

# JEEP, GRAND CHEROKEE, VIVEZ LA LIBERTÉ AUTREMENT 



## Jeep Grand Cherokee

De l'héritage emblématique de la marque Jeep ${ }_{\odot}$ est né le nouveau Grand Cherokee, le Must de Jeep ${ }_{\odot}$ en termes de technologie et de design.
Avec ses lignes séduisantes, son intérieur raffiné et ses performances inégalables sur tous les terrains, le nouveau Grand Cherokee combine parfaitement luxe et performances.
Vivez la conduite autrement au volant du plus primé des $4 \times 4$ !


Le mois de mars été chargé d'évènements, tels que le Salon de Genève, pour lequel nous vous avons présenté un dossier spécial sur le numéro précédent, le Rallye Classic, auquel nous avons pris part cette année et dont nous félicitons au passage les organisateurs pour l'excellente qual ité de la programmation, malgré quelques couacs. Il est certain que Cyril Neveu aura pris connaissance des points à améliorer pour la prochaine édition.
Mentionnons également le dossier spécial sur le lancement du nouveau Porsche Macan, un $4 \times 4$ de ville, mais qui s'avère fort efficace hors de nos routes goudronnées.
Cependant, le clou de ce numéro reste sans conteste 'entretien exclusif avec le champion Gabriele Tarquini
, un pilote qui a tout fait, du kart à la F1, en passant par la formule 3000 et les courses de rallye sur route, en Italie et dans toute l'Europe et qui depuis plusieurs années, court et gagne sur les circuits du WTCC. Je vous souhaite une excellente lecture, chers Gentlemen

Drivers.

## Sommaire

08 Motors08>12 L'actu En bref Nationales par Amal Razine14>18 L'actu En bref Internationales par Amal Razine
20:28 ActuEvenement Rallye Classic 2014 par Youssef Bennour
$30 \times 34$ ActuEvenement Essai Porsche Macan par Youssef Bennour
36>40 AutoConcept Toyota FT-1 Concept par Youssef Bennour
42>46 Auto Exception Ferrari California T par Youssef Bennour
48>53 AutoException Audi RS7 : un V8 chantant par Youssef Bennour
$54 \times 58$ Mercedes Classe C : ${ }^{\text {re }}$ de la classe par Youssef Bennour
60っ64 AutoNouveautés Honda Civic Tourer par Youssef Bennour
66770 Nouvelle Mini : Cure de jouvence par Youssef Bennour
72>76 Renault Clio RS: Sportivité avant tout par Youssef Bennour
78>81 Hyundai i20 WRC : The come back par Youssef BennourMotoException Moto Guzzi 1400 California Touring par Lina Mouafak
102 L'Homme
102»103 Montres Hublot LaFerrari par Lina Mouafak104>105 Sport d"élite The Maharani Polo Cup par Lina Mouafak106>107 Cigare Cohiba Siglo VI par Antoine Dalmas
108 ..... Lifestyle108>111 Evasion Circuit Vallelunga par Lina Mouafak112>713 Art Rob ljbema par Antoine Delmas
Directeur général et de la publication Ahmed Kseibati Directeur Associé Mohamed Alaoui Mrani Rédaction Antoine Delmas Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf Assistante de direction Bouchra Belaatchane Responsable Financier Lamia Benkirane Relecture et correction Naima Jwahri Maquette Tristan Lastennet Direction Artistique Hicham Zemmar Photographe Hicham Zemmar - Laurent Chanut Impression Edit - www.edit-imprimerie.com Gentlemen Drivers Édition «Résidence Le Miel» - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5-Casablanca - Maroc - Tél. : 0522364869 - Fax : 0522369931 www.gentlemendriversmag.com



LUXE
RADIO
Accédez à l'état d'esprit da Luxe


## avec 0u sans parure

## 14h-15h30

# Motors Actu en bref 

## Le nouveau Duster arrive au Maroc

Lancé au Maroc en 2010, le Duster a rencontré un réel succès comme le prouvent ses 20.000 exemplaires écoulés. Pour le pérenniser, le $4 \times 4$ de la marque Dacia a profité d'une cure de jouvence, en adoptant une nouvelle face avant plus expressive. La calandre redessinée, intègre une nouvelle grille d'entrée d'air et de nouveaux projecteurs doubles optiques, avec feux de jour. Dans la foulée, l'intérieur se rafraîchit avec une nouvelle planche de bord et des sièges redessinés. L'équipement, lui, n'est pas en reste, avec une dotation plus riche, incluant le MEDIA NAV, un limiteur-régulateur de vitesse, une aide au parking arrière, et des commandes des lèvevitres sur les poignées de tirage des portes.
Le nouveau Dacia Duster reçoit une nouvelle motorisation dCi 110 ch. Disponible en transmission $4 \times 4$, ce moteur consomme seulement $5.21 / 100 \mathrm{~km}$. Pour la version $4 \times 2$, le nouveau Duster fait appel aux services d'une motorisation dCi 85 ch .


## BMW Transporteur officiel Trophée Hassan II de golf

La 41e édition du Trophée Hassan Il de golf, qui s'est déroulée du 10 au 16 mars 2014 au golf du Palais royal à Agadir, avait une symbolique particulière, puisqu'elle a coincidé avec lá célébration du centenaire de ce sport au Maroc.
La marque BMW/ a été partenaire de l'édition de cette année; en tant que transporteur officiel. Le partenariat consiste à la mise à disposition par Smeia, importateur exclusif de la marque BMW au Maroc, de voitures premium de marque BMW de différentes catégories, dédiées exclusivement au transport des joueurs, VIP et autres personnalités durant la période du Trophée. Donc, toute la gamme de la marque a étéà l'honneur durant ce tournoi, avec pour point d'orgue la toute
nouvelle BMN Série 4 Coupé, qui a été également exposẻe en plein parcours, et mise en jeu dans le cadre du prix《Hole in One».
Enfin, le Golf de l'Océan d'Agadir a accueilli une exposition de voitures BMW , comprenant les derniers modèles de la marque à l'hélice.


## RCI Finance Maroc No 1 du financement auto au Maroc

À rebrousse-poil de la contraction que connait le crédit consommation, dont l'automobile au Maroc, RCI Finance Maroc, avec 14.391 nouveaux dossiers de financement, progresse de plus de $7 \%$. Son taux d'intervention sur les ventes des marques RENAULT et DACIA dëpasse $30 \%$, soit une hausse de deux points par rapport à 2012.
Cette compétitivité a permis à RCI Finance Maroc de devenir en 2013, le numéro 1 du financement automobile dans le royaume.
Pour poursuivre sa croissance, RCI Finance Maroc a levé lors du premier trimestre 2014220 millions de dirhams de BSF (Bons de sociétés de financement) sur 2 ans, auprès de 18 investisseurs et fonds. L'opération est une réussite, puisque la demande a porté sur 550 millions de dirhams, l'émission RCC Finance Maroc étant sursouscrite 1,5 fois. Cela traduit l'intérêt pour le titre RCI Finance Maroc, nouvel émetteur sur le marché marocain de la dette privée. Cette émission inaugurale s'inscrit dans un programme d'un milliard de dirhams, visé par le CDVM en janvier 2013.


# A berline d'exception offre d'exception. 

L'Audi A4 2.0 L TDI à partir de 339.000 dhs TTC



Jamais berline n'a été aussi plébiscitée que l'Audi A4. Plus qu'une voiture, l'Audi A4 a une personnalité et une ligne vivante dont l'élégance sportive saura vous séduire. L'avance par la technologie, notre véritable signature, fait de la A4 la perfection incarnée dans sa catégorié : suréquipement intérieur, boiserie, volant multifonctions et infotainement de conduite...
Bénéficiant de la technologie du Common Rail ultramoderne, l'intégralité des moteurs proposés sont équipés du système Start/Stop et de la récupération d'énergie au freinage, ce qui les classe parmi les plus efficients de leur catégorie.
L'Audi A4 existe en 3 motorisations: deux versions TDI de 2.01 développant 120 chevaux (en boite manuelle) 150 chevaux (en boîte automatique), ainsi qu'une version essence en 1,8L TFSI 170 chevaux.

# motos Actu en bref 

## Marrakech ouvre le bal de la saison 2014 du WTCC



Pour la saison 2014 du WTCC, le Maroc est à l'honneur, puisque c'est la course de Marrakech qui a ouvert le bal les 11 et 12 avril. Dans une conférence de presse tenue le 12 mars à Casablanca, les organisateurs de cette manifestation ont donc souligné que c'est la première fois que Marrakech ouvre ce Mondial automobile, volant la vedette au Circuit de Monza.
La saison WTCC 2014 est marquée par l'arrivée en force de la firme française Citroën et de son célëbre pilote, le nonuple champion du monde des rallyes Sébastien Loeb, a souligné le directeur de l'organisation sportive, Stéphane Roux.
Il y a lieu de noter que l'êvénement Race of Morocco demeure l'unique épreuve africaine du Calendrier mondial de la Fédération internationale automobile (FIA), qui compte la Formule 1 , le WRC et le WTCC.
Avec plus de 560 millions de téléspectateurs sur 70 chaines de TV, le WTCC est un extraordinaire vecteur de promotion de Marrakech aux quatre coins du monde et représente un véritable levier de notoriété hors-frontières pour la destination.

## Fiat Group Automobiles Maroc et le CNPAC <br> Partenariat en matière de Sécurité routière

Quoi de mieux que de s'associer avec le leader de la sécurité technologique et des outils d'aide à la cond uite à

I'international, le Groupe Fiat-Chrysler, pour promouvoir la sécurité routière au Maroc? C'est désormais chose faite, avec la signature le 27 mars 2014 d'une convention de trois ans entre Fiat Group Automobiles Maroc et le Comité Nation de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC).

Ce partenariat entre dans le cadre de la nouvelle politique du CNPAC visant à associer les organismes publics et privés et les composantes de la société civile dans les actions de sensibilisation sur la sécurité routière:

Concrètement, cette convention se traduira par la création d'une école itinérante d'apprentissage de la conduite, visant les professionnels et une deuxième destinée à un public universitaire. En outre, des actions conjointes en termes de recherches, statistiques et d'actions de communication seront menées pour promouvoir la sécurité routière au Maroc


> Mazagan associe son nom aux champions sportifs marocains

Afin d'ancrer la valeur de la réussite par le sport chez les nouvelles générations, Mazagan Beach \& Golf Resort a lancé à partir du 28 mars 2014 un nouveau concept «Champions of Mazagan ». II consiste à s'associer son nom à ceux de champions nationaux de diverses disciplines sportives individuelles et collectives.

Pour démarrer la saison, Mazagan a choisi Mehdi Bennani, premier pilote automobile marocain, africain et arabe à rejoindre le Championnat du monde WTCC. Ainsi, Mazagan accompagnera le champion Mehdi Bennani lors de ses courses au Maroc et à l'étranger. De plus, le groupe hôtelier appuiera le champion dans ses actions caritatives. Ce sera le cas pour le Centre d'initiative pour la rééducation des enfants handicapés mentaux d'El Jadida; parrainé par le pilote marocain et dont les enfants bénéficieront de sorties récréatives.

## Quand la technologie rejoint le rêve...

## Nouvelle Classe C

Chef d'œuvre de technologie et de design, la nouvelle Classe C conjugue avec succès les attributs du luxe et de la sportivité. Plus légère et allongée, raffinée et dynamique, elle est dotée des meilleurs systèmes de sécurité et d'aide à la conduite. Elle permet aussi de choisir ses effets stylistiques extérieurs et intérieurs pour se soumettre à toutes les exigences et laisser place à l'émotion. www.mercedesbenz.ma


# motos Actu en bref 

## Porsche Clinic au chevet des Porsches marocaines



Les propriétaires de Porsche au Maroc avaient rendezvous les 27-28 et 29 mars dernier avec les prestations de Porsche Clinic dans les ateliers SAV de l'importateur marocain à Ain Sebaâ.

La prestation Porsche Service Clinic permet douvrir à la clientèle un accès à l'univers technique Porsche dans un cadre bien plus professionnel que chez n'importe quel mécanicien indépendant avec en prime un contrôle du véhicule offert gratuitement. Durant ce contrôle, le client a le loisir de découvrir les coulisses du service aprèsvente et d'expérimenter en direct la technique de sa Porsche ainsi que les compétences techniques du SAV de C.A.C. limportateur marocain de la marque.

L'enfièvrement de la passion que suscite cette offre permet de renforcer très fortement l'attachement des clients à leur véhicule, à la marque Porsche et à la Centrale Automobile Chérifienne en tant químportateur exclusif officiel agrée par Porsche tant au niveau commercial que SAV.
En outre, le contrôle du véhicule permet d'anticiper et de régler toutes anomalies même minimes et dĕbouche sur une prise de rendez-vous ultérieure pour entreprendre les mises au point nëcessaires.

Le point d'orgue de l'événement fut la présentation professionnelle du service Après-vente du Centre Service Porsche.

A noter que cette opération Porsche Clinic, permet à tous les propriétaires de Porsche d'obtenir un diagnostic complet quel que soit l'âge de leur vëhicule gratuitement.

Cette offre s'adresse également à tous les propriétaires de Porsche y compris ceux qui nont pas acheté leur véhicule chez la C. A.C.

En outre, lors de cette manifestation, deux partenaires exclusifs, Pirelli et Shell, ont également participé au Porsche Clinic et ont proposé certains services comme l'ëlaboration d'un diagnostic de l'état des pneus et proposer de les changer si nécessaire.

Pour résumer, l'offre Porsche Service Clinic poursuit trois objectifs : offrir aux clients un évènement Porsche enthousiasmant, mettre fin à d'éventuelles comparaisons injustifiées en terme de compétence technique avec des mécaniciens réparateurs indépendants non agréés et enfin, fidéliser la clientẽle.

## Le nouveau Qashqai disponible chez I'importateur marocain

Le nouveau Nissan Qashqai arrive sur le marché marocain. Avec son style audacieux mêlant courbes appuyées et lignes plus affirmées associé à des technologies au meilleur niveau de la catégorie, le nouveau QASHQAl capitalise sur le succès de sa première génération. Dans la foulée, les mensurations du nouvel opus progressent : II gagne 47 mm en longueur, 20 mm en largeur. En outre, cette nouvelle génération recèle une pléiade de technologies offrant un maximum de convivialité, de confort, de sécurité et d'interaction. Ainsi, tous les nouveaux QASHQAl sont, par exemple, pourvus de feux diurnes à LED intégrant la nouvelle signature lumineuse exclusive de Nissan.
Enfin, s'appuyant toujours sur le vaillant et frugal 1.5 dCi 110 ch et offrant un rapport prix-qualité-équipements très offensif, le nouveau Qashqai est disponible dans presque tous les points de vente Nissan au Maroc, à partir de 234900 DH .


# F. hyundai.maroc 

 www.hyundai.ma
## HYUחDAI í30 LA TECHOOLOGIE D'AUJOURD'HUI. LE DESIGח DE DEMAIח.

Une harmonie parfaite des lignes, une maitrise absolue des angles... Vous vouliez savoir ce que l'avenir vous réserve, Hyundai i30 vous donne sa réponse. Son design avant-gardiste associé aux meilleurs équipements de sa catégorie vous procurent des sensations inédites : airbag, ESP, régulateur de vitesse, jantes alu, allumage automatique des phares... Toute la technologie d'aujourd'hui est réunie dans ce véhicule aux allures futuristes.

# mooss Actu en bref 

## Communication Tesla Un nouveau directeur

Pour prendre la tête de sa direction de communication, Tesla vient de débaucher, excusez du peu, Simon Sproule, actuel vice-président en charge de la communication et du marketing de Renault-Nissan. Le britannique compte déjà une vingtaine d'années dans l'industrie automobile, ayant commencé chez Ford Angleterre en 1992. Sproule a également été à la tête de la direction de communication de Jaguar, Land Rover et Aston Martin, avant de rejoindre Nissan, aux U.S. A dans un premier temps et au Japon par la suite, pour gérer sa communication à un niveau international. Faisant une infidélité á l'automobile en Intégrant Microsoft en 2009, il est rapidement revenu chez Renault-Nissan pour se charger de la communication du groupe. Grâce à ce recrutement, Tesla cherche à mieux s'organiser pour répondre à une demande croissante à travers le succès de la Tesla 5 principalement. L'expérience de Simon Sproule sera un êlément clé pour répondre au besoin de la marque à atteindre un public plus large.


## FerrariLand Bientôt à Barcelone

Alors qu'en 2010 a été inauguré le Ferrari World sur une Tle proche d'Abou Dhabi, l'aventure se renouvellera en Europe cette fois et plus précisément en Espagne, où un Ferrari Land est attendu en 2016. En effet, un accord de licence a été signẻ entre PortAventura et Ferrari pour la construction d'un nouvel hôtel de luxe Ferrari, accueillant une zone dédiée aux simulateurs de pilotage, ainsi qu'une aire Ferrari Land au sein du resort. PortAventura sur une surface totale de 75.000 mz , pour un investissement total de 100 millions d'euros. C'est à une centaine de kilomètres de Barcelone que le Ferrari Land devrait ouvrir ses portes en 2016, pour attirer une clientêle européenne
mais également internationale. Le directeur général de Ferrari Brand a expliqué ce choix par les nombreuses demandes reçues suite au succès du Ferrari World et r'écarte pas la possibilité d'inaugurer d'autres parcs, que ce soit en Europe ou en dehors.


## Jaguar F-Type Une malle Moynat

La firme française de luxe Moynat vient de présenter une malle unique qui a spécialement été dessinée pour le coffre de la Jaguar F-Type Cabriolet. Cette collaboration entre les deux marques de luxe promet une exclusivité à leur clientèle, Moynat, qui est célèbre pour ses accessoires de voyage et ses bagages faits sur mesure, offre aux clients Jaguar une malle fabriquée de façon artisanale qui a nécessité plus de 900 heures de travail. En cuir vëgétal d"un ton gris ardoise et avec des touches orange mandarine, elle se distingue par une structure composée de 8 couches de bois. Bien que la mallette en elle-même soit un plus, rien n'est trop beau pour la clientèle à laquelle elle est destinée, car elle comporte en outre une trottinette électrique. Si la maison française a choisi de faire du sur-mesure pour Jaguar, c'est pour célébrer línauguration de sa première boutique à Londres, dans le très exclusif quartier de Mayfair:


# motoss Actu en bref 

## GP de Malaisie Victoire de Lewis Hamilton



La Ze manche de la saison 2014 de Formule 1 sest clôturée par une victoire incontestée du Britannique Lewis Hamilton au volant de sa Mercedes. Signant sa ze pole position, après des soucis mécaniques en Australie, Hamilton a mené la course de bout en bout, Son coéquipier Nico Rosberg, qui a décrochéla deuxième place, a parfaitement joué son rôle empêchant Sebastien Vettel d'aller chercher la victoire. En effet, l'allemand au volant de sa Red Bull n'a pu rivaliser avec les Mercedes qui ont signé le doublé. Fernando Alonso, quant à lui, a décroché la 4e position après que Daniel Ricciardo ait eu un souci de roue mal fixée qui lui a fait perdre quelques secondes. Remportant la 23 e victoire de sa carrière, Lewis Hamilton est second au classement du Championnat, alors que Nico Rosberg conserve la tête avec 18 points d'avance. La 3e place est pour le moment occupée par Fernando Alonso: Les pilotes se donnent rendez-vous à Bahrein pour un spectacle toujours passionnant. Hamilton signera-t-il de nouveau la pole position?

## Mastretta MXT Une mexicaine bientôt en Europe <br> Si son nom peut sembler inconnu, les fanas de Top

 Gear l'ont déjà aperçue đans le célèbre programme anglais. En effet, la Mastretta MXT a déjà prouvé ses qualités sportives dans quelques épisodes. Mais si la marque mexicaine fait aujourd'hui parler d'elle, cest grâce à son prochaine commercialisation en Europe, prévue pour 2015. Prônant le fameux. «Light is right» avec un poids de 980 kg seulement, elle est annoncée comme une future rivale de l'Alfa Romeo 4C. Affichant un gabarit d'à peine $3,90 \mathrm{~m}$ et un centre de gravité plutôt bas, la mexicaine a tous les atouts pour conquérir l'Europe: Sous le capot, elle a emprunté le 4-cylindresde la Ford Focus 5 T développant 250 ch quil luil permet d'atteindre les $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ en 4,9 5. Selon Steve Hindle, chargé de la commercialisation de la MXT en Europe, c'est la philosophie de la marque, mettant en avant la performance, qui lui permettra de séduire la clientêle européenne. II reste à savoir si des changements vont être apporté à la MXT d'ici 2015, Seul le temps nous le dira.


## Hyundai en Europe 6 millions d'unités

Hyundai vient d'atteindre les 6 millions d'unités vendues en Europe, 37 ans après sa premiëre importation en 1977 Si le constructeur coréen a nécessité près de 20 ans pour écouler un million d'exemplaires, les 2 millions suivants ont été écoulé en 5 ans alors que les autres millions ont nécessité beaucoup moins de temps. Cette croissance fulgurante, Hyundai la doit à son élargissement de gamme, mais principalement à son implantation sur le vieux continent à travers ses usines, son centre de recherche et développement à Rüsselsheim, son centre d'essais au Nürburgring ou encore son siège européen à Offenbach. Proposant des produits, conçus et développés en Europe, Hyundai a, ainsi, adapté son offre à la clientële du vieux continent. Le constructeur vise une part de marché de $5 \%$ en 2020 et pour cela, Il continuera à offrir de nouveaux modëles à ses clients. Au total, ce sont 22 nouveautés et restylages qui sont attendus dans les 4 années à venir.


## FORFAIT LIBERTÉ



# mooss Actu en bref 

## David Brown Automotive Lancement de la Speedback



Un nouveau constructeur a vu le jour et sa première réalisation fera son apparition au Salon Top Marques de Monaco. Il s'agit du britannique David Brown et de sa Speedback, qui s'est largement inspirée de l'univers Aston Martin. En effet, à travers ce premier modèle, David Brown partage l'évolution qu'aurait pu connaître la DB5 si sa carrière avait continué. Toujours fidële à l'automobile anglaise, Brown a choisi la plateforme de la Jaguar XK qui date déjà de 2006, alors que la motorisation a été empruntée à la XKR. II s'agit du V8 5,0 développant 510 ch qui permet à la Speedback d'abattre le 0 à 100 $\mathrm{km} / \mathrm{h}$ en ..et d'atteindre une vitesse de pointe de 250 $\mathrm{km} / \mathrm{h}$, électroniquement limitée. Prônant une fabrication artisanale, elle fait appel à des matériaux nobles et offre un intérieur très luxueux. Attendue à Monaco, la Speedback serait vendue aux alentours de 300.000 euros pour chacun des 1.000 exemplaires prévus. Un bel hommage à la DB5, qui ne laissera personne indifférent.

## RM Auctions

## Ferrari 575 GTZ Zagato aux enchères

Une fois encore, les enchères de RM Auctions tiennent leurs promesses en proposant des pièces uniques quí risquent d'affoler les privilégiés attendus à Monaco le 17 mai. L'objet sur lequel se poseront tous les regards et dont les enchères devraient rapidement atteindre des sommes inimaginables est l'unique exemplaire de la Ferrari 575 GTZ signée Zagato, Le carrossier milanais dévoilait sa réalisation suite à une commande spéciale
de la part du collectionneur japonais Yoshiyuki Hayashi, qui possède plusieurs modèles Ferrari. En hommage à la 250 GTZ Berlinetta, elle a été présentée pour la première foisen 2006 lors du Concours de la Villa d'Este. Si elle se distingue par une carrosserie différente, la motorisation, elle, est la même que celle de la Ferrari 575 «de série», puisqu'il s'agit du V125,7 I qui développe 508 ch . Si aucune estimation n'a été communiquée pour le moment, il est sûr que les collectionneurs s'arracheront cet exemplaire unique, quel qu'en soit le prix.


## La FIA organise la première rencontre de la zone MENA



Afin d'assurer un développement plus harmonieux du sport automobile dans la zone MENA, la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) a organisé la première rencontre réunissant plus de 22 pays de la zone à Doha durant deux jours. Lors de ce rassemblement présidé par le patron de l'instance internationale; Jean Todt, le nouveau. président de la FRMSA, Jalil Nekmouche, S'est illustré grâce à ses actions d'avant garde en faveur du sport automobile sur la scène régionale:Lors de ce conclave, les 22 représentants des fédérations de la région ont discuté de la Formule 1 , des compétitions internationales présentes dans le MENA, des rallyes ainsi que du Karting. Et encore une fois, le Maroc a tiré son épingle du jeu puisquill abritera la finale du championnat du monde Karting lors du 4 दème trimestre de cette année dans le paddock du Marrakech Grand Prix. Les participants ont également abordé l'unification et l'organisation des fédérations ainsi que des clubs et le rôle de la communication pour promouvoir le sport automobile dans la région.

## POURQUOI CHOISIR LA LOCATION LONGUE DUREE

## AVEC ARVAL?



## Pour gagner du temps

Externalisez les tâches et les formalités de négociation avec tous les tiersimpliqués, et ne vous imposez plus les démarches administratives liees a la gestion d'une flotte


# Motors Actu évènement 

2
$2 x^{2}=1$


## Motors

Actuévènement
Actu evenement

Il a fallu attendre la $21^{e}$ édition du Rallye Maroc Classic pour voir triompher une équipe marocaine: En effet, au terme de sept étapes et de $2,400 \mathrm{~km}$ parcourus, dont seize épreuves de régularité et trois circuits, Mohamed Touhlali \& Olivier Verger sur 911 ont remporté le rallye en catégorie Classic. La victoire en Prestige est tombée
dans l'escarcelle de Jean-Pierre Lejonc et Gilles Pernot, sur 997 GT3.
Cette année a êté marquée par la participation d'Alexandre Brasseur, Adriana Karembeu, Denis Brogniart de TF1, Antoine Soulaire, Philippe Caroit, comédien et de plusieurs équipes de journalistes


spécialisés, français et marocains.
De plus, l'intégration de nouveautés telles que les circuits de régularité et les nouvelles villes étapes ainsi que le bénéfice d'une couverture médiatique imposante ont redoré le blason de ce rallye. La lutte acharnée entre les concurrents, reflétée par
les changements rëcurrents dans les classements a ajouté à la beauté du spectacle. Cela a été le cas dans la catégorie Classic, entre les équipages Cerezo, Touhlali, Mestagh et sa belle AC Cobra, Courtens et sa Morgan, Ghistelink, Kaiser sur Mercedes 3305L.
En prestige, la course a été ponctuée de joutes entre


## Motors

## Actuévènement



Les représentants de Renault-Alpine
|'équipage Lejonc-Pernot sur 997 GT3 et les Morgan des époux Scharf et celle du président de la FMRSA J. Nekmouche et son coéquipier R. Esfandiari.
Au terme de ce rallye, il n'y avait pas meilleur épilogue que de rejoindre la ville ocre, qui est le théatre depuis plusieurs années d'une manche de WTCC, seule course internationale en terre d'Afrique et notamment son prestigieux paddock du WTCC.

Et c'est sur une note de fête que s'est achevé ce grand évènement automobile, avec une édition 2014 qui aura été celle de Porsche, puisque la marque $5^{\prime}$ impose dans les deux catégories: Mohamed Touhlali \& Olivier Verger sur 911 vainqueurs en Classic et Jean-Pierre Lejonc et Gilles Pernot 5 ur 997 GT3, en Prestige.




## Motors

## Actuévènement

Innovation that excites

## NEW QASHOAI AU-DELA des rérerences...



SIAB - IMPORTATEUR Exclusif NissaN - 111, route cotiare, Zons Industielle Est, Polygons 1, Zenata, Casablanca





## Moos Actuévènement

# ESSAA <br> porsche macanMétéo exécrable pour un Macan exceptionnel 

Surnommé Baby Cayenne dès soṇ début de développement, le Porsche Macan investit enfin nos routes et pas n'importe lesquelles. L'allemand a prouvé qu'il avait son propre caractère et qu'il n'était pas seulement le petit frère du Cayenne, sur les routes sinueuses du Haut-Atlas. Gentlemen Drivers a eu l'occasion de prendre le volant du Maçan lors d'un essai marqué par la pluie, la grêle et la neige. Mais rien n'a pu déstabiliser le nouveau SUV compact de Zuffenhausen.

La stratégie de diversification de la gamme entreprise il y a quelques annëes par Porsche ne cesse de porter ses fruits. Il n'y a qu’â voir les rêsultats réalisés l'année dernière grâce au Cayenne pour s'en rendre compte, avec 84.000 unités écoulées. Cette stratégle peut compter aujourd'hui sur un nouveau modèle sportif comme une Porsche se doit de l'être, confortable et à la finition irréprochable: Dévoilé au Salon de Los

Angeles, il signe une entrée des plus remarquées sur nos routes avec une météo qui ne l'a aucunement épargné, certes, mais quil lui a permis de se mettre davantage en valeur, grâce à un comportement routier qui ne peut souffrir aucune critique. Visant le sommet d'un segment qui a connu une progression de $185 \%$ entre 2007 et 2013 , le Porsche Macan donnera du fil à retordre à ses concurrents à tous les niveaux, à



commencer par son look.
Dès le premier regard, I'ADN Porsche est présent dans chaque détail de la carrosserie. À l'avant, le Macan a tout naturellement adopté une large calandre béante, respectant ainsi les codes stylistiques de la marque. Avec un capot nervuré et des optiques inspirées de la Panamera, cela peut donner une impression de déjà vu, mais la personnalité du nouveau SUV est bel et bien là. De profil, sa sportivité est mise en relies, à travers sa ligne avant tout, ses sideblades en carbone, mais aussi la découpe de ses vitres, inspirée de la mythique 911. À l'arrière également, les codes de la marque sont minutieusement respectés, avec un design épuré et une signature lumineuse qui ne peut laisser indifférent, puisqu'étant inspirée de la fameuse 918. Comme quoi, on peut parfaitement s'inspirer d'autres modèles, tout en se distinguant grâce à ses propres atouts. Des atouts que I'on retrouve aussi à bord de l'allemande.

Leshabituésde Porschesesentiront parfaitementdans leur élément. En effet, Macan reprend des ingrédients caractéristiques de la marque, à commencer par la fameuse clé de contact à gauche, l'énorme comptetours au centre du bloc d'instruments ou encore la console centrale, déjà aperçue et manipulée sur différents modèles Porsche. Le volant Sport à trois branches, lui, a été inspiré de la 918 et en le prenant en main, nous avons une vue parfaitement dégagée et rien ne peut détourner le regard de la route, pas même la planche de bord qui prône l'épurement et intègre uniquement une horloge, comme toute voiture de luxe qui se respecte. SUV compact mais dont la sportivité ne fait nul doute, il fait appel à des sièges en cuir, dont le maintien irréprochable nous a permis de rester bien en place dans les virages du Haut-Atlas. Pour ce qui est de l'habitabilité, plutôt correcte, la garde au toit, elle, risque de créer quelques désagréments aux passagers grands de taille, à cause d'un pavillon plus bas que celui


## Motos Actu évènement


du Q5, bien qu'il ait été conçu sur sa plateforme. Ceci dit, le Macan qui se veut plus sportif, ne partage qu'un tiers de ses éléments avec son cousin d'Ingolstadt. Sa sportivité, il nous l'a prouvée de la plus belle des manières, sur les routes du Haut-Atlas. C'est la version animée par le nouveau V6 biturbo de 3,6 I et développant 400 ch que nous avons pu prendre en main. Si les performances annoncées sont déjà impressionnantes, avec un 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ en $4,6 \mathrm{~s} \mathrm{ou}$ encore une vitesse de pointe à $266 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$, le Macan se
montre encore plus surprenant sur la route. Equipé de la désormais incontournable boîte PDK à 7 rapports, il a répondu de manière déconcertante à chaque sollicitation du pied droit et des mains également au moment d'utiliser les palettes. Bien campé sur ses roues et grâce au PASM (Porsche Active Suspension Management) ainsi qu'à sa transmission intégrale, le Macan est aussi à l'aise sur asphalte qu'en hors piste. Le nouveau SUV compact nous a offert le meilleur des deux mondes, se comparant par moments au


Cayenne et par d'autres aux berlines et sportives de la marque, à travers un comportement sportif. Premier SUV Porsche à bénéficier de la direction assistée électromécanique, il se montre docile et transmet des sensations uniques. Aussi confortable qu'une berline, aussi caractériel qu'une sportive et avec des qualités de SUV, le Macan nous a prouvé quil était unique et polyvalent, quelles que soient les conditions dans lesquelles il se retrouve.

Disponible pour le moment avec 3 motorisations (2 essence et 1 diesel), le Porsche Macan est commercialisé au Maroc à partir de 750.000 DH. Nul doute qu'il se placera rapidement en tête d'un segment concurrentiel mais au se in duquel il est difficile de lui trouver une rivale directe. Une fois encore, Porsche a prouvé qu'en s'attaquant à une nouvelle catégorie, il en visait directement le sommet.





Le concept Toyota FT-1 comporte des éléments de conception qui rendent hommage aux dernières voitures de sport de la marque. L'inclinaison de la ligne de toit et le pare-brise enveloppant, avec des piliers de toit noircis évoquent le style de la 2000GT. L'arrière de la FT-1 rend, quant à lui, hommage à la dernière génération de la Supra construite entre 1993 et 2002. Enfin, le nez plongeant, souligné d'un spoiler proéminent et séparant le faciès en deux parties,
s'inspire légèrement de la F1, tout comme l'extracteur arrière, surmonté d'un poupe sculptēe à aileron arrière escamotable et entourée de deux énormes sorties d'échappement circulaires.

En somme, l'ensemble de la voiture semble être façonné par le vent. Profondément sculptées, les prises d'air améliorent l'aérodynamisme et la pénétration de l'air pour refroidir le moteur.

À l'intérieur, l'habitacle de la FT-1 est dépouillé, comme celui d'une voiture de course. Les ingénieurs de Toyota ont complètement repensé la façon dont le pilote doit interagir avec le véhicule. IIs ont conçu un affichage tête haute, comme dans un avion de chasse et mis de gros boutons sur le volant, afin de réduire la distraction du conducteur:

Quant à la mécanique, aucune information n'a filtré
du constructeur, laissant courir limagination du spectateur, en offrant un capot doté d'une vitre.

Malgré toutes ses caractéristiques, y compris l'aileron arrière mobile qui se lève à grande vitesse pour augmenter la stabilité, le concept vise à incarner lidée d'une voiture de sport à prix abordable, en accord avec la position de Toyota comme constructeur généraliste de masse.

Motors Auto Exception

Ferrari

## CALIFORNIA T

RELIFTING<br>PARFAITEMENT RÉUSSI

En adoptant une motorisation suralimentée, la nouvelle California renoue avec une tradition de la marque de Maranello, qui a été abandonnée depuis la F40 de 1988 qui faisait appel à un moteur turbo. Installé sur cette California revue après six ans de carrière et présentée au prochain Salon de Genève, le 3,8 litres inauguré par les dernières Maserati développe 70 chevaux de plus que l'ancien bloc atmosphérique, soit 560 destriers.


## Motors

## Auto Exception

 marque de ratisser plus large en ralliant une nouvelle clientèle, plus jeune qu'auparavant. Toutefois, ce modèle commençait à accuser le poids des ans, surtout que la seule évolution dont il a bénéficié en six ans est un poids réduit de 30 kg et une puissance grimpant de 460 à 490 chevaux. Donc, il était temps pour la plus petite des Ferrari de faire peau neuve, afin d'inscrire son succès dans la durēe. Après son passage sous le bistouri, la California change de physionomie et ajoute un «T» à son nom, puisqu'elle intègre désormais deux turbocompresseurs, une technologie que la marque au cheval cabré avait abandonnée depuis la F40 de 1988, qui faisait appel à un moteur turbo.

Esthétiquement, la California T s'inspire des derniers canons stylistiques de la marque au cheval cabré, à l'instar de la 458 Italia ou de la FF. Au menu, des optiques plus effilées, des prises Naca dans le capot moteur, une calandre plus pincée, des ouvertures plus larges, des flancs très creusés, et à l'arrière, des ailes échancrées et un nouveau diffuseur abritant des
sorties d'échappement positionnées horizontalement. Les coloris de lancement de cette California T signée du bureau de design Ferrari en collaboration avec Pininfarina sont le Rosso et le Blu California.

À l'intérieur, I'habitacle de cette California T reste quasi identique à celui de sa devancière. II embarque désormais un écran tactile haute résolution de 6,5», ainsi qu'un indicateur de pression du turbo. Ce dernier prend place entre les deux aérateurs sur le haut de la console centrale.
Étant donné que les dimensions de la California T n'évoluent pas par rapport à la California, les places arrière sont toujours réduites à la portion congrue. Mais ils restent pratiques pour loger des bagages


Cylindrée:
Puissance: Couple: Transmission:

## Poids et mesures

Poids à vide:
Dimension:
Réservoir:
Volume coffre:
Pneumatique

V8 3.9L
560 ch @ 7750 tr/min
755 Nm - $4750 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$
Propulsion

1735 kg
4.56/1.90/1.32 (L/I/h)

781
2401
245/4OZR19 - 285/40ZR19
Performances globales
Vitesse max:
$310 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$
0 à 100
Consommation
3.6 s
$19.4 / / 100-9.4 / / 100$
402 km

## Moos Auto Exception


consommation. Avec un gain en puissance de 70 ch 560 ch à 7500 tr/min-, la California T est désormais sur les talons de la 458 Italia ( 570 ch). En même temps, ce cabriolet économise $15 \%$ de carburant, revendiquant une consommation de $10,5 \mathrm{I} / 100 \mathrm{~km}$. Cela correspond à des émissions de CO de $250 \mathrm{~g} / \mathrm{km}$, soit un gain de $49 \mathrm{~g} / \mathrm{km}$ par rapport à l'ancienne version. Le couple, grâce aux deux turbos, fait également un bond en avant, passant de 505 Nm à 755 Nm à $4750 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$. Le résultat en est que les performances explosent, aidées par un poids en très légère baisse, à 1.625 kg . Ainsi, le 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ est expédié en 3,6 secondes, soit un gain de $0,2 \mathrm{~s}$. La vitesse de pointe serait elle relevée à 316 km/h, contre 312 aujourd'hui. Faisant appel à un turbo à «double volute compactes et faible inertie », une technologie réservée jusqu'ici à la Porsche 911 Turbo et réduisant drastiquement le temps de réponse, ce V 8 reste associé à une boîte à double embrayage à sept rapports. Cerise sur le gâteau, la sonorité du V8 turbocompressé a été soignée. En effet, la firme de Maranello annonce un bruit à la fois «intense et excitant». C'est la première fois qu'un résultat de ce
type est obtenu avec un moteur turbo.
Côté tenue de route, la nouvelle California fait appel à un châssis revu. Ainsi, Ferrari a modifié le boîtier de direction, ainsi que la suspension (Magnaride de dernière génération) pour plus de dynamisme. La dernière évolution du système de traction F1-Trac est également de la partie, tout comme le nouveau système de freinage carbone-céramique CCM3 associé à un ESP 8.0 qui autorisent un $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ à l'arrêt en 34 m.

Capable de passer en un clin d'œil d'un paisible cabriolet à une authentique voiture de sport, la California affiche une personnalité très attachante, qui devrait à coup sûr ravir les aficionados de la marque au cheval cabré. Et pour ne rien gâcher à la fête, le nouvel opus monte d'un cran côté confort, grâce à un habitacle qui se drape d'un cuir plus soyeux et arbore une qualité de finition plus soignée.
Enfin, la présentation de la nouvelle Ferrari California au public s'est déroulée du 6 au 16 mars au Salon de Genève 2014.

FIA World Touring Car Championship

## gramse

 710 .
## 11-13 AVBIL 2014

# in 

www.marrakechgrandprix.com

OFFICIAL SERIES PARTNERS PIFEE JVCKENWOOD Valvoline $\triangle$ YOKOHAMA

EUROSPORT $2 M$ 海

B

MDJ゙S
Aïnlfrane RedBull Bilition
DR'IIERS
motos Auto Exception

## 00 <br> Audi RS7

## UN V8 CHANTANT

La gamme RS d'Audi n'a jamais été aussi large et varıée. Le 6e et dernier modèle à avoir rejoint cette famille pas comme les autres est la RS7. C'est une version radicale pour le coupé 4 portes pour fêter les 30 ans de la Quattro, qui se charge des versions les plus sportives de la marque aux anneaux. Plus agressive et plus puissante surtout, laRS7, et malgré ses 5 portes, est bel et bien un supercar.

## Motors

Cylindrée
Puissance
Couple
Transmission

## Poids et mesures

Poids à vide Dimension Réservoir
Volume coffre
Pneumatique
Performances globales
Vitesse max
0 à 100
Consommation
Autonomie

V8 4,0 litres
560 ch @ $5700 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$
--- Nm ----tr/min Intégrale

1995 kg
5.01/2.13/1.41 (L/I/h)

751
535 I
P275/35R20-P275/35R20
$250 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$
6.45
13.9/7.5/100

540 km


L'Audi A7 Sportback est impressionnante, la 57 l'est davantage, alors que dire de la RS7 ? Deux lettres, pour Renn Sport, dont le pouvoir ne cesse d'étonner et de croître, malgré le downsizing. Une voiture badgée RS, a droit à des éléments de carrosserie spécifiques, un intérieur respirant la sportivité dans ses moindres détails, jusqu'aux surpiqûres et sans oublier une motorisation qui ne se fait pas prier pour décoller. Cela dit, le coupé d'Ingolstadt ne fait pas dans l'extravagance et joue dans la catégorie des sportives élégantes. Elle interprète ce rôle à la perfection, il faut
dire qu'elle l'a dans le sang. En lançant la RS7, Audi répond légitimement à Mercedes et sa CLS AMG ainsi qu'à BMW et la fameuse M6 Gran Coupé. 3 allemandes qui luttent presque avec les mêmes armes, mais à la fin chacune arrive à tirer son épingle du jeu.
Imposante avec ses $5,01 \mathrm{~m}$ de long, l'Audi A7 l'est encore plus en devenant RS7. Sa ligne Fastback qui s'est toujours distinguée par son élégance, a droit à de nouveaux éléments afin d'afficher sa sportivité. La calandre Single frame est toujours fidèle au poste, mais reçoit pour l'occasion le badge RS, le bouclier avant

## Motors <br> Auto Exception

avec ses énormes prises d'air a été emprunté à la RS6 Avant et les optiques avant sont déjà connus du public avec un regard spécifique grâce au Wing. De profil, si la ligne est toujours la même, elle est davantage mise en valeur à travers la finition mat et carbone, notamment. En optant pour des jantes de 20 ou $21^{\prime \prime}$, les passages de roues semblent être plus imposants. À l'arrière, on retrouve naturellement le badge RS et la signature Jumineuse accentue la sportivité revendiquée, sans oublier les deux sorties d'échappement elliptiques ou encore l'aileron déployable.
Comme tous les modèles badgés RS, I'A7 a vu son intérieur se transformer, pour offrir une ambiance toujours élégante, certes, mais surtout
procurant une touche de sportivité à chaque élément. En effet, dès l'ouverture de la portière, cela saute aux yeux. Les occupants ont droit à des sièges sport RS en cuir et Alcantara, qui peuvent même se parer d'un motif en nid d'abeille, dont il est inutile de préciserl'excellence du soutien latéral. Plusieurs incrustations en carbone font leur apparition et le logo RS vient quant à lui orner les seuils de portes, le volant et il est également affiché


## Motos Auto Exception?

## Mercedes-Benz <br> CLASSE C pre De LA CLASSE!

Et de 4 pour la Mercedes Classe C. La nouvelle génération qui a été dévoilée en premieremondiale au Salon de Détroit en début d'annee a très rapidement reçu le nom de Baby Classe S. C'est un surnom parfaitement justifié, au vu des caractéristiques et surtout de l'ambition de la Classe C. Plus longue, plus tégère, plus dynamique l'allemande se rapproche de plusen plus de la perfection, si elle ne l'a pas déjâ atteinte sur certains points.



Motos Auto Exception


## Motors Auto Exception


à l'ordre du jour. Dans un habitacle plus moderne, plus sportif et plus Iuxueux, l'influence de la Classe 5 est toujours présente. Plus épurée, la planche de bord au design lisse a soigneusement harmonisé ses formes avec les matériaux utilisés (bois ou métal selon les finitions). Un e autre influence que l'on retrouve à bord est celle notamment des SL et SLK au niveau de la console centrale, qui compte un seul bloc ou encore des bouches d'aération circulaires. Offrant à ses occupants arrière une habitabilité accrue par rapport aux anciennes générations, elle met à disposition du conducteur un large éventail d'équipements technologiques. Elle propose, entre autres, de série, un pavé tactile pour naviguer entre les différentes fonctions du système multimédia, à travers un écran couleur qui peut aller jusqu'à $8,4^{\prime \prime}$. Grâce à ses différents packs, elle peut être équipée de la caméra $360^{\circ}$, du détecteur d'angles morts, de l'avertisseur de franchissement de lignes ou encore du système de localisation qui, pour conserver la qualité de l'air ambiant, coupe la climatisation à l'approche d'un tunnel. Autant dire qu'il fait bon y vivre, mais aussi la conduire!

Pour satisfaire tous les conducteurs, bien que les plus accrocs à la sportivité devront attendre encore un peu le lancement de la C63 AMG, Mercedes offre différentes motorisations. Dans un premier temps, sont proposées en essence la C180 et la C200, alors qu'en diesel, c'est la C220 Bluetec au moment où une nouvelle entrée de gamme fera son entrée en septembre prochain, à savoir le 1.6 diesel d'origine Renault. Ce sont des motorisations efficientes, sobres et dont la puissance est transmise aux roues à travers la boîte automatique 7G-Tronic Plus, sur certaines configurations. Inaugurant un nouveau châssis qui se distingue par sa légèreté, la Classe C est agréable et facile à conduire. D'une précision chirurgicale, elle reste collée à la route et même si le conducteur est d'humeur joueuse, il lui est impossible de désactiver le contrôle de stabilité. La sécurité avant tout!
Mercedes a une nouvelle fois prouvé qu'il était possible d'améliorer des modèles qui se rapprochaient déjà de la perfection et c'est naturellement le cas de la Classe C. Nouvelle à tous points de vue, elle ne retient du passé que son succès.


## THEIE FIA WTCC débute <br> AVril zalla en grande pompe ò Marrakech

## Votre Pass VIP sur www.marrakechgrandprix.com

## DRIVERS

## Le Championnat du Monde

Pôle Automobile ménara holding


## CIVIC TOURER DÉMÉNAGEUR ORIGINAL



## Motos Auto Nouveautés



Plus de 10 ans après l'Aerodeck, la Civic renoue avec la déclinaison break. Avec le nouveau Civic Tourer, Honda compte reconquérir une partie de la clientèle, friande d'espace et de volume de changement généreux.

Esthétiquement, Honda a veillé à préserver le style originel de la Civic. La silhouette s'étire et intègre de façon plus harmonieuse le hayon. La poupe, elle,
gagne en dynamisme à la faveur de bloc de feux au dessin plus inspiré. De profil, la ligne sans rupture du montant A au montant D ainsi que des glaces de custodes étirées jusqu'au coffre, rendent la silhouette du Tourer plus sportive que la berline.

Du nouveau également du côté des mensurations, puisque la Civic Tourer gagne 24 cm par rapport à la
Cylindree:
Pussance:
Couple:
Transmission

## Poids et mesures

| Poids à vide : | 1337 kg |
| :--- | :--- |
| Dimension : | $4.53 / 1.77 / 1.48(\mathrm{~L} / \mathrm{l} / \mathrm{h})$ |
| Réservolr : | 50 I |
| Volume coffre : | $624 / 1668 \mathrm{I}$ |
| Pheumatique: | $205 / 55 \mathrm{R} 16$ |

Performances globales

| Vitessemax: | $195 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ |
| :--- | :--- |
| Oa 200: | 10.1 s |
| Consommation : | $4.2 / 3.6 / 3.8 / / 100$ |
| Autonome: | 1092 km |

1.6L 4cyl. inj. dir. turbo 120ch - 4000tr $/ \mathrm{min}$ 300 Nm - 2000tr/min Avant

1337 kg
4.53/1.77/1.48(L///h)

624/1668
205/55 R 16

195 km/h
4.2/3.6/3.8//100

1092 km

berline ( $4,54 \mathrm{~m}$ ) grâce à un allongement du porte-àfaux arrière. L'empattement reste le même et profite toujours aux passagers arrière.

En revanche, en matière de modularité, la japonaise s'illustre par sa banquette «magique». Concrètement, l'assise se rabaisse lorsque la banquette est rabattue et propose un plancher plat. Plus encore, le
positionnement du réservoir sous les sièges avant permet de libérer un maximum d'espace sous la banquette arrière. Un espace suffisant pour y charger deux vélos !!

Avec 624 litres de volume de «base» et 1.668 litres une fois la banquette rabattue, le Tourer peut se targuer de proposer le compartiment à bagages le

le gâteau, le seuil de chargement a été rabaissé de 13,7 cm par rapport à la berline.
Dans I'habitacle, quelques nouveautés font leur apparition, telles que le volant à fond plat et l'habillage chromé. Rien d'extraordinaire pour les habitués qui vont retrouver I'habitacle typé vaisseau spatial de la berline.

Quant à l'équipement, quatre niveaux de finition sont proposés : Élégance, Executive, Exclusive. La finition Élégance embarque un équipement classique : régulateur-limiteur de vitesse, jantes alliage 16», climatisation automatique, 4 vitres électriques, système audio compatible MP3, prise auxiliaire et port USB, systèmes «éco» avec stop \& start. L'Executive s'enrichit de la climatisation automatique bizone, du Bluetooth, d'une caméra de recul, du régulateur de vitesse, de l'allumage automatique des phares et des jantes alliage de 17 pouces. Enfin, le haut de gamme Innova offre tous les équipements en matière de confort et de sécurité, dont le fameux système Adas, qui regroupe la prévention de collision frontale, l'alerte au franchissement de file, les feux de route actifs, la lecture des panneaux, la détection d'angles morts, l'assistance aux intersections et le freinage urbain actif.

Au chapitre mécanique, l'offre consiste en deux blocs. En diesel, c'est le nouveau 1.6 I-DTEC de 120 ch qui se chargera d'assurer les volumes. Il est orienté
confort et économie d'usage, avec $5,81 / 100 \mathrm{~km}$ de consommation moyenne. Un mode «Écon» est aussi présent pour abaisser les consommations. Ayant déjà fait ses preuves sous le capot du CR-V, le quatre cylindres devrait être encore plus à l'aise sous le capot de la Civic. En essence, on trouve un 1,81 à de 142 ch qui peut recevoir une boîte automatique.

Côté tenue de route, la Civic Tourer se distingue par la présence d'un amortissement adaptatif sur le train arrière. C'est une première pour une berline compacte d'adopter un amortissement piloté sur un seul essieu. Ce système agit exclusivement sur l'amortissement et ne permet pas de corriger l'assiette du véhicule comme le fait un véritable amortissement piloté. Ce dispositif à trois modes de réglages (Dynamic, Normal ou Confort) n'a d'autre but que de limiter l'effet de pompage. Il adapte en quelque sorte la tenue de route du véhicule en fonction de la charge. Il y a lieu de noter que ce système n'est disponible que sur les deux plus hauts niveaux de finition (Exclusive Navi et Innova) et absent du catalogue d'options. Le Tourer reçoit, en outre, une barre stabilisatrice installée à l'avant et une direction recalibrée.

En définitive, il est évident que la Tourer cible de séduire les familles à la recherche d'originalité et d'espace généreux. Ses armes, un volume de chargement défiant toute concurrence, un confort routier optimal et une mécanique tonique et frugale.


Palace, Ksars, Villas \& Hôtel*****
Spas \& Dior Institut
Gastronomie

Casino, Theatro \& Lounge Bars

## ES SAADI <br> GARDENS \& RESORT

Conférences \& Banquets

Motors Auto Nouveautés

## RENAULT

## CLIO RS

 SPORTIVITÉ ÀvPV任

Succès incontestable dès son lancement, la Renault Clio a séduit tous les publics, certes, mais les plus sportifs attendaient de pied ferme l'arrivée de sa version RS. Le succès de la plus sportive des Clio, en attendant I'arrivée des Gordini comme annoncé, perdure depuis plus de 10 ans et ne risque pas de s'arrêter. Pour cela et faisant face à des rivales qui sont peut-être nombreuses, mais gardant une bonne longueur d'avance, la française vient d'ajouter la polyvalence à ses autres prouesses.
anS

## Motos Auto Nouveautés



## AA-405.LA 물

La Clio RS a démontré au fil des ans son potentiel sportif et son succès était à la hauteur de ses prétentions. Sportive au caractère trempé, elle a imposé son look et ses performances, que ce soit sur route ou sur circuit, à travers les diffërents championnats à travers le monde. Pour sa nouvelle génération, Renault a pris le risque de rompre avec la génération précédente, avec un premier changement majeur, à savoir la proposition, uniquement d'une version 5 portes. Cette nouveauté lui permet de viser un public plus large, alors que les fidèles de la sportive française ne seront aucunement déçus par des performances toujours
aussi impressionnantes.
Les lignes de la 4e génération de la Renault Clio ont d'emblée séduit le publicet c'est donc tout naturel que sa version RS les mette également en avant. En rupture totale avec la génération précédente, elle a tout d'abord commencé par se faire greffer les portes arrière, qui se font cependant discrètes, grâce aux poignées dans les montants, une première pour une RS ! Si la silhouette de la française se distinguait déjà par sa sportivité et son aérodynamisme, cela est accentué sur la RS. En effet, elle a eu droit à une calandre au losange imposant, frappée du sigle RS, alors que les

boucliers reccoivent des diodes d'éclairage de jour qui marquent davantage la signature de la face avant. À l'arrière, Renault Sport s'est tout naturellement inspiré de la F1 pour une touche qui ne laisse pas le public indifférent. La poupe de la Clio RS revendique légitimement sa sportivité, à travers un becquet et un diffuseur arrière intégrant des sorties d'échappement au contour rectangulaire. Pour ce qui est des jantes, si les 17 " sont de série, en optant pour le «Pack Cup», vous avez droit à d'impressionnantes $18^{\prime \prime}$ noires. À l'intérieur également, le changement par rapport à la précédente génération est incontestable. L'ambiance
est de toute évidence sportive, dans un habitacle noir aux touches chromées et rouges. Un rouge que l'on retrouve sur le volant sport, sur le levier de vitesses, les entourages des bouches d'aération, les joncs de portes, sur les ceintures de sécurité, ainsi que sur les aiguilles du combiné d'instrumentation. Elle opte pour des sièges baquets au maintien et confort impeccables, bien qu'ils soient moins typés course que ceux des générations précédentes. C'est un confort dont pourront également profiter les passagers arrière, grâce une habitabilité plus importante que par le passé. La sportive offre également une longue

## Motors Auto Nouveautés

liste d'équipements de série, à l'instar du système de navigation Media-Nav ou du système multimédia qui sont facilement accessibles grâce à l'écran au centre du tableau de bord Le fameux système R-Link est, lui, propose en option
Nouveau alook, nouvel interreur et donc nouvelle motorisation. Autre première pour cette Clio RS I'adoption d'un 4 -cylindres 1,6 I développant 200 ch, pour un couple de $240-\mathrm{Nm}$ soit 25 Nm de plus que sur la précédente génération. Pour transmettre toute la puissance aux roues avant, Renault a doté sa sportive de la nouvelle boîte à double embrayage EDC (Efficient Dual Clutch) à 6 rapports. Adaptée aux besoins de la RS, elle offre la possibilité de choisir entre les différents modes et les plus pilotes dans l'âme se
serviront sans doute des palettes au volant. Grâce au R.S.Drive, par une simple pression, le mode de conduifte peut basculer entre le Normal, Sport et Race, modifiant notamment la cartographie du moteur et le comportement de l'ASR. En se dotant du 4 -cylindres, la Clio RS a vu sa consommation baisser de $23 \%$ alors que ses performances, elles, se sont améliorées avec un 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ réalisé en $6,7 \mathrm{~s}$ et une vitesse maximale de $230 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$
Plus conventionnelle, selon certains, la nouvelle Clio RS est surtout plus performante, sans oublien deatre plus écologique en réduisant ses émssions de CO2 La françalise a confirmé son statut de sportive et prouve une nouvelle fois à ses nivales, qu elle reste au dessus du lot.


## Motors Auto Nouveautés

## 0 HYபחロFI i20 WRC THE COME-BACK



## Motos Auto Nouveautés

HYUTIDFI MOT


II. Neu E J. Här D.S

C'est en 1998, que Hyundai a fait ses premiers pas dans le sport automobile à travers la classe F2 du Championnat du monde des rallyes. Un an plus tard, l'Accent WRC était dévoilée et c'est en 2000 qu'elle a fait ses débuts au Rallye de Suède réussissant à terminer dans le top 10. Après des résultats plutôt mitigés et des contraintes budgétaires, Hyundai quitte la compétition en prévoyant d'y revenir en 2006. C'est finalement en 2012 que le retour en WRC est annoncé lors de la présentation de la i20 WRC au Mondial de Paris, mais c'est en décembre 2013 que la version finale ainsi que l'équipe sont dévoilées.
Coréenne d'origine, certes, c'est en Europe qu'a
été développée la i20 WRC. En effet, à Alzeanu, en Allemagne, des noms comme Alain Penasse (chef d'équipe ayant travaillé, entre autres, pour Toyota Team Europe), Michel Nandan (responsable sportif), Bertrand Vallat (directeur de design qui a, notamment, travaillé sur la Peugeot 20752000 ) ou encore Stéphane Girard (responsable moteur ayant fait ses armes chez Peugeot, Citroën et Subaru) ainsi que 9 mécaniciens de Hyundai Motorsport, ont travaillé d'arrache-pied avant que le coréen ne puisse signer son retour effectif au Rallye de Monte Carlo
Tout naturellement, et comme ses autres rivales du championnat, la i20 WRC reprend la silhouette d'un

modèle de série, mais dont l'aérodynamique a été retravaillée dans les moindres détails. Dans un monde où chaque milliseconde a son importance, rien n'est laissé au hasard. Tout naturellement, un énorme aileron fait son apparition mais ce sont surtout ses caractéristiques techniques qui intéressent. Longue de $4,03 \mathrm{~m}$ et large de $1,82 \mathrm{~m}$, la coréenne répond au règlement FIA et ne pèse que 1.200 kg ( 1.360 kg avec équipage). Comme plusieurs modèles du plateau, elle est équipée d'un 4-cylindres en ligne 1,6 I turbocompressé, qui développe 300 ch pour un couple de 400 Nm . Equipée de montants MacPherson avec amortisseurs réglables et pouvant compter sur des disques ventilés Brembo avec étriers à 4 pistons refroidis par air, elle est prête à affronter ses rivales, que ce soit sur asphalte, sur terre ou encore sur neige.

Ce sont des surfaces sur lesquelles, elle compte plus de 6.900 km réalisés par des pilotes d'essai avant l'arrivée, notamment, de Thierry Neuville et Dani Sordo. Pour parcourir cette distance, ce sont au total 320 pneus Michelin (Pilot Sport, Latitude Cross et X-Ice North) qui ont été usés.
Pour un retour en bonne et due forme et bien que Hyundai ait annoncé ne vouloir se mettre aucune pression pour cette saison, le coréen a trouvé un moyen d'attirer le public et de faire parler de lui, grâce à sa structure d'assistance qui fait 900 m 2 . Ouvrant ses portes au public durant les phases d'assistance, la structure nécessite 5 jours de montage, mais malgré cela, elle est prévue sur toutes les manches européennes. Voilà donc un retour qui sera épié par tous les inconditionnels du rallye, Hyundai réalisera-t-elle l'exploit de s'imposer, la première année comme cela a été le cas pour Volkswagen ou lui faudra-t-il plus de temps pour prendre ses marques?

Motors Entretien du mois

## Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

Photo : Laurent Chanut \& Hicham Zemmar

# Gabrizlle -TARQUNI LE RENARD DU DÉSERT 




# Motos Entretien du mois 

## GABRIELLE TARQUINI


$\qquad$
Il est l'un de ces nombreux Italiens qui, durant les années 80-90, ont déferlé sur la F1. Gabriele Tarquini, plus talentueux que fortuné, a été contraint de changer de voie au bout de quelques saisons de galère en milieu ou fond de grille. Mais «Gaby », comme se plaisent a le surnommer ses familiers, a par la suite trouvé sa voie en tourisme, dont _ il est devenu au fil des ans un des meilleurs spécialistes mondiaux.
Premier italien à remporter le BTCC (British Touring Car Championship), auréolé de la couronne du championnat d'Europe, mais surtout du

championnat du monde WTCC en 2009, I'Italien a toujours envie d'en découdre, malgré la cinquantaine entamée. Considéré comme l'un des \% Principaux protagonistes du championnat WTCC, il sera de la partie lors de la première manche de la saison à Marrakech, avec l'ambition de gagner la course. Lors de cet entretien accordé au Magazine Gentlemen Brivers, Gabriele Tarquini revient sur son riche palmares de pilote de course, les moments forts qui ont marqué son parcours et ses ambitions pour 2014.

## Motors Entretien du mois



Comment êtes-vous devenu un passionné de I'automobile?

C'était un peu étrange, parce que ma famille n'était pas dans le sport automobile, mais mon père était un commerçant d'huile moteur et il a loué à British Petroleum une station service, avec une piste de karting en 1968. J'avais à l'époque 5 ans et quand j'ai vu cette petite voiture moi et mon frère cadet, on en est tombé amoureux tous les deux. Donc, on a commencé à faire du karting sur cette piste. Et je me souviens lors des vacances d'été qui duraient trois mois, que je dormais dans la piste de karting (rires). Par la suite, mon frère qui était plus âgé que moi commençait à courir, alors que je n'avais pas la possibilité de le faire, parce qu'en Italie, I'âge minimum pour courir est de 12 ans. À cette époque, tout mon univers était axé sur le karting et rien d'autre. Je ne m'intéressais pas aux voitures, ni aux courses de F1. Mon monde était tout simplement le karting.

À quel moment avez-vous entamé votre carrière de pilote automobile?
J'ai démarré officiellement les courses en 1974 et j'ai commencé très fort en gagnant toutes les courses
auxquelles je participais. Progressivement, mon palmarès s'est étoffé : quatre championnats italiens, un championnat européen et un championnat du monde de karting. C'est là quej'ai commencéà caresser le rêve d'avoir une carrière de pilote automobile. Mon entourage m'encourageait à aller dans cette voie et j'avais un ami qui faisait de la Formule 3 et qui m'y a intéressé. Donc, j'ai fait un test et j'ai été conquis par la discipline. Mon rêve était de piloter une F3, mais ce n'était pas simple, car mes parents n'étaient pas riches pour financer mes courses. Heureusement que je me suis inscrit à l'école italienne de pilotage et là j'ai non seulement réussil le cursus, mais j'ai également été sélectionné parmi les meilleurs jeunes espoirs pour bénéficier de l'aide de la fédération et de son sponsor Marlboro. C'est ainsi que j'ai commencé dès 1985 à faire de la F3000 où j’ai participé pendant trois ans au championnat international avec des résultats encourageants : sixième en 1985, dixième en 1986 et huitième en 1987.

## Et votre aventure en Formule 1

L'année 1987 marque également mes débuts en Formule 1 grâce à Enzo Osella, qui m'a donné un avant-goût de la F1 au Grand Prix de Saint-Marin. Au


## Biographie

## 1962 :

naissance à Giulianova Lido en Italie

## 1984 :

champion d'ltalie, d'Europe et du monde de karting
1985 :
accède à la Formule 3000 où il participe pendant trois ans au championnat international

1987:
participe à son premier grand prix de F1 à Saint-Marin sur une Osella.
1989 :
décroche son meilleur classement en F1 avec une sixième place au GP du Mexique avec l'écurie AGS

1994 :
remporte le British Touring Car Championship sur une Alfa Roméo 155 TS.
2003
Champion d'Europe sur une Alfa Roméo 156
2009 :
Champion du monde de WTCC avec Seat

## GABRIELLE TARQUINI

LE RENARD DU DÉSERT

volant d'une auto dépassëe, j'étais dernier, aux essais comme en course, jusqu'à mon abandon. Je nen ai pas moins décroché un baquet à temps plein chez Coloni pour 1989, La FC188-Cosworth n'était pas mauvaise, le début de saison était d'allleurs encourageant, avec en point d'orgue une $8 e$ place au Canada. Puis, au fur et à mesure, l'argent a manqué, tandis que d'autres développaient leur monoplace, Se préqualifier est devenu de plusen plus compliquéet.je n'y suis parvenu que huit fois.
Pour 1989, jai rejoint le First Racing. J'avais déjã conduit pour Lamberto Leoni en F3000 et celuicl a tentét de passer au stade supérieur. Mais la tentative a avorteé dès les premiers tests puisque l'écurie a renoncé, lâchée par un sponsor. Je me suis retrouvé sans baquet, mais pas pour longtemps, Le dramatique accident de Philippe Streiff avec l'AGS à Rio, quelques jours avant le début de saison a poussé Henri Julien à faire appel à mes services et il ne l'a pas regretté. Dès notre premier Grand Prix à Imola, je me suis classé 8 e. A Monaco, j'étais en milieu de grille, précédant notamment les Benetton et Lotus. La JH23B avait une excellente motricité et jétais très motivé, Constamment dans le Top dix, je pointais 5e au 34 ème tour. Le beau rêve s'est évanoui 13 boucles plus tard, quand j'al été victime d'une panne électrique. La vengeance est survenue lors de l'épreuve suivante au Mexique. Cette fois, j'ai été qualifié 17e. À nouveau, mon départ était excellent vu que j'ai gagné quatre places. J'ai intégré le top dix au $7 e$ tour, le top six au 36e et j'ai bénéficié de l'abandon de Mansell. Au terme des 68 tours d'une épreuve toujours exigeante, au cours de laquelle j'ai signé le dixième meilleur chrono, j'al décroché une belle sixième place. Ce sera mon seul point et le deuxième et dernier point d'AGS en F1. L'écurie est tombée en pré-qualifications à michampionnat, et celles-ci étaient alors plus serrées que les qualifications elles-mêmes. Comme, en outre, la machine n'évoluait plus, j'ai été pris dans un cercle vicieux dont je n'arrivais pas ã sortir, Faute de mieux, j'ai rempilé avec l'équipe AGS en 1990, mais ne suis parvenu que quatre fois à prendre un départ. C'ela a été encore pire l'année suivante, avec trois Grands Prix disputés. AGS agonisait, et avant qu'elle ne meure, j'ai été transféré chez Osella, devenue Fondmetal, grâce aux capitaux injectés par Gabriele Rumi. J'y ai fins l'année et enchaîneen 1992 . Une fois de plus, la voiture s'est montrée assez compétitive, me permettant de me hisser cing fois dans les quinze premiers en


qualifications, mais sa fiabilité était catastrophique une seule fois j'ai réussl à passer sous le drapeau à damier. Après le Grand Prix d'ltalie, Rumi a arrêté la course et j'ai arrêté avec lui. J'ai disputé mon dernier grand prix, à l'occasion du Grand Prix d'Europe 1995 quand, réserviste chez Tyrrell, j'ai relayé Katayama, accidenté, et me suisclassé 14e.

Qu'en est-il de votre parcours dans la catēgorie tourisme?
J'ai commencé tôt le tourisme, et j'ai participé au premier championnat du monde des voitures de tourisme en 1987, avec une Alfa Roméo 75 Turbo. Et là c'était différent de la Formule 1, où j"étais frustré parce que je devais me bagarrer pour ma qualifier ou pour intégrer le top ten. Avec le tourisme, j'avais l'opportunité de gagner. Et parallèlement, je continuais à faire de la Formule 1. Je m'amusais beaucoup et j'appréciais l'ambiance. Et à l'arrêt de la Formule 1, je me suis entièrement consacré au tourisme. Ainsi, j'ai démarré en 1993 ma première année en champion italien avec Alfa Roméo et je suis arrivé troisième. L'année suivante, j'ai gagné le BTCC (British Touring Car Championship) et j'étais le premier Italien au volant d'une voiture italienne à gagner ce championnat.

En 1995, j'étais partagé entre le championnat italien et anglais de tourisme toujours avec Alfa: L'année suivante, j'al fait du DTM avec la 1554 roues motrices. En 1997, j'ai signé avec Honda et j'ai fait le BTCC au volant d'une Accord. I'ai continué de rouler pour Honda jusqu'en 2001 et durant cette période, j'ai fait le BTCC deux fois, le championnat allemand et j'ai participé à

GABRIELLE TARQUINI<br>LE RENARD DU DÉSERT

la première édition du ITCC (championnat européen en 2001) avec pour résultat une troisième place et neuf courses gagnées. En 2001, Honda a décidé d'arrêter la course et du coup j'ai retrouvé Alfa Roméo : avec laquelle j'ai gagné le ITCC en 2003, au volant d'une 156.

Quelle est la course qui vous a le plus marqué?
J'ai remporté le championnat du monde WTCC en 2009 au volant d'une Seat Leon, à 47 ans. Donc, je suis le champion FIA le plus âgé devant Juan Manuel Fangio, qui a remporté le champion du monde de F1 à 46 ans. Ce fut une fin de saison fantastique, où j'ai croisé le fer avec mon coéquipier Yvan Muller à Macao et j'ai réussi à prendre le dessus. Lors des qualifications de vendredi, nous avions eu un accident et nous étions tous les deux à l'hôpital croyant avoir perdu le championnat parce qu'il y avait un sérieux outsider, Farfus au volant de la BMW. L'accrochage a eu lieu sur la ligne droite où on cherchait à gagner en vitesse de pointe et là Yvan Muller ralentit brusquement et je n'ai pas pu l'éviter. Le choc a étế d'une telle violence que je me suis retrouvé avec lui à l'hôpital. Les voitures étaient complètement détruites Heureusement que samedi, une course de moto était programmée et c'est ainsi que nous avions eu le temps de réparer les voitures. Le lendemain, on s'était encore bagarré pour le titre alors que nous n'étions pas en pleine forme. C'est dire si ce titre était important dans ma carrière. J'ai toujours dit que le championnat du monde de karting en 1984 était le tremplin pour mettre un pied dans le sport automobile et le championnat de WTCC était la cerise sur le gâteau.
Lors de la conférence de presse, j'ai envisagé de mettre un terme à ma carrière, mais l'adrénaline et la passion automobile m'en ont dissuadé. Je me suis finalement dit pourquoi je devrais écouter les conseils de certains qui m'exhortaient à arrêter, après une telle consécration.

## Quelles sont vos ambitions pour 2014?

L'année 2014 sera totalement différente. Nous avons construit un nouveau moteur et une nouvelle voiture, parce que les règlements ont complètement changé. Cela veut dire que tout le monde va repartir de zéro. Mais nous aurons une autre équipe très forte face à nous. L'équipe Citroën entrera avec Sébastien Loeb. Tout le monde attend de voir sa performance sur les circuits. Nous aussi, nous sommes également curieux. Je pense que leur voiture sera très compétitive. En matière de développement, nous ne sommes pas derrière les autres équipes, mais Citroën a l'avantage d'avoir testé ses voitures depuis août. En tout cas, je suis vraiment optimiste quant aux résultats de cette
saison et je pense que notre équipe sera en mesure de faire encore mieux que l'année dernière.

Vous est-il déjà arrivé de vous dire que le risque que vous encourez est parfois déraisonnable?
Quand j'ai fait une sortie de piste très violente à Budapest et que me suis cassé les côtes, je me suis remis en question, notamment par rapportaux risques que je prenais et surtout à mon âge assez avancé. Mais tout compte fait, le risque est omniprésent dans notre vie et on peut mourir très jeune d'une maladie ou carrémenten traversant la route. C'est pourquoi, j'évite de trop penser au risque lié à la course automobile.

Parlez-nous de votre passage au championnat DTM? Personnellement, je n'ai pas beaucoup aimé. C'était un truc pour les Allemands (rires). Nous sommes différents, nous vivons plus au sud et nous avons un sang chaud. Je ne me suis pas amusé comme dans les autres championnats. J'ai participé à deux championnats allemands et à chaque fois c'était pareil.

Comment faites-vous pour entretenir votre forme physique?
J'ai participé à beaucoup de marathons et je pratiquais aussi de la gymnastique. En plus, j'avais une préparation physique spéciale pendant l'hiver mais le meilleur entrainement pour un pilote automobile est bien évidemment le fait de rouler.

## Avec quelle voiture roulez-vous au quotidien ?

Je prēfère les grandes voitures confortables aux voitures de sport qui sont chères et dont on ne peut pas utiliser tout le potentiel sur route. De plus, je suis quelqu'un qui est adepte de la conduite civilisée hors circuit. Actuellement, j'ai une Honda Accord, mais je roulais avant en Audi Q7.

## Gardez-vous toujours des relations avec Alfa Roméo ?

 Oui, c'est une marque avec laquelle j'ai de solides attaches. J'ai entendu parler d'un probable retour de la marque à la compétition. Et ce ne serait qu'un retour aux sources, parce qu'Alfa Roméo, c'est d'abord la course. La marque a toujours été liée au tourisme et j'aimerais bien qu'elle fasse partie du plateau du WTCC.
## Vos enfants sont-ils passionnés d'automobile?

Je me suis marié très tard et donc j'ai des enfants encore en bas âge. J'ai une piste de karting mais mes enfants ne s'intéressent pas au sport automobile. Quand j'ai compris que mon fils faisait du karting juste pour me faire plaisir, je lui ai demandé d'arrêter.



La plus mythique, Ia plus rare, la plus prestigieuse, la plus convoitee des voitures de la marque au trèfle estincontestablement la 8C. Une voiture dont le prix atteint aujourd'hui des sommets inavouables. A son époque, elle était exceptionnelle, tant par son design que par son potentiel mécanique, qui lui a permis de s'imposer dans plusieurs courses, des plus célèbres.

## LE PLUS M)THIDUE <br> DES TREFI <br>  <br>  <br> ces

## 8 C LE PLUS DES TREF

 LE PLUSDES TREF}


## moos Auto Légende



Comme c'était la coutume à l'époque, la plupart des voitures ont été confiées à de célèbres carrossiers tels que Pininfarina, Figoni, Touring, Castagna, et Zagato. Ainsi, les voitures étaient autant des œuuvres d'art que des machines à hautes performances, luxueusement équipées.

Le père de l'Alfa Romeo 8 C n'est autre que Vittorio Jano qui a rejoint Alfa Romeo en 1923. Il était responsable de la conception de la magnifique merveille d'ingénierie, la 8C 2300. Le nom a été formé en référence au moteur à huit cylindres tandis que le 2300 renvoie à la cylindrée. Un compresseur de type Roots a été utilisé pour pousser l'air vers le carburateur afin de produire 140 chevaux. D'autres modifications apportées au moteur à soupapes en tête ont augmenté la production de puissance pour atteindre à peu près 180 .

La première 8C 2300 a fait son apparition sous forme de prototype à la Mille Miglia en 1931. Deux modèles 2300 Grand Prix 8C ont ensuite été inscrits au Grand Prix d'Italie à Monza où ils ont terminé premier et deuxième. En l'honneur de cette réalisation, Alfa Romeo a utilisé le nom'Monza' sur tous leurs véhicules 8C 2300 Grand Prix. En 1932, la 8C 2300 est devenue une force dominante, remportant la Targa Florio, suivie de trois victoires consécutives au Mans. Elle était invaincue sur le circuit de Grand Prix, battant les modèles Mercedes SSK et SSKL puissants et mettant fin à leur domination. Elle a obtenu de nombreuses victoires prestigieuses telles que les 24 Heures de SPA et le Grand Prix de Monaco.

La 8C 2300 est disponible dans une grande variété de styles de carrosserie, y compris châssis court et long. Le long empattement a été surnommé «Lungo» tandis que le court empattement était baptisé «Corto». Les modèles Lungo ont été adaptés pour se déplacer sur les routes ouvertes à des vitesses élevées, tandis que les modèles Corto étaient plus petits, plus légers et plus agiles et donc plus adaptés à la course. La série Lungo produit 140 chevaux avec une transmission finale 4.25. Pour sa part, la version courte aligne un moteur de 165 chevaux construit spécifiquement pour satisfaire les spécifications du client.

Comme c'était la coutume à l'époque, la plupart des voitures ont été confiées à de célèbres carrossiers tels que Pininfarina, Figoni, Touring, Castagna, et Zagato. Ainsi, les voitures étaient autant des œuvres d'art que des machines à hautes performances luxueusement équipées.

La 8C 2300 a été produite de 1931 à 1933. Au cours de sa vie seulement 188 exemplaires ont été produits. De nos jours, de nombreux 8C 2300 modèles se vendent facilement pour plus d'un million de dollars.

## La 8C 35

L'Alfa Romeo 8C-35 était une voiture de la Scuderia Ferrari qui a couru à Monza, Modène, Nurburgring, Lucca et Monaco. Elle a été conduite par des pilotes célèbres comme Dreyfus, Farina, Brivio, et Nuvolari.


En 1932, la 8C 2300 est devenue une force dominante, remportant la Targa Florio, suivie de trois victoires consécutives au Mans.

## motos Auto Légende

## L’Alfa Romeo 8C 2900A est une deux places avec carrosserie de style Grand Prix. Elle était spécialement


> conçue pour la course et pour gagner le fameux Mille Miglia en Italie. En 1936, trois exemplaires ont occupé les premières places. Un an plus tard. ils ont réitéré leur succès à nouveau en monopolisant les trois places du podium.

Une des courses les plus historiques de la 8C-35 était à Coppa Cieno. L'Alfa Romeo Tipo C 12C-36 de Nuvolari a eu un pont cassé après seulement deux tours. Alors, le pilote italien a couru vers les stands et a poursuivi la course au volant d'une 8C-35. Au moment où Nuvolari a repris la course, il avait déjà sept tours de retard, mais quand le drapeau à damier fut agité, il était à la première place!

La 8C 2900
La 8C 2900 a été construite en deux séries, la 2900A et 2900B. La 8 C représente le nombre de cylindres du moteur (huit), tandis que la 2900 renvoie à la cylindrée moteur, 2905 cc. Le moteur a été créé par le montage de deux blocs en alliage à quatre cylindres sur un seul carter. Avec les compresseurs de type Roots attachés, le moteur de 2,9 litres pourrait produire entre 180 ch pour la 8 C 2900 B et 220 ch pour la 8C 2900A. La suspension était indépendante avec triangles à l'avant et essieux à l'arrière.

L'Alfa Romeo 8C 2900A est une deux places avec carrosserie de style Grand Prix. Elle était spécialement conçue pour la course et pour gagner le fameux Mille Miglia en Italie. En 1936, trois exemplaires ont occupé les premières places. Un an plus tard, ils ont réitéré leur succès à nouveau en monopol isant les trois places du podium. Le succès de la 2900A a été derrière la décision de créer une version de route qu'Alfa Romeo pourrait fournir à ses clients. Les modèles 8C 2900B ont été construits sur deux empattements différents et avaient des corps qui étaient très aérodynamiques. Mécaniquement, le modèle 2900B avait un moteur qui produisait 40 chevaux de moins que le 2900A, mais était assez rapide pour être le véhicule le plus rapide de la production dans le monde, avec une vitesse de pointe de près de $175 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$. La version courte affichait un empattement de 2.800 mm , tandis que la longue avançait un empattement de 3.000 mm . Les véhicules étaient déclinés en Berlinetta, Roadster ou Spyder. Ces supercars étaient non seulement rapides, mais ils coûtaient cher aussi. Et comme ils étaient mécaniquement capables de rivaliser avec la plupart des véhicules sur le circuit, de nombreux modèles de la 2900B ont participé à des courses. Alfa Romeo a construit 13 exemplaires de la 8C 2900B mais avec le moteur 220 ch et plus. En 1938 et en 1947, le modèle 2900 B avec le moteur 220 CV a triomphé à la course de Mille Miglia .

Au cours de sa durée de vie, seulement 41 exemplaires de l'Alfa Roméo 8C 2900 ont été produits : trois 8C 2900 A et le reste de type B.

## 8C 2900B Spider

Baptisée la plus rapide et la plus belle voiture de sport du monde, la 8C 2900 B campe sur I'Olympe

automobile. Sa ligne illustre la recherche constante de formes de plus en plus aérodynamiques, qui, à fin des années trente, tend à intégrer les ailes dans une forme unifiée Cette intégration est initiée par les ailes arrière de la 8C 2900 B.
Raffinement typique de la signature Touring, on notera que les courroies destinées à tenir le capot sont encastrées sur celui-ci. La voiture conserve encore un pare-brise en deux parties. En effet, si le premier parebrise courbe apparaît sur des dessins de 1937 réalisés pour une berlinette Fiat 1500 Superleggera, il demeure irréalisable à cette époque. II faudra attendre l'aprèsguerre pour le voir monté par Touring.
Le huit cylindres en alliage lĕger à deux arbres à cames en tête de 2905 cm 3 développe 180 ch à $5.200 \mathrm{tr} / \mathrm{mm}$. Equipé de deux carburateur's Weber, il est suralimenté par deux compresseurs, Quant à la boîte à vitesses à quatre rapports, elle fait corps avec le pont arrière, La suspension et le système de freinage sont également empruntés aux monoplaces de course.

Son prixastronomique (le double de celuid'une 6C 2300 B) réserve la 8C 2900 B aux grandes fortunes de ce monde. Elle sera donc construite au compte-gouttes entre 1937 et 1939, trente exemplaires au total : vingt exemplaires sur châssis court et dix sur empattement long. Trois carrosseries sont réalisées par Touring :
spider (châssis court), cabriolet quatre places (châssis long) et la berlinette, majestueuse sculpture de près de cing mètres de long. Pininfarina habillera également quelques spiders et cabriolets quatre places.

## La 8C des temps modernes

En 2007, Alfa Roméo a décidë de ressusciter ce mythe en produisant 500 exemplaires de la 8 C Competizione. La plastique superbe de la 8C n'est pas êtrangère à son pouvoir d'attraction. Certes, les proportions ont très légèrement évolué par rapport à la maquette de 2003 (dessin œeuvre de l'Allemand Wolfgang Egger parti chez Audi depuis), mais l'ensemble reste homogène et surtout hautement désirable. Tout en courbes et en volupté virile, la 8 C s'inspire de la mythique Alfa 33 Stradale ( 1967, V8 de 230 ch et 18 exemplaires produits), La proue affiche fièrement 5 a calandre typique Alfa et un emblème hypertrophié. Derrière, on trouve la partie la plus réussie de l'auto, où sont mêlês rondeurs et aspect trapu, ramassé : deux petits feux ronds évocateurs des sixties colffés d'un becquet intégré. Du grand art! Les jantes de 20 pouces sont d'un dessin très fin et participent à bien asseoir l'auto. Ainsi, elle semble trapue et ramassée, telle une boule de nerfs. De profil, la bette affiche des flancs particulièrement travaillës et originaux, qui

## mooss Auto Légende

Tout en courbes et en volupté virile, la 8C s'inspire de la mythique Alfa 33 Stradale (1967, V8 de 230 ch et 18 exemplaires produits). La proue affiche fièrement sa calandre typique Alfa et un emblème hypertrophié.
complètent avec élégance le dessin en goutte d'eau des vitres latérales ou encore de l'évacuation grillagée intégrant le clignotant latéral. L'habitacle est raffiné. Doté de matériaux nobles mariant cuir, alu poli à la main et carbone, chaque détail et commande semblent avoir été l'objet de multiples attentions.

Pour sa 8C, les motoristes d'Alfa n'ont pas hésité bien longtemps. C'est chez Ferrari-Maserati qu'ils ont trouvé leur bonheur, avec le V8 4,7 litres. En partant du 4,2 litres de la dernière Maserati GranTurismo, la cylindrée a été augmentée. Très raffiné techniquement et ne cédant pas aux sirènes de la suralimentation, les motoristes italiens ont composé une partition sur mesure pour la 8C, propre à lui donner un timbre «moteur» spécifique. Côté chiffres, ce V8 n'est certes pas la référence de sa catégorie en puissance au litre, mais ses 450 ch à $7.000 \mathrm{tr} / \mathrm{mn}$ et ses 480 Nm de couple dès $4750 \mathrm{tr} / \mathrm{mn}$ lui permettent de faire oublier son poids de 1,6 tonnes. La vitesse maxi vient tutoyer les $300 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$, tandis que le 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ est franchi en 4,2 secondes et le km DA en 22,5 secondes.

# DRIVERTCUP 2e Edition du Trophée de golf de lAutomobile 

## Samedi 26 avril 2014 au Royal Golf de Tanger

## 

$\qquad$

# Mooss Moto Nouveautés 

par Lina Mouafak

## 2888 MOTO GUZZI 1400 CALIFORNIA TOURING

Depuis 1921, I'aigle de Moto Guzzi vole très haut. Avec California, la légende a atteint son paroxysme. Vertable star de la firme italienne, la California vivotait ces derniers temps avec deux versions (Classic et Vintage) techniquement désuètes et vendues en plus à prix door. Pour y remédier, Guzzi aà fait jouer toute la dynamique du groupe Piaggio pour mettre à niveau un modele qui sillonne les routes depuis 40 ans.

Nouveau design, partie cycle, moteur, cette California «new age»se pare également de toutes les subtilités techniques du moment!
En effet, la nouvelle California ne partage plus rien avec les précédentes générations. L'esthétique s'est nettement modernisée en apportant de nouvelles idées stylistiques.
On retrouve à l'avant l'incontournable paire de projecteurs de part et d'autre d'un volumineux phare très original, comprenant des feux diurnes à LED. Un large pare-brise coiffe tout ceci et abrite un grand compte-tours rond avec au centre, un ordinateur de bord qui se manipule depuis le guidon.
Celui-ci permet de voir la consommation moyenne, la jauge d'essence, l'heure, la température ambiante, le niveau du contrôle de traction (off, 1,2 ou 3 pour le plus élevé), les trois modes de conduite (Tourisme, Sport et Pluie), etc.
Le bouton «mode» permet de sélectionner les différentes informations à afficher. Le droit donne accès au régulateur de vitesse et au mode de conduite, en appuyant sur le bouton du démarreur. Des liserés blancs ornent l'imposant réservoir de 20,5 litres jusqu'à la selle bi-ton du plus bel effet, accompagnée de sa grande poignée passager chromée.
Le large pneu de 200 se cache sous un garde-boue
arrière allégé par des feux et clignotants à LED verticaux. De chaque côté, deux vastes valises de 35 litres équipent de série la California. Dessous, les longs échappements chromés soulignent la machine sur toute sa longueur. Enfin, l'œeil s'attarde sur les étriers avant radiaux Brembo et sur le double disque de 320 mm , des éléments qu'on retrouve généralement sur une sportive et non pas sur un custom.
Au cœur de la Calif, l'incontournable V-Twin transversal Quattrovalvole est porté à 1.400 cm 3 par une augmentation de sa course. Avec cette cylindrée, il annonce un couple de 120 Nm à $2.750 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$ et 96 chevauxà $6.500 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$. En délivrant un couple énorme, les accélérations ne manquent pas de piment.
L'ancienne boîte cinq laisse sa place à une boîte six avec une sixième «overdrive». Le cardan est revu pour être en adéquation avec les performances et pour offrir plus de discrétion à l'usage.

Souple à la remise des gaz, ce gros moteur, en plus d'être vraiment sculptural, garde tous les traits de caractère des moteurs Guzzi. Cette Moto Guzzi 1400 California Touring va donner du fil à retordre à ses rivales avec une conception bien pensée et d'un look craquant.

Montre

# Présentée au Salon de Bâle 2013, la masterpiece «LaFerrari» est une série très particulière, entièrement concue, dessinée et développée par les ingénieurs et les horlogers de la manufacture Hublot en hommage à «LaFerrari». 

La MP-05 «LaFerrari» a êtê complètement développée en parallêle de la voiture avec les équipes de Ferrari. On y retrouve nombre de points communs. Avec pas moins de 637 composants, le mouvement, qui plus est, comporte un tourbillon et une réserve de marche d'environ 50 jours, grâce â ses 11 barillets disposés en ligne comme une véritable colonne vertébrale. Interconnectés, ils ne se déchargent pas les uns à la suite des autres, mais sont solidaires les uns par rapport aux autres. Cette montre s'apparente davantage à un concept watch.
Elle enregistre êgalement un record historique avec 50 jours de marche pour son autonomie. C'est aussil la montre avec le plus de composants horlogers créée â ce jour par Hublot (637).
La montre, très travaillée au niveau de sa forme avec notamment une glace saphir de forme complexe qui rappelle clairement la ligne de la voiture et un fond ouvert, est réalisée en titane PVD noir. En haut, au centre, un insert en titane et carbone dévoile la couronne de remontage. La couronne de mise à l'heure est quant à elle positionnée sous la boîte. Toutes deux sont totalement intégrées au design et de ce fait, quasiment invisibles.

Le mouvement prêsente un affichage original, avec la petite seconde affichée grâce à un cylindre en aluminium fixé sur la cage du tourbillon suspendu. Les heures et les minutes apparaissent sur la droite des barillets, affichées elles aussi sur deux cylindres, en aluminium êloxé noir. Sur leur gauche, c'est le cylindre qui correspond â l'indicateur de la réserve de marche. Des barres de renfort de part et d'autre en aluminium êloxê, rouge rappellant le rouge, signature de Ferrari.

Petit détail mais qui rend la lecture de l'heure plus aisée, sur chaque cylindre, la taille des chiffres a êté poussée au maximum avec du SuperLuminova ${ }^{\text {TM }}$ blanc afin d'optimiser l'affichage et rendre plus aisée la lecture. L'ensemble est complété par un bracelet en caoutchour et une boucle déployante spéciale en titane PVD noir.

Le souci de l'exceptionnel de la montre a étế poussê jusqu'à la conception de l'êcrin réalisé en cuir schedoni et fibre de carbone, qui contient les outils spécifiques pour remonter la montre et dont le design a êté inspiré là-aussi du monde automobile. L'édition sera limitée â 50 pièces numérotées. conséquente, façon double Robusto.

Le Siglo VI appartient à la «linéa 1492 ». Présentée à la Havane en 1992, cette ligne composée de 5 modules (I, II, III, IV, V) a été disponible en Europe à partir de l'année 1994. Par la suite, dès 2002, le Siglo VI, le module le plus imposant, viendra compléter cette collection. Aujourd'hui, ce cigare fait partie des incontournables de la marque.
Un Cohiba reste un Cohiba, un cigare très singulier de par sa fabrication et son goût si particulier. La sélection foliaire des Cohiba est une des plus rigoureuses de l'ensemble des cigares du catalogue cubain. Ce choix précis s'effectue dans les 5 meilleurs Vegas de la province de San Juan y Martinez et de San Luis, situées dans la Vuelta Abajo, à l'extrémité ouest de lîle. Une fois séchées, ces feuilles subiront 3 fermentations spéciales en tonneau de bois. Un affinage exceptionnel, afin d'atténuer au possible toutes les substances irritantes intrinsèques aux feuilles de tabac (nicotine, protéine, glucide) ainsi qu'une amélioration des saveurs, offrant au dégustateur une rondeur et un goût unique.
Visuellement, sa robe Colorado exulte des effluves légers et discrets de foin, de thé et de cuir. À l'allumage, c'est une bouffée de suavité et d'onctuosité qui enveloppe délicatement vos papilles. Les notes

Visuellement, sa robe Colorado exulte des effluves légers et discrets de foin, de thé et de cuir. A l'allumage, c'est une bouffée de suavité et d'onctuosité qui enveloppe délicatement vos papilles

crémeuses, de moka et butyrique offrent une rondeur excellente et délicate. L'ensemble bien équilibré par une longueur très agréable, sans hiatus, diffuse par ondes de belles saveurs subtiles et vanillées. Aucune lourdeur en bouche, la perception se veut légère sur tout le premier tempo.
Dans un Ze temps, aucun changement notable, mais juste une petite augmentation de sa richesse, livrant une belle palette des arômes plus complexes à cette première mi-temps, d'un équilibre arôme et puissance
parfaitement mesuré. Cette dégustation s'enrichit de nouvelles saveurs, telles la châtaigne torréfiée, d'épices et de chocolat au lait, qui agrémentent la fin de cette 2e partie avec beaucoup de maestria.
Rapidement, l'ensemble des saveurs deviennent plus capiteuses et toujours agréables sur ce $3 e$ opus. Soutenu par un profil aromatique/ puissance des plus harmonieux, c'est un cigare incontournable pour tous les amateurs en mal du plaisir d'une dégustation d'exception.

## Lifestyle

## Evasion de rêve




L'Autodromo Vallelunga «Piero Taruffi» ou Circuit de Vallelunga est un circuit de vitesse automobile de 4,100 km, situé sur le territoire de la commune de Campagnano di Roma, dans la Valle del Treja, près du lac de Bracciano.
À la fin de novembre 1951, la première course automobile a lieu sur une piste de sable, comme c'était la mode à l'époque en Amérique, et connu un succès immédiat!
Auparavant, les courses avaient lieu principalement sur des routes urbaines, la seule exception étant le circuit de course de Monza. Les courses de voitures ont
été rapidement suivies par les courses de moto sur la voie rapide, et même des compétitions de motocross. En 1957, le projet de piste d'asphalte, financé par I'Automobile Club de Rome et la Fédération Italienne de motocyclisme a été lancé par le célèbre champion, ingénieur automobile, et pilote Piero Taruffi. Son circuit de course est encore reconnu à ce jour pour sa grande viabilité technique et sa pertinence au niveau des processus de développement de l'automobile. À la fin de 1957 et début 1958, Vallelunga a accueilli la première école de conduite italienne, commandée par I'Automobile Club de Rome, d'abord dirigée par Attilio

Imnevativi fari Futh
$\square$
nocualimitail futk


Innovativi fari




Giannini et Luigi Musso et plus tard dirigé par Nino Farina, premier champion du monde de F1.
Vallelunga continue de croître : ses pistes très techniques et exigeantes garantissent un divertissement incroyable aux amateurs de course automobile, d'autant plus que le circuit collabore avec de grands pilotes tels que Clay Regazzoni, Ignazio Giunti ( dont le buste en bronze d'honneur est situé sur le boulevard principal des stands ), Jochen Rindt , les frères Brambilla, Arturo Merzario, et d'autres . En 1967, le circuit de course devient la propriété de l'ACI qui a décidé, en 2005 de réaménager la piste et
de la prolonger, l'amenant à sa longueur actuelle de $4,100 \mathrm{~km}$. Avec la nouvelle configuration, la piste a reçu l'approbation de la FIA en 2004 pour la Formule 1, devenant ainsi un point pour différentes équipes de référence. En particulier, la piste est très utilisée pour les essais en hiver et accueille de nombreuses catégories différentes, comme le WTCC, Le Mans Series, FIA GT et Formule Superstars, ainsi que tous les championnats nationaux et internationaux.
Le circuit combine la culture, I'histoire et la passion! Il comprend aussi un terrain off road où vous pouvez éprouver l'excitation et sentir l'adrénaline d'une véritable piste de rallye!


## Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne-France )
Né à Sạint-Etienne le 19 octobre 1942. Etudes techniques et stages à l'Ecole des Beaux Arts de cette ville.
1962-64 Études de Design à l'École des Arts appliqués de Paris.
1964, Prix Raymond Loewy - Stage chez le sculpteur André Bloc à Meudon.

Rencontres et entretiens avec le parrain de promotion Gabriel Voisin à Tournus.
Depuis 1970 établi en Allemagne, études de produits industriels, meubles, véhicules etc..

En arts graphiques, affiches et médailles pour des manifestations automobiles.
Conception graphique de montgolfières (Chemie-Verbände Baden-Württemberg).
Bande dessinée surle design et sur des thèmes régionaux dans la presse locale.

Techniques favorites: aquarelle, craie pastel et mine graphite.


uwwigentlemendriversmag.com

## Bulletin d'abonnement

À dēcouper 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 CHEQUE A L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition 1 an = 250 DH 2 ans:450 DH


ÉLUE PLUS BELLE VOITURE DANS LA CATÉGORIE COUPÉ GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE AWARDS 2013

# ALFA ROMEO <br> $4 C$ 



