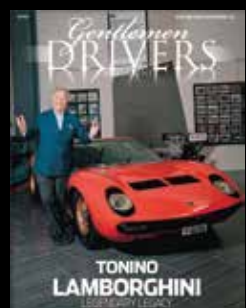
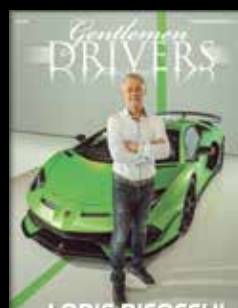
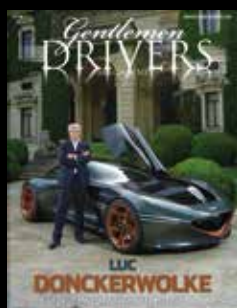
2018



2019

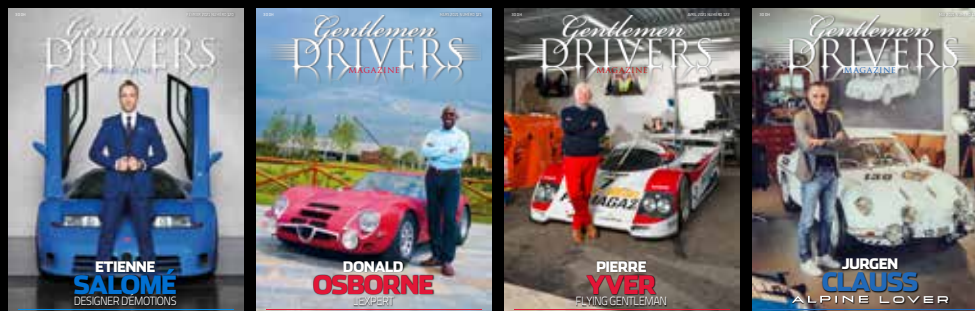


2020





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



Nouvelle Fusion

Contemporaine et raffinée



Élégante, intelligente, sophistiquée, la nouvelle Ford Fusion incarne le raffinement contemporain au caractère audacieusement unique.

Plus puissante, plus économe, plus sûre, la nouvelle Ford Fusion associe avec brio nouvelles technologies et design pour vous ouvrir un nouvel horizon d'expériences.

Disponible dans tous les showrooms Ford - Réseau Auto Hall

À partir de

318 000 Dh

Ford

NEW

Shell
V-Power



INNOVATION PARTNER
SCUDERIA FERRARI



LE SEUL CARBURANT CO-DÉVELOPPÉ ET RECOMMANDÉ PAR FERRARI

Shell V-Power Sans Plomb, est notre meilleur carburant pour votre voiture ! Boosté de la **technologie Dynaflex** de dernière génération de Shell, il contient 3 fois plus de molécules nettoyantes et réductrices de frottement, afin d'améliorer l'efficacité et les performances de votre voiture. C'est pour cette raison, que **Shell V-Power** incarne le renouveau des carburants de Shell. **Profitez de toute la performance de Shell V-Power !**

GO WELL

