

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



MARELLA
RIVOLTA
LEGENDARY NAME

Vivez en exclusivité la meilleure expérience TV sur tous vos écrans

Maroc
Telecom



MT TV
LA TÉLÉ BY MAROC TELECOM



Accès multi-écrans

Accédez à vos chaînes préférées où que vous soyez et sur tous vos supports simultanément.



Qualité et confort

Profitez d'un accès sans interruption à votre contenu préféré.



Contrôle du direct

Contrôlez vos programmes à votre guise : reprenez la diffusion, revenez en arrière, ou rattrapez le direct.



Contrôle parental

Supervisez les programmes de vos enfants et sécurisez l'accès aux contenus sensibles.



TV à la demande

Retrouvez vos programmes préférés même après leur diffusion.



Vidéo à la demande

Visionnez vos films et séries préférés en illimité depuis votre application MT TV.

Pour plus d'information, RDV sur le site www.iam.ma/MTTV ou appelez le 108

Souscription sur

Google play

App Store



Dans ce numéro de juillet-août-septembre, nous vous avons concocté une couverture très spéciale, qui tord le cou à certains préjugés, qui n'accordent que très peu de place à la femme dans le paysage automobile. Dans ce milieu très macho, une passionnée italienne a réussi à se faire une place au soleil : Marella Rivolta Zagato. Portant dans ses gènes l'héritage de son grand-père, qui a fondé la marque Rivolta et épouse du petit-fils de Zagato, Marella a dédié sa vie à l'automobile. Participant activement aux projets de Zagato, elle a décidé de ressusciter l'héritage familial, en lançant un aggiornamento de l'iconique Rivolta A3/C, qui a remporté Le Mans dans les années 1960.

Au menu de ce numéro figurent également deux sportives italiennes d'exception en série limitée, à savoir la gracieuse ISO Zagato Rivolta GTZ et la sublime Touring Arese RH95, ainsi que la nouveauté nationale Volkswagen T-Roc.

Comme tous les mois, Gentlemen, nos pages lifestyle, avec les rubriques montre et 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

Sommaire

6 Motors

- 6 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
- 8 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
- 10/13 **Auto Concept** Vision 1789 par Youssef Bennour
- 14/19 **Nouveautés** Iso Zagato Rivolta GTZ par Majda Karbane
- 20/24 **Nouveautés** Touring Arese RH95 par Majda Karbane
- 26/31 **Nouveautés** Volkswagen T-Roc par Majda Karbane



32 >39

Entretien du mois **MARELLA RIVOLTA ZAGATO** LA PASSION DANS LES GÈNES

- 40/43 **AutoLégende** ISO Grifo A3/C
Une italienne atypique par Hamid Benmaarouf

44 L'Homme

- 44/45 **Montres** Chopard Mille Miglia Zagato 100th anniversary par Lina Mouafak

46 Lifestyle

- 46/47 **Cigare** Cohiba Exquisitos par Antoine Delmas
- 48/49 **Art** Alessandro Rasponi 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** Photographe **Davide De Martis** 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.gentlemendrivemag.com

gentlemendrivemagazine@yahoo.fr - gentlemendrivemagazine@gmail.com - Dépôt légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



44



10



46



14



26



32



6



20



40



48



Elon Musk fait du sourcing au Maroc

Tesla Motors du milliardaire américain d'origine sud-africaine, Elon Musk a choisi le Maroc pour son sourcing. En effet, la société américaine STMicroelectronics, située à Bouskoura, dans la région de Casablanca, a déjà commencé à fabriquer le principal émetteur des véhicules de la marque Tesla, il y a quelques semaines. Une usine située dans la banlieue de Casablanca vient de remporter un contrat pour la fabrication et la fourniture de pièces automobiles à Tesla, le constructeur de voitures électriques et hybrides basé à Palo Alto, en Californie. L'arrivée de Tesla au Maroc, pour un contrat de fabrication de pièces pour ses modèles, va encourager le pays à voir plus grand en matière de construction de voitures électriques. Les marques présentes au Maroc, comme Dacia ou Peugeot, pourraient être les prochaines sur la liste. Cependant, le constructeur automobile américain est spécialisé dans le haut de gamme 100% électrique.

Le Q2 restylé, commercialisé sur le marché marocain

SUV chic et branché, le Q2 a su conquérir une clientèle essentiellement féminine, grâce à sa jolie bouille et à son image valorisante. Le nouvel opus, qui vient d'atterrir sur notre marché, compte renforcer ce capital sympathie en adoptant les nouveaux codes stylistiques du constructeur. Au menu, une signature lumineuse nouvelle, avec, de série, un éclairage à LED et un bouclier avant subtilement retouché. L'habitacle, lui, ne change pas, excepté pour le pommeau du levier de vitesses et le levier de sélecteur de la S-Tronic. Quant au volume du coffre, il demeure inchangé, avec une contenance de

405 litres, qui passe à 1050 litres lorsque la banquette arrière est rabattue. Un hayon de coffre à ouverture automatique est disponible en option. Sous le capot, on retrouve au choix deux motorisations : diesel 30 TDI ou 35 TDI. La première est accouplée à une boîte à vitesses manuelle à six rapports et développe 116 chevaux. Le 35 TDI, lui, affiche 150 chevaux et se voit associé à une boîte à vitesses automatique « S-Tronic », à sept rapports.



Le marché automobile affiche une croissance soutenue

La reprise post-covid est plus fructueuse que prévu. En effet, le marché automobile au Maroc continue de progresser plus vite que les pronostics les plus optimistes. Selon les statistiques de l'Association des importateurs des voitures au Maroc (AIVAM) à fin juin 2021, les transactions ont enregistré au cours du mois de juin 2021 19.976 livraisons contre 14.501 au cours de la même période de 2019, soit un bond de 37,75%. La progression est moins percutante, mais toujours significative, concernant les ventes du premier semestre de l'année, avec 94.025 unités, soit une croissance de 16,46%. Par segments, les voitures particulières ont enregistré 83.145 ventes, soit une progression de 14,66%, tandis que l'utilitaire léger a surperformé, avec un total de 10.880 cessions, soit une hausse de 32,27%. S'agissant du classement, Dacia continue de truster la première place du podium, avec 24.570 ventes enregistrées lors de ce premier semestre de 2021, soit une progression de 12,15% par rapport à la même période en 2019 et une part de marché de 29,55%. Elle est suivie par sa consœur Renault, qui enregistre 11.954 transactions, contre 11.248 en 2019, soit une hausse de 5,9%. Enfin, Hyundai ferme la marche avec 6.425 cessions, vs 5.136 en 2019, soit une hausse de 20,06%. Quant au segment premium, Audi continue de mener la danse, avec 1.892 ventes, contre 963 en 2019, soit un bond de 49,10%, suivie de BMW et de Mercedes.



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank
BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine

VOTRE PATRIMOINE CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ AU FIL DES GÉNÉRATIONS



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

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

MEILLEURE BANQUE PRIVÉE AU MAROC EN 2019 POUR EUROMONEY



Renault présente sa stratégie électrique eWaysElectroPop

La stratégie, révélée lors de son événement eWaysElectroPop, prévoit le lancement de 10 nouveaux véhicules électriques à batterie d'ici 2025, dont sept pour la marque Renault. La Renault 5 renaissance révélée au début de l'année 2021 sera au cœur de cette stratégie, mais le groupe prévoit également de faire revivre la marque 4 sous le nom de "4ever" - un nom choisi pour refléter son statut de "classique intemporel". Les deux modèles seront dotés d'un style rétro, qui a déjà fait ses preuves sur la Honda e et la Fiat 500. Elles rejoindront la Mégane, prévue pour 2022, tandis que le trio de voitures annoncé en janvier pour la marque de performance Alpine du groupe - surnommé le "garage de rêve" - arrivera en 2024. L'objectif est d'avoir jusqu'à 90 % de véhicules électriques à batterie dans le mix de la marque Renault en 2030 et de fabriquer jusqu'à un million de véhicules électriques. Renault optimisera également les coûts des groupes motopropulseurs, notamment en s'associant à la start-up française Whylog, pour réduire de 5 % les coûts des groupes motopropulseurs hybrides pour les voitures particulières des segments B et C. Luca de Meo, PDG du Groupe Renault, a déclaré : "Aujourd'hui, c'est une accélération historique de la stratégie EV du Groupe Renault, made in Europe. En construisant notre écosystème électrique compact, efficace et de haute technologie Renault ElectricCity dans le Nord de la France, ainsi que notre MegaFactory e-powertrain en Normandie, nous créons les conditions de notre compétitivité, chez nous."

Kia dévoile le nouveau Sportage

Début juin, Kia a dévoilé des photos de son tout

nouveau Sportage, cinquième du nom. Le siège de la société en Corée du Sud a déclaré que le nouveau Sportage serait lancé sur les marchés mondiaux plus tard cette année. Kia a déclaré que le nouveau modèle est le résultat d'un "effort de collaboration" entre ses bureaux de design en Corée, en Allemagne, en Chine et aux États-Unis. Il utilise le nouveau langage de design extérieur "Opposites United" du constructeur, tandis que l'habitacle présente un nouvel écran panoramique incurvé. Le design conserve une version de la calandre "Tigre Nose", ainsi que des feux de jour en forme de boomerang, tandis que les feux arrière sont réunis pour donner au véhicule une apparence plus large. Pour la première fois sur un Sportage, un toit noir contrasté sera disponible. Une nouvelle finition Sportage X-Line ajoutera un pare-chocs, un seuil latéral et une galerie de toit incurvée uniques, ainsi que des matériaux intérieurs matelassés et des garnitures noires façon bois. À l'intérieur, l'écran tactile incurvé est flanqué de bouches d'aération tridimensionnelles, tandis que la console centrale brillante comprendra des interrupteurs doux au toucher et une molette de changement de vitesse.

Toyota vise la neutralité carbone d'ici 2035

Toyota Motor Corp vise à rendre toutes ses usines mondiales neutres en carbone d'ici 2035, a déclaré un cadre supérieur de l'entreprise nipponne, avançant cet objectif de 15 ans par rapport à 2050. Le directeur de la production de Toyota, Masamichi Okada, a déclaré que le constructeur automobile se concentrerait dans un premier temps sur l'introduction de nouvelles technologies pour des processus tels que la peinture, le revêtement et le moulage. Il envisagera également de disposer de sources d'énergie sur site et hors site, sur lesquelles il pourra s'appuyer pour produire de l'énergie renouvelable, a-t-il ajouté. Face à la pression croissante exercée sur les constructeurs automobiles mondiaux pour qu'ils réduisent leurs émissions, le constructeur allemand de voitures de luxe BMW a déclaré que ses usines en Chine prévoient d'atteindre la neutralité en matière d'émissions de carbone d'ici la fin de l'année, tandis que Ford a également pour objectif d'alimenter toutes ses usines en énergie renouvelable d'origine locale, d'ici 2035. Ces dernières années, Toyota a déclaré que les véhicules électriques (VE) joueraient un rôle plus important dans la réduction des émissions, mais que d'autres solutions devraient être utilisées, comme ses véhicules hybrides à succès ou ses véhicules à hydrogène à faible diffusion.



DS AUTOMOBILES
Spirit of Avant-Garde

DS 7 CROSSBACK

De l'audace naît l'excellence

*CRÉDIT GRATUIT AVEC 50% D'APPORT, SOUS RÉSERVE D'ACCEPTATION DU DOSSIER PAR SOPRIAM.



DS 7 CROSSBACK

À partir de 3000 DH/MOIS*

DSautomobiles.ma

DS STORE AL MASSIRA AL KHADRA CASABLANCA

82, BOULEVARD AL MASSIRA AL KHADRA, CASABLANCA - TÉL: 0529063709

Motors

Auto Concept

par Youssef Bennour



AUTTOCONCEPT



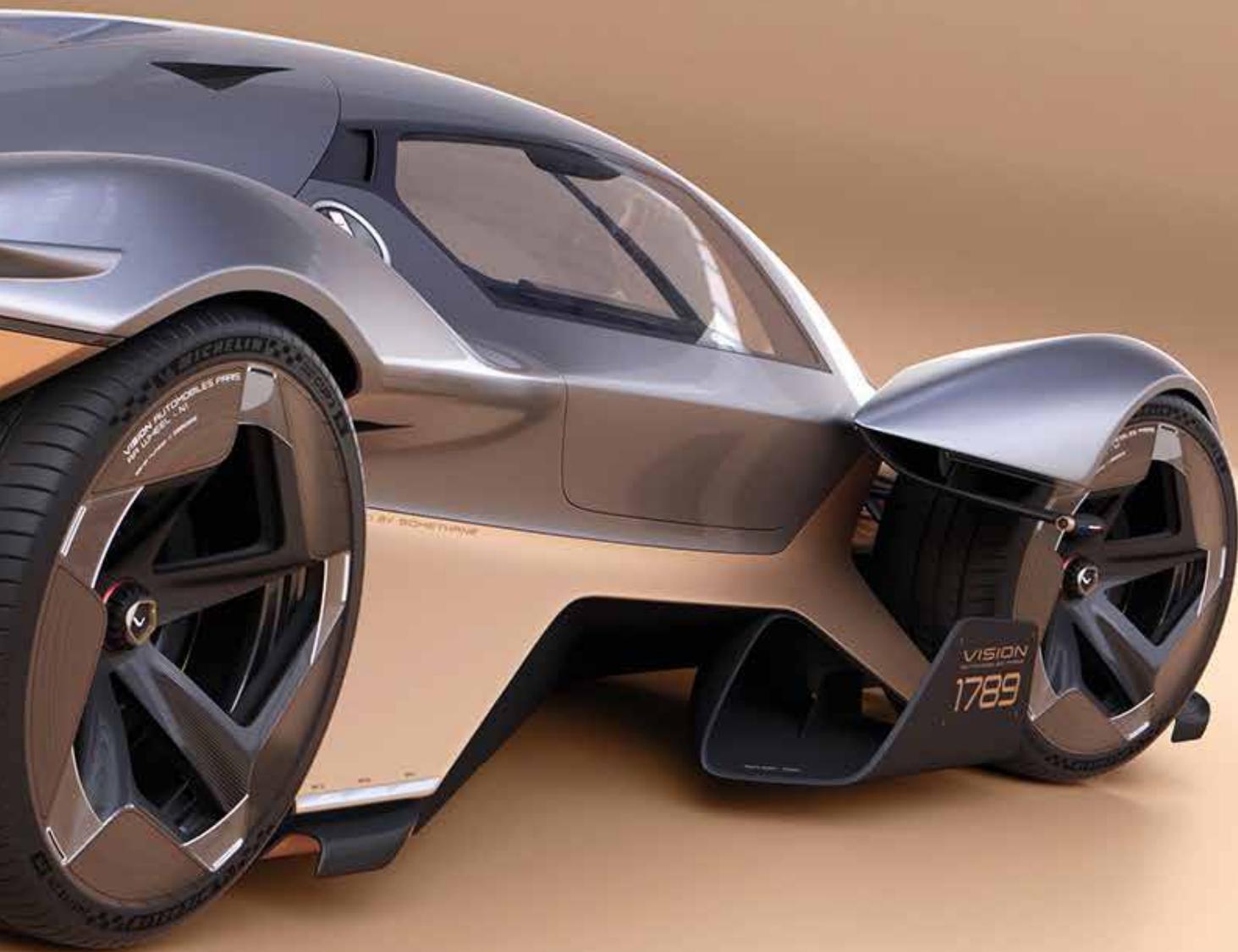
VISION 1789
HAUTE COUTURE

AUTOCOMCEPT



Établie comme une maison de haute couture automobile qui fabrique des véhicules à la main, Vision automobiles Paris a conçu sa première pièce, l'hypercar 1789. Elle vise à renouveler le concept de voitures sur mesure, uniques tant par leur esthétique que par leur expérience de conduite. Au cœur de sa conception, la course des 24 heures du Mans constitue l'ADN de la biplace. Deux pilotes professionnels, ainsi qu'une

équipe d'experts français, ont collaboré pour façonner son attrait sans compromis. Avant toute chose, l'hypercar Vision 1789 a été développée et produite pour la piste. Le design extérieur donne l'impression que des recherches hautement sculpturales et pourtant très aérodynamiques ont été utilisées pour définir sa forme. Le cockpit de la biplace reflète cette volonté : une serre à bulles contient deux sièges enveloppants,



un tableau de bord minimal ultra-mince et un volant de course rectangulaire - le tout pour contribuer à offrir des sensations de conduite uniques. Pour remplacer les combustibles fossiles et l'électricité, l'hypercar a été équipée d'un moteur fonctionnant au bio-méthane. Ce dernier a un impact positif sur le carbone, car il valorise les gaz issus de la décomposition des matières organiques, transformant ainsi les déchets en source

d'énergie. Leur conception permet de changer l'état du bio-méthane, afin de l'adapter à l'utilisation souhaitée du véhicule. Pour la course, le bio-méthane sera utilisé sous forme liquide, ce qui présente l'avantage d'être moins lourd. Le bio-méthane gazeux sera utilisé pour la conduite sur route. Les deux états seront stockés dans un réservoir caché derrière le cockpit à bulles du passager/conducteur.

ISO ZAGATO RIVOLTA GTZ DIGNE HÉRITIÈRE

Conçue par Zagato, l'Iso Zagato Rivolta GTZ est l'héritière spirituelle de l'A3/C, la voiture de sport qui a remporté Le Mans dans les années 1960.





Moteur : **V8 à 90° 6800 cm³**
 Puissance : **660 ch**
 Couple : **881 Nm**
 Boîte de vitesses : **Automatique**
 Transmission : **--**

Poids et mesures

Poids à vide : **-- Kg**
 Dimensions : **4520/1960/1210**
 Réservoir : **-- litres**
 Volume coffre : **-- Litres**
 Pneumatiques : **--**

Performances globales

Vitesse max : **320 km/h**
 0 à 100 : **3.7 s**
 Consommation : **-- L/100 km**
 Émissions de CO₂ : **-- G/Km**

Alors que l'industrie automobile évolue vers l'électrique, qui deviendra l'avenir de la mobilité, la nostalgie du passé ressurgit de temps à autre. Nous parlons de la renaissance de marques automobiles historiques, comme celle réalisée par Zagato, avec l'Iso Rivolta GTZ.

L'idée de rendre hommage à Renzo Rivolta et à son fils Piero est née dans un studio milanais, avec l'Iso Rivolta GTZ, réincarnation moderne de l'Iso Rivolta A3/C de 1965. Il s'agit d'une berlinette de route

inspirée de l'A3 Corsa de 1963, vainqueur au Mans dans sa catégorie en 1964 et 1965. La première chose qui frappe dans le projet GTZ est d'abord le design, qui s'inspire de l'Iso Rivolta A3/C, ainsi que d'autres voitures emblématiques des années 60 à nos jours, comme la Porsche 911 et la Ford GT. Ce mélange de la personnalité de la voiture originale avec des éléments modernes a été poussé encore plus loin, en se basant sur la mécanique de la Chevrolet Corvette C7. De fait, à l'époque de l'A3/C originale, les GT de route étaient



généralement dérivées de voitures de course. Elles étaient donc rapides, mais aussi peu fiables. C'est ce qui a poussé Renzo Rivolta à créer une voiture qui soit aussi fascinante et rapide qu'une voiture de sport italienne, mais aussi solide qu'un muscle car américain. Cette idée a également influencé le choix du logo pour la marque Iso Rivolta. Pour en revenir à la voiture donneuse ou la voiture qui sert de "squelette" à la carrosserie en fibre de carbone de la GTZ Iso Rivolta, le choix s'est porté sur la Chevrolet Corvette C7 Z06. La

C7 est bien sûr le prédécesseur de l'actuelle Corvette C8, qui n'a pas pu être utilisée, car son moteur central ne correspondait pas au moteur avant de la A3/C originale. Le V8 suralimenté de 6,2 litres de la Corvette Z06 se trouve sous le capot de la GTZ et développe 660 chevaux et 881 Nm de couple. Il est possible de choisir entre une transmission manuelle à 7 rapports et une transmission automatique à 8 rapports, avec convertisseur de couple. Ses performances sont donc impressionnantes, avec un passage de 0 à 100km/h



en seulement 3,7 secondes et une vitesse de pointe de 310 km/h. La dynamique de la voiture est dominée par la réserve de poussée pratiquement infinie du moteur, qui est d'autant plus agréable grâce au son enveloppant de ce 8 cylindres, si généreux en termes de cylindrée. Et on peut faire confiance à la capacité des réglages de cette voiture : la largeur considérable des pneus avant 285/30 sur des jantes de 20 pouces (par rapport aux jantes de 19 pouces de la Corvette

d'origine) offre une adhérence supérieure à ce que l'on pourrait attendre, avec un train arrière qui suit fidèlement. En termes de détails de construction, l'Iso Rivolta GTZ est très différente d'une Corvette C7 Z06, grâce à sa carrosserie en matériaux composites, qui a permis de réorganiser la partie de l'habitacle appelée serre, avec un nouveau design pour le toit, le pare-brise, les vitres latérales et la lunette arrière. Cette nouvelle "peau" de la GTZ a également permis d'introduire de



nouveaux blocs optiques, qui rappellent la tradition Iso Rivolta, tout comme les sorties d'échappement centrales, modifiées pour rappeler celles d'origine. À l'intérieur, le tableau de bord recouvert de cuir a également été redessiné, ainsi que le tunnel central. Ce dernier est disponible en aluminium massif fraisé, tout comme les autres détails en aluminium anodisé du cockpit. En outre, les piliers en retrait qui rendent le pavillon plus effilé intègrent également la

structure protectrice d'un arceau de sécurité, sans trop empiéter sur l'habitacle, ce qui est conforme à la philosophie GT de cette réinterprétation moderne de l'Iso Rivolta. Au total, la production prévue de la GTZ est de 19 exemplaires seulement, avec un processus de construction qui prend environ cinq mois pour chaque voiture, à partir de l'arrivée de la Corvette qui sert de point de départ. Quant au tarif, il s'élève à près d'un million de dollars.

TOURING ARESE RH95

HAUTE VOLTIGE

En l'honneur de son 95^e anniversaire, le carrossier milanais Carrozzeria Touring Superleggera a dévoilé sa dernière création, l'Arese RH95. Marquant une nouvelle étape dans l'histoire de l'entreprise, l'Arese RH95 de Touring Superleggera incarne une philosophie de design épuré et une finesse italienne enviable.







Construite sur la base d'une voiture exotique à moteur central bien connue, que nous soupçonnons d'être une Ferrari 488 Pista, l'Arese RH95 en utilise également le châssis. Elle est donc propulsée par un V8 biturbo de 3,9 litres, développant 711 ch et 768 Nm de couple. La puissance est transmise aux roues arrière

par l'intermédiaire d'une boîte automatique à double embrayage à sept rapports, tandis que le passage de 0 à 100km/h se fait en 3,0 secondes. La vitesse de pointe est de 340 km/h. Adoptant des éléments de style de la Touring Aero 3 et de la Disco Volante Coupé, cette exquise voiture à deux places fait entrer



Moteur : **V8 3.9 L³³**
Puissance : **720 ch**
Couple : **770 Nm**
Boîte de vitesses : **Automatique 7**
Transmission : **--**

Poids et mesures
Poids à vide : **-- Kg**
Dimensions : **--**
Réservoir : **-- litres**
Volume coffre : **-- Litres**
Pneumatiques : **--**

Performances globales
Vitesse max : **340 km/h**
0 à 100 : **3,0 s**
Consommation : **-- L/100 km**
Émissions de CO2 : **-- G/Km**

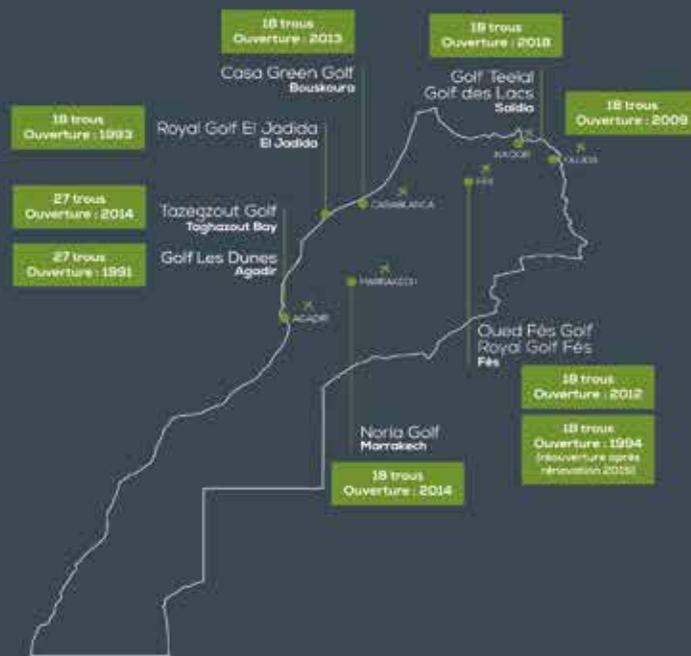
le légendaire design Superleggera dans l'ère moderne. La carrosserie en fibre de carbone, les portes en forme de ciseaux, la calandre en forme de narine et l'écope dorsale fonctionnelle située sur la coque arrière, qui optimise la circulation de l'air forcé, sont autant de points forts de la voiture. Les prises d'air musclées

à l'arrière des portes, les sorties d'échappement massives, les fins feux arrière à LED et les contours élégants de l'arrière de la carrosserie permettent à ce supercar de sortir du lot. Parmi les autres points forts du design, citons la bande argentée qui traverse le coffre, avant et se prolonge à l'arrière, ainsi que



les traitements d'accentuation en aluminium sur les phares et les côtés des portes. Le superbe intérieur, quant à lui, propose des sièges individuels pour le conducteur et le passager. Une petite explication sur l'appellation : l'Arese RH95 tire son nom de la Via per Arese, la rue de Milan où la Carrozzeria Touring Superleggera est basée. Le 95 fait référence à l'anniversaire du carrossier depuis sa création en 1926, et RH représente les initiales de l'acheteur. Finie en peinture Verde Pino, avec un intérieur caramel, cette Arese RH95 est le premier modèle de production

sur les 18 prévus. La deuxième voiture arborera une couche de peinture rouge empruntée à l'Alfa Romeo 8C Competizione, tandis que la troisième arborera la livrée bleue et orange de Gulf Oil. Chaque modèle sur mesure est entièrement personnalisable et sa construction prend six mois. Les clients peuvent fournir la voiture donneuse ou s'adresser à Superleggera. Le carrossier propose une série d'options pour la peinture extérieure et les matériaux intérieurs. Les livraisons commenceront un mois après la présentation officielle cet automne et les prix sont disponibles sur demande.



ENVIE DE GOLFER SANS LIMITE SUR 9 PARCOURS ?

Profitez de notre offre multi-parcours 2021

INDIVIDUEL
12 500 DH

COUPLE
21 000 DH

FAMILLE
25 000 DH

Payez votre abonnement en 12 mois !

- *500 dh/mois = Oued Fès
- *667 dh/mois = Royal Golf de Fès
- *750 dh/mois = Golfs de Saida
- *792 dh/mois = Casa Green Golf / Noria Golf Marrakech
- *875 dh/mois = Royal Golf El Jadida (dès ouverture)
- *917 dh/mois = Golf Les Dunes (dès ouverture)
- *1 000 dh/mois = Tazegzout Golf
- *1042 dh/mois = Multiparcours Madaëf Golfs

A partir de
500 dh
par mois*

VOLKSWAGEN T-ROC

LE BON COMPROMIS

A mi-chemin entre une Golf et un Tiguan, le Volkswagen T-Roc vient d'être introduit sur notre marché par la Centrale Automobile Chérifienne (CAC). Dans le but de conquérir un nouveau segment de clientèle, il se présente comme une alternative à la Polo et à la Golf, pour ceux qui préfèrent les formes et les performances des SUV.





Moteur :	2.0 TDI 1.968 cm³
Puissance :	143 ch
Couple :	320 Nm
Boîte de vitesses :	Automatique
Transmission :	Séquentielle à 6 rapports
	--
Poids et mesures	
Poids à vide :	1.414 Kg
Dimensions :	4230/1820/1570
Réservoir :	50 litres
Volume coffre :	445 Litres
Pneumatiques :	--
Performances globales	
Vitesse max :	188 km/h
0 à 100 :	10,8 s
Consommation :	5,3 L/100 km
Émissions de CO2 :	141 G/Km

Original ? Certainement. Le T-Roc ne manque pas d'air, avec son design un peu moins conservateur que le Tiguan, mais pas seulement...car pour sa commercialisation dans le Royaume, la CAC est sortie des sentiers battus, en lançant une application, disponible sur IOS et Android, permettant au client de suivre de manière instantanée, étape par étape, l'arrivée du véhicule, du lancement de la production à sa livraison au niveau du showroom. Elle permet également de consulter et partager avec son entourage

toutes les informations autour du modèle (finitions, fiche technique, photos, vidéos...), et de prendre attache à tout moment avec son agent commercial.

Basé sur la plateforme MQB, le T-Roc mesure 4,23 m de long, avec un empattement de 2,59 m, une largeur de 1,81 m, soit 2 cm de moins et une hauteur de 1,57 m, soit 11 cm de plus que la Golf. Le résultat en termes de design est très agréable, grâce à des solutions stylistiques originales, dans un ensemble très Volkswagen. À l'avant, une large calandre intègre



des phares doubles, entièrement disponibles avec la technologie LED et une fine bande chromée les séparant de l'imposant capot moteur. Une longue ligne court sur le côté de la voiture et est soulignée par une autre bande chromée, qui part des piliers avant et atteint les piliers arrière. Les lignes sont presque celles d'un coupé et sont mieux perçues avec des teintes bicolores.

L'arrière dégage de la robustesse et se distingue par des feux à LED 3D, ainsi que par un diffuseur orné de

deux sorties d'échappement chromées factices. L'intérieur affiche plus de caractère que les autres modèles de la marque allemande, notamment grâce à la moulure décorative continue qui court de gauche à droite sur toute sa longueur. Celle-ci peut changer de couleur en fonction de l'équipement et est également capable de reproduire les couleurs de l'extérieur. Il se révèle également fonctionnel, avec le système d'infodivertissement à écran tactile de 8 pouces et le digital Cockpit de 10", disponible uniquement sur les



finitions supérieures. Comparé à la longueur de la voiture, l'empattement est généreux, permettant des espaces confortables pour quatre passagers, moins pour cinq. En configuration cinq places, la capacité du compartiment à bagages est de 445 litres, l'une des valeurs les plus élevées du segment. Lorsque les sièges

arrière sont rabattus, la capacité de chargement atteint 1.290 litres. Le Volkswagen T-Roc se décline en trois niveaux de finition : Confort, Design, Sport et X'Treme. Dès le deuxième niveau de finition, le client a droit à une dotation assez riche, comprenant entre autres des jantes en alliage de 17", des feux arrière à LED, la



radio Composition Media 6.5", la climatisation manuelle Climatic, le régulateur de vitesse adaptatif ACC et les capteurs de stationnement avant et arrière. La finition la plus chic offre, quant à elle, le Digital Cockpit Pro 10,25", le Pack Cuir Vienna, le toit panoramique ouvrant, ainsi que le chargement par induction. Sous le capot,

l'importateur marocain s'est contenté du vénérable 2,0 litres TDI de 143 chevaux, dont la réputation en termes d'agrément et de robustesse n'est plus à faire. Il est associé à une boîte à vitesses automatique DSG à six rapports. Il reste enfin à préciser que les tarifs débutent à partir de 289.000 DH.

MARELLA RIVOLTA ZAGATO

LEGENDARY NAME





MARELLA RIVOLTA ZAGATO

LEGENDARY NAME

Rares sont ceux ou celles qui peuvent se prévaloir de deux noms aussi prestigieux que Rivolta et Zagato. Marella, fille du premier et épouse du petit-fils du second, en fait partie. Passionnée dès son jeune âge par l'automobile, Marella a carrément franchi le Rubicon après son mariage, portée par les encouragements de son mari, qui l'a associée à l'affaire familiale. Sa nomination en tant que directrice de création de Zagato lui permettra d'enrichir son background automobile et d'affiner sa sensibilité artistique. Ainsi parée, elle tente avec l'aide de son conjoint de ressusciter son nom de famille et de redorer le blason du Griffon, qui a connu son heure de gloire dans les années 60, à travers une berlinette inspirée du modèle phare de la marque, la Rivolta A3. Dans cet entretien exclusif accordé à Gentlemen Drivers, Marella Rivolta Zagato revient sur sa passion pour l'automobile, sa riche carrière et ses projets futurs.



MARELLA RIVOLTA ZAGATO

LEGENDARY NAME



Votre intérêt pour les voitures remonte-t-il à votre enfance ?

Je dirai que oui ! J'ai toujours été attirée par tout ce qui avait un moteur. Quand j'étais très jeune, nous vivions en Toscane et dans notre ranch familial, je conduisais presque tous les véhicules que nous avions - Land Rover Defender, motos, tracteurs... Donc oui, j'ai vraiment eu de l'intérêt pour les véhicules à moteur. Tout le reste, je crois, s'est simplement mis en place.

Comment votre père vous a-t-il influencée ?

Pour être honnête, mon père ne m'a jamais poussée ou essayé de m'influencer concernant le secteur automobile, mais il m'a donné les bases pour être indépendante, forte et déterminée, ce qui, dans notre secteur, est essentiel.

Quelle a été votre première voiture ?

La première voiture que j'ai conduite à l'âge de 16 ans (à l'époque, je vivais aux États-Unis) était un break Pontiac, qui était la voiture de la maison pour tout le monde. Mon père m'a fait souffrir un peu avant de m'acheter ma propre voiture ! Je voulais une Nissan 300 ZX parce que c'était un coupé rapide, avec un design sportif. Ce choix était d'autant plus difficile qu'il s'agissait d'une voiture japonaise. À cette époque, aux États-Unis, les voitures étaient disponibles sur place chez le concessionnaire, mais dans ce cas, j'ai dû attendre deux mois pour l'obtenir. Plus tard, j'ai appris à aimer le moteur

V8 américain typique et son rugissement, qui, aujourd'hui encore, fait battre mon cœur quand je l'entends.

Quand avez-vous ressenti l'envie de faire carrière dans l'automobile ? Quel rôle votre mari Andrea Zagato a-t-il joué dans votre carrière ?

La plupart des choses dans la vie arrivent par hasard et cela a été le cas pour moi. J'ai assisté mon père dans le cadre du projet ISO 90 et j'ai rencontré Andrea à cette occasion. Je suis devenue sa partenaire en affaires et ce n'est que plus tard que nous nous sommes mariés - c'était il y a plus de 20 ans. Je pense être un bon général, mais le visionnaire de Zagato, c'est mon mari.

Andrea et moi nous nous ressemblons beaucoup. C'est pourquoi, en 22 ans, nous ne nous sommes jamais disputés pour savoir où nous voulions aller, mais en raison de nos origines diverses, nous avons des façons différentes d'arriver à notre but. Une partie de moi est très axée sur l'Amérique et très directe. Andrea est typiquement italien, appliquant des schémas hors normes, mais au final, nous nous complétons.

Dès le début, Andrea m'a poussée en me disant que j'étais créative et que j'avais un style unique, mais étant plus orientée vers les affaires, j'étais très sceptique - mais ensuite, je suis devenue la directrice de création de Zagato.

Mon diplôme étant en marketing et communication, mon apprentissage s'est fait sur le tas. Ce qui m'a



Bio express :

Naissance à Milan

Titulaire d'un master en marketing et communication de l'université du Colorado

Partenaire d'Andrea Zagato depuis 1996

Relance la marque familiale ISO Rivolta

MARELLA RIVOLTA ZAGATO

LEGENDARY NAME

donné du courage, c'est de penser aux célèbres Carrozzeri tels que Bertone et Pininfarina, qui n'ont jamais dessiné de ligne personnelle, mais qui ont néanmoins créé de magnifiques voitures. Quant à ISO Rivolta, mon mari a insisté sur le fait qu'il était temps pour moi de faire quelque chose pour mon nom de famille vu que j'ai consacré 20 ans de ma vie à Zagato.

Que signifie pour vous la résurrection de la marque ISO Rivolta ? Envisagez-vous de produire d'autres modèles de la marque à l'avenir ?

C'est avant tout l'occasion de renouer avec mes racines familiales et de faire revivre le nom de mon grand-père, que je n'ai jamais connu. Il est décédé quelques années avant ma naissance. Mes parents m'ont toujours dit que je lui ressemblais beaucoup, à bien des égards. Que j'avais hérité de son caractère et de son adrénaline. Mais j'espère avoir hérité d'autres qualités de lui.

J'ai fait très attention à redémarrer une marque qui a si longtemps disparu de la scène et je savais qu'une fois lancée, j'allais y mettre tout mon cœur, pour assurer les meilleurs résultats possibles.

Mon objectif était de faire découvrir ISO Rivolta aux gens (en particulier à la génération Z, qui ne connaît pas la marque). Cette marque, à l'époque, produisait des voitures intelligentes, basées sur des idées et des concepts innovants. Des voitures comme l'Isetta, sous licence BMW, qui fut un concept nouveau pour l'époque.

Personnellement, je voulais rendre hommage à mon grand-père Renzo, qui a fondé l'entreprise. Maintenant, je me demande souvent, s'il était là, comment il verrait l'A3 ? Serait-il fier de moi ?

Après la conception de l'ISO Vision GT pour les 100 millions de joueurs de la PlayStation Gran Turismo, un design radical créé pour se connecter avec les jeunes et la génération Z, le design de l'ISO GTZ était destiné à réveiller le monde pour les clients, les collectionneurs et les membres du Club ISO. C'est pourquoi le design rétro-futur de l'ISO GTZ a été





inspiré par l'ISO A3, vainqueur de la classe Le Mans en 1963 et 1965. La GTZ représente la combinaison parfaite du design et des performances, comme ses ancêtres, les historiques ISO Rivolta GT.

Qu'est-ce qui était important pour vous dans la conception de la GTZ ?

Permettez-moi de commencer en soulignant que j'aime les lignes continues, sans interruption. La GTZ répond à cet objectif. Les lignes sinueuses et l'arrière effilé, ainsi que le pare-brise arrondi et les prises d'air latérales, créent des proportions élégantes. Cette ligne latérale de la GTZ est la plus importante. Elle rappelle le design à double vague de l'A3, qui a inspiré toute une génération de voitures de sport des années 60. La carrosserie est fabriquée en fibre de carbone, pour maintenir un poids faible et offrir un design sculptural sans faille. Le dos d'aile effilé, le pare-brise bombé et les prises d'air latérales, qui prolongent la signature de l'A3 jusqu'au profil avant, créent une voiture élégante, bien proportionnée et dotée d'une grande présence sur scène.

La GTZ, en l'honneur de sa génitrice ISO A3, ne présente pas - intentionnellement - l'une des caractéristiques distinctives de Zagato : le toit "Double Bubble". Ce faisant, elle met en valeur le concept de beauté essentielle, visible dans la pureté des détails de la ligne arrière, qui rappelle les plus belles lignes italiennes des années 60. Le petit couvre tonneau et le cuir me rappellent l'héritage d'ISO Rivolta, simple mais élégant.

Comme la GTZ est un hommage au passé, j'espère que la prochaine voiture pourrait être la nouvelle génération ISO Rivolta.

Avez-vous des voitures de collection ?

Parfois, je crois que nous en avons trop, car j'aime conduire mes voitures, mais je n'ai pas le temps de le faire.

Quels sont vos hobbies ?

Comme je suis accro à l'adrénaline, la plupart de mes passe-temps étaient mouvementés quand j'étais plus jeune, comme l'équitation, le ski, mountain tracking et, bien sûr, les motos. Maintenant, j'essaie des passe-temps plus faciles, comme le design et l'art.

par Hamid Benmaarouf

ISO GRIFO A3/C UNE ITALIENNE ATYPIQUE

Produite à dix exemplaires seulement, la Iso Grifo A3-C a été conçue en 1964 par l'ingénieur automobile Giotto Bizzarrini, un ancien de Ferrari. La carrosserie en alliage d'aluminium pour l'aéronautique est signée Bertone.







Bizzarrini a toujours eu un sens aigu de la course. Bien qu'il ait travaillé pour Ferrari, puis Lamborghini et qu'il ait contribué à leurs meilleurs modèles, la 5300 est la première voiture à laquelle son nom est entièrement attribué. Finalement, les mêmes entreprises pour lesquelles il travaillait allaient devenir ses principaux concurrents.

Le projet 5300 est le fruit d'une relation longue et complexe entre Bizzarrini, Giugiaro de Bertone et Renzo Rivolta. Ces trois personnes ont travaillé ensemble pour créer l'Iso Rivolta 300, une voiture phare pour Iso, dotée d'une monocoque en tôle d'acier soudée et d'un V8 Corvette.

En raison de la nature sportive du châssis et de la fiabilité de sa puissance américaine, Bizzarrini voulait se lancer dans les courses d'endurance, mais Rivolta, propriétaire d'Iso, n'était pas d'accord. Heureusement, en 1963, Rivolta a finalement été convaincu de financer le développement d'une Iso Rivolta plus sportive. Le résultat fut le précurseur de la 5300 GT, l'Iso Grifo. Bizzarrini et Bertone travaillèrent tous deux intensivement sur deux voitures différentes qui furent présentées au Salon de l'automobile de Turin 1963. Pour satisfaire Rivolta, une Grifo A3/C de compétition et une Grifo A3/L 2+2 ont été présentées. Ces voitures avaient des carrosseries distinctes et des objectifs de conception différents, mais étaient à bien des égards identiques. Les deux Grifo ont été stylisées par Giugiaro chez Bertone, ont utilisé le même châssis et le même moteur. Immédiatement après le succès du salon, les deux versions de la Grifo ont été mises en production. Tous les châssis ont été construits dans l'atelier de Bizzarrini à Livourne.

Iso a fourni le moteur et d'autres composants. Drogo fabriquait et livrait les carrosseries des voitures de compétition à Livourne pour l'assemblage final. Les A3/L de grand tourisme 2+2 ont été terminées chez Bertone, où Bizzarrini a expédié des châssis nus. Bizzarrini considérait vraiment l'A3/C comme la sienne, à tel point qu'il a déposé la marque Grifo et apposé ses propres badges sur certaines des voitures.

Après la mort de Renzo Rivolta en 1965, la relation entre Bizzarrini et Iso s'est terminée avec seulement 25 Grifo construites. Bizzarrini a alors intenté un procès à Iso pour acquérir les pièces nécessaires et terminer lui-même 50 voitures à Livourne. Sans Iso, toutes les voitures après le châssis #0224 ont été nommées Bizzarrini 5300 GT et finalement, le nom de Bizzarrini a orné son design. La Grifo AC3/C d'Iso et la Bizzarrini 5300 GT étaient très similaires. Lorsque Bizzarrini a repris la production complète, il a fait assembler toutes les carrosseries par la Carrozzeria BBM au lieu de Drogo. De petits détails de conception ont été introduits sur la carrosserie BBM, notamment des poignées de porte, des feux arrière et des signaux avant différents.

La Grifo et la 5300 étaient basées sur le châssis Iso Rivolta 300. Il s'agissait d'un tube en tôle d'acier soudé, doté d'une suspension entièrement indépendante par doubles triangles à l'avant et d'un essieu De Dion à l'arrière.

Contrairement à toute la tradition italienne des voitures de sport, Bizzarrini a utilisé un moteur américain pour la 5300, plus précisément le Chevrolet V8. Ce moteur présentait de nombreux avantages : il était très puissant, bon marché à l'achat et à l'entretien, simple à régler et, surtout, il fonctionnait de manière fiable toute la journée et toute la nuit. Après une mise au point modérée, le moteur développait 365 ch, ce qui le plaçait loin devant la 275 GTB de Ferrari. En s'appuyant sur les leçons apprises avec la Ferrari 250 GTO, Bizzarrini a repoussé le lourd V8 aussi loin que possible dans le compartiment moteur. Associé aux réservoirs d'essence montés sur le côté, l'équilibre du poids de la 5300 était très proche de la perfection, même avec différentes charges de carburant. Un inconvénient majeur de cet emplacement du moteur était l'intrusion de l'espace intérieur qui plaçait les pédales à peu près au milieu du moteur. En étant si proche du moteur, les 5300 de route dégageaient une chaleur excessive dans l'habitacle, malgré l'ajout d'une ventilation intérieure. Comme une voiture de course, l'espace intérieur semblait avoir été planifié après coup. Le compteur de vitesse et le tachymètre étaient placés au centre, tandis que les indicateurs de température et de pression d'huile étaient placés devant le conducteur. De plus, très peu d'isolation a été prévue pour empêcher la chaleur et le bruit d'atteindre les occupants. En raison des exigences d'homologation, l'Iso Grifo a fait ses débuts sur la piste en tant que prototype. Cette classification



la plaçait contre la GT40 de sept litres de Ford et la Cobra de Shelby. L'excellent aérodynamisme, le moteur puissant, la suspension indépendante et la fiabilité de la Grifo en ont fait une excellente voiture GT d'endurance et un prototype sportif. 1964 est une année de développement pour Bizzarrini. L'équipe parvient à atteindre la 14e place au Mans et termine 19e aux 1.000 km du Nurburgring. La saison suivante a commencé sur une note difficile, avec deux voitures détruites, une à Sebring et une à Daytona. Après les deux premières courses, des voitures plus anciennes ont été utilisées. Au Mans, une victoire de classe a été remportée, grâce à l'abandon des GT40. Les deux années suivantes, Bizzarrini a piloté la 5300

de façon sporadique, tout au long de la saison. Malheureusement, aucune victoire majeure n'a été obtenue, malgré plusieurs modifications importantes, notamment des carrosseries en fibre de verre et des moteurs de sept litres. Lors de la course du Mans de 1967, la voiture n'a pas pu participer, parce qu'elle n'a pas passé le contrôle technique. Malheureusement, les finances étaient le principal problème qui entravait le programme de course de la 5300 GT. Bizzarrini disposait d'un budget limité, mais était l'un des rares indépendants capables de fabriquer des machines aussi remarquables, d'obtenir des résultats respectables en sport automobile et de vendre le même produit aux États-Unis et à l'étranger.

CHOPARD MILLE MIGLIA ZAGATO 100TH ANNIVERSARY Élégance intemporelle

Les montres inspirées par les sports mécaniques ne manquent pas. Mais certaines marques de montres se consacrent plus que d'autres à cet exercice. L'une de ces marques est Chopard, qui dispose d'un large catalogue de montres sur le thème de la course automobile, avec une longue histoire d'engagement sportif à l'appui. Enrichissant cette gamme d'une nouvelle pièce dédiée à la course des Mille Miglia, de Brescia à Rome, ainsi qu'au concepteur automobile Andrea Zagato, Chopard a lancé la Mille Miglia Classic Chronograph Zagato 100th Anniversary - un chronographe rouge saisissant, limité à 100 pièces.

Ce chronographe Mille Miglia Zagato est conçu pour honorer les deux groupes et la course elle-même, à travers son design. La montre est dotée d'un boîtier en acier de 42 mm, avec un design général simple et épuré. Le cadran rouge laqué rend hommage à la couleur qu'affectionnait particulièrement Zagato, et le Z - bien visible près du repère 12 et se répétant sans cesse en arrière-plan - rend évidemment aussi hommage à son homonyme. Pour accompagner son style vintage, Chopard a choisi d'associer cette montre à un bracelet bund en cuir noir, qui convient très bien à cette montre. Cette dernière est animée par un mouvement chronographe automatique non spécifié, doté de 37 rubis et d'une réserve de marche de 42 heures, qui bat à 28.800 tours par minute.





Cohiba Exquisitos

Des moments exquis

Ne vous laissez pas tromper par la taille de ce Cohiba. Il s'agit d'un vrai cigare cubain, qui délivre un paquet de punch d'arômes et de puissance. Il est certainement un brûleur rapide, ce qui le rend idéal pour le fumeur occasionnel ou ceux qui sont à la recherche d'un compagnon de pause de 20 minutes. Plein de saveurs mûres et robustes, l'Exquisitos peut être une découverte surprenante.

Des notes de cèdre et des soupçons de miel noir se dégagent au nez. Avec un espresso italien, appréciez le piquant boisé et le goût agréable de miel de ce cigare, parfait pour la pause.





COHIBA

Exquisitos

Habanos S.A. Habana, Cuba

Exquisitos

par Antoine Delmas

Alessandro Rasponi

Fils de Giulio Rasponi, grand passionné d'automobile et mécanicien, Alessandro s'est abreuvé très tôt de l'amour de l'art et des moteurs.

Au Spazio Mata de Modène, sa ville natale, Alessandro Rasponi expose des tableaux qui représentent l'histoire de ceux qui ont fait de cette ville la capitale mondiale des moteurs : Enzo Ferrari, Ferruccio Lamborghini, Tazio Nuvolari, jusqu'à Gilles Villeneuve et Ayrton Senna. Des légendes que l'artiste, à l'occasion de sa première exposition personnelle, restitue dans leur humanité, tant en grandes qu'en petites dimensions.

Ses œuvres sont différentes. Elles ont quelque chose de plus : une âme, pourrait-on dire. L'histoire immortalisée se dégage des toiles elles-mêmes. Le secret réside dans un souci maniaque du détail, scrupuleusement étudié pour donner une valeur ajoutée et distinctive. "Filmer le dépassement d'un pilote est une opération à réaliser avec un scrupule particulier, qui doit être associé à un haut niveau de réflexion et d'étude", nous dit Alessandro.





2011



2012



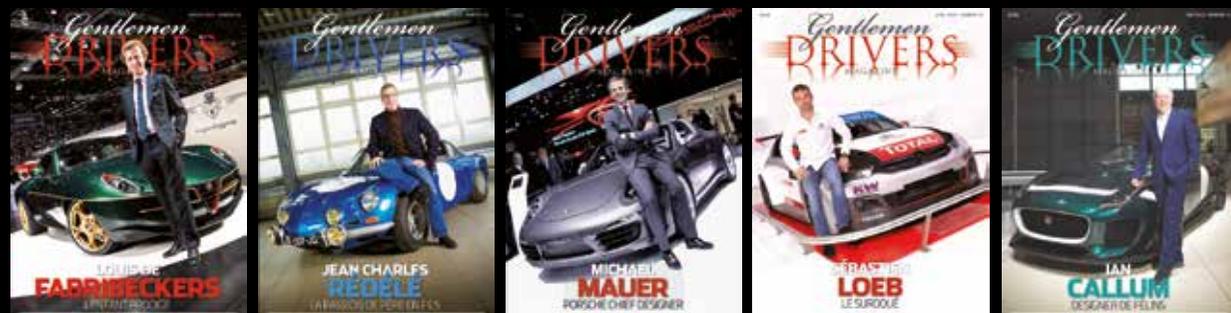
2013

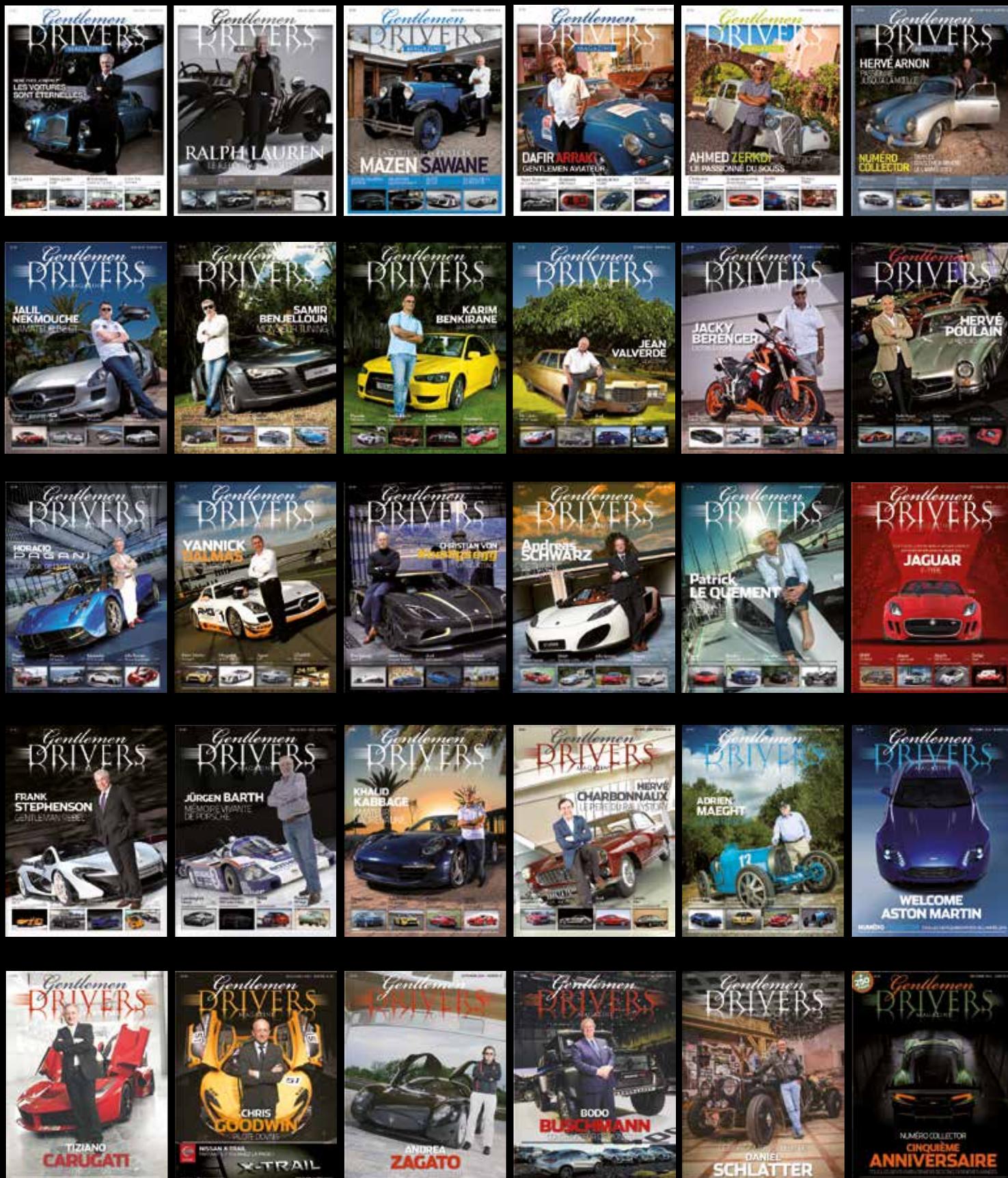


2014



2015





2016



2017



2018

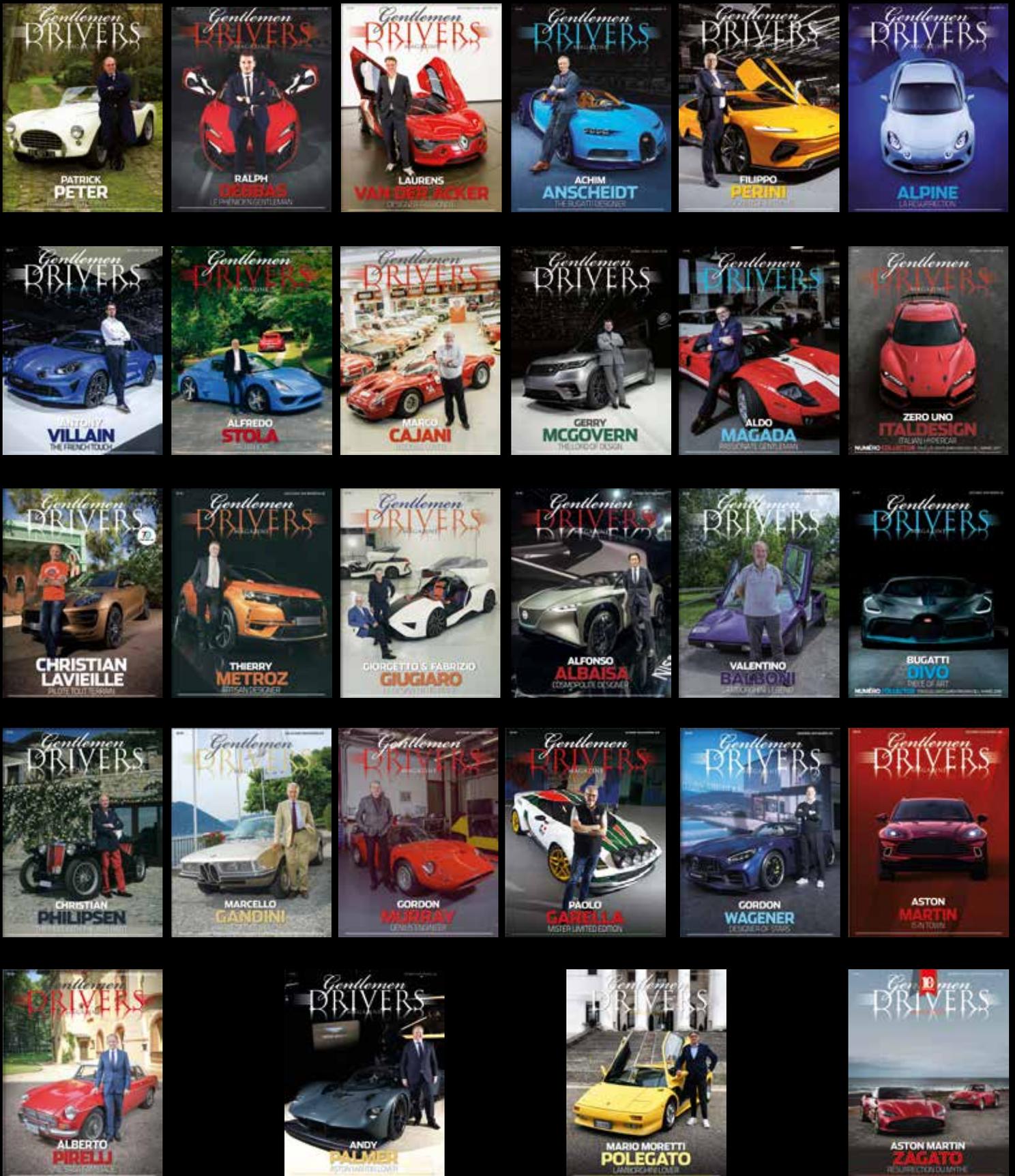


2019

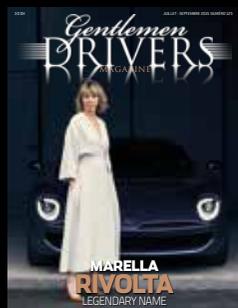
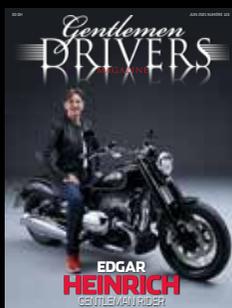
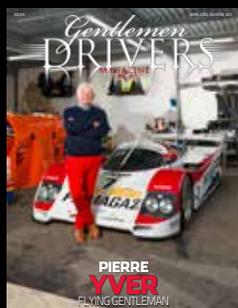
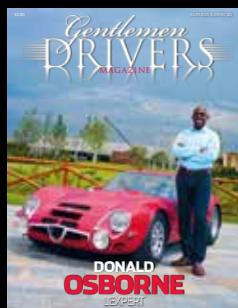


2020





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



La vie nous rapproche



AtlantSanad Assurance - Entreprise régie par la loi n°17-99 portant code des Assurances.

8 APP



AtlantSanad
ASSURANCE



QUARTZ

Votre moteur devient un athlète infatigable



Les ingénieurs de TotalEnergies ont développé l'Age Resistance Technology (ART*) pour nos lubrifiants Quartz. Cette technologie de pointe assure la performance optimale de votre moteur, améliorant jusqu'à 74 %** sa protection contre l'usure mécanique même dans des conditions extrêmes de température et de pression. Choisir Quartz avec ART, c'est choisir l'huile moteur qui maintient votre moteur plus jeune plus longtemps.



* Technologie Anti-Âge
** Comparé aux valeurs limites des tests d'usure moteur de l'ACEA (CEC-L-099-08).