

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

KHALID KABBAJ

SEA SURF, AND SPEED



Aston Martin
V12 Vantage S

p.32

Filer à l'anglaise



Range Rover
SVR

p.44

Sévèrement sportif



Porsche
911 GT3

p.50

Scalpel à asphalte



Ferrari
288 GTO

p.72

Un ADN de course



Jeep, avec



14°36' N
46°116' W

Sailing Stones Death Valley - USA



JEEP®, LA LÉGENDE CONTINUE

Jeep Compass, New Cherokee, Grand Cherokee et Wrangler.

Cela fait plus de 70 ans que la légendaire calandre à 7 fentes affronte les situations les plus invraisemblables et les terrains les moins rassurants. Cela fait plus de 70 ans que Jeep, perfectionne sa carrosserie aux lignes uniques, innove sa technologie et augmente ses capacités afin de repousser davantage les limites de la conduite.

Qu'attendez-vous pour défier les zones les plus improbables ? Rejoignez la légende Jeep !



/ JeepMaroc

CASABLANCA : SHOWROOM ITALCAR MÂARIF - ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI - TÉL. : 05 22 77 83 50.
EL JADIDA : JORF LASFAR AUTOMOBILE - IMMEUBLE ABOU EL FARAJ, ROUTE DE MARRAKECH - TÉL. : 05 23 34 05 32.
AGADIR : FENIE BROSSETTE - 46, BAB AL MADINA - TÉL. : 05 28 32 25 81 / 82.



Jeep



Nouveau Macan, Intensément Porsche.

Le nouveau Macan a été conçu pour vivre intensément, pour répondre à vos besoins d'aventures et de sensations fortes, et pour relever vos défis permanents. Une vie qui refuse les conventions : passionnante et pleine d'authenticité, qui vous offre le sentiment de profiter pleinement de chaque instant.

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE



PORSCHE

Centre Porsche Maroc

Centrale Automobile Chérifienne
66, Boulevard Moulay Slimane
Ain Sebaâ - Casablanca
Tél. : 05 22 34 87 50 / 05 22 67 53 06
Site internet : www.porsche.fr
e-mail : l.roix@porsche.ma

Édito



Ahmed Kseibati

Après une trêve estivale bien méritée, nous revoilà gonflés à bloc, pour vous offrir le meilleur de l'information automobile mondiale, ainsi que des entretiens exclusifs, avec des grands passionnés de l'automobile. Ce mois-ci, comme vous l'avez constaté, c'est Khalid Kabbaj, un fringant sexagénaire, resté jeune de corps et d'esprit. Sportif accompli, il aime la glisse et la vitesse, qu'il pratique sans concession.

Il y a aussi le retour triomphal de la marque coréenne Kia, avec un nouveau repeneur, le groupe émirati Bin Omeir, un conglomérat solide et qui est en train de mettre en place une nouvelle stratégie pour reconquérir sa position d'acteur majeur dans le marché automobile marocain.

Il y a lieu de mentionner également un événement majeur, le Reveal de la Volvo XC 90, puisqu'après plus de 12 ans de bons et loyaux services, un nouveau vaisseau amiral prendra place au sommet de la gamme de la marque suédoise.

Gentlemen, je vous souhaite une agréable lecture.

Sommaire

08 Motors

- 08>10 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine
12>14 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
16 **ActuEvenement** Shell et VIVO Lubricants par Youssef Bennour
18>23 **ActuEvenement** Peeble Beach 2014 par Youssef Bennour
24>27 **Essai** Essai Volvo XC90 par Youssef Bennour
28>31 **AutoConcept** McLaren P1 GTR par Youssef Bennour
32>36 **AutoException** V12 Vantage S Roadster par Youssef Bennour
38>42 **AutoException** Jaguar E-Type Lightweight par Youssef Bennour
44>49 **AutoException** Range Rover SVR par Youssef Bennour
50>54 **AutoException** Porsche 911 GT3 par Youssef Bennour
56>61 **AutoException** Audi S1 par Youssef Bennour



62 70 Entretien du mois **Khalid KABBAJ**

Sea, Surf and Speed par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 72>78 **AutoLégende** Ferrari 288 GTO : Un ADN de course par Youssef Bennour
80>81 **MotoException** Moto Guzzi V7 2014 par Lina Mouafak

82 L'Homme

- 82>83 **Montres** BlackPain L-Evolution par Lina Mouafak
84>85 **Sport d'élite** BMW Polo Masters Saint Tropez par Lina Mouafak
86>87 **Cigare** Cohiba Piramides Extra par Antoine Delmas

88 Lifestyle

- 88>91 **Evasion** VIRginia International Raceway par Lina Mouafak
92>93 **Art** Daniel Picot par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Lina Mouafak** - **Hamid Benmaarouf** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** 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 - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931

www.gentlemendriversmag.com

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





LUXE RADIO ADOpte L'ŒUF INCLINÉ

La maison casablancaise dédiée à l'excellence et à l'état d'esprit du luxe change d'identité visuelle. Luxe Radio affirme ses convictions fondées sur l'innovation, l'excellence et la créativité en modernisant son emblème, elle abandonne le carré et s'approprie un œuf incliné à 20 degrés vers la droite, couleur noir et blanc et en trois dimensions. Cette nouvelle déclinaison s'impose dans les mémoires visuelles par sa classe, simple et sophistiquée à la fois. L'œuf incliné représente la création, le mouvement, mais surtout la vie. Hormis cela, la nouvelle identité visuelle est joyeuse et parlante, ce qui correspond à la volonté de se rapprocher davantage des auditrices et auditeurs, une proximité qui lui tient à cœur mais que Luxe Radio ne voulait déployer qu'après avoir relevé le défi d'une ligne éditoriale d'élévation culturelle, sans complaisance et pluraliste. L'inclinaison à 20 degrés vers la droite représente le mouvement, mieux encore, une question d'équilibre en perpétuelle évolution.

Luxe Radio... la marque à l'œuf incliné.



Fête du trône 15^e anniversaire



À l'occasion de la célébration du quinzième anniversaire de l'accession de Sa Majesté le Roi Mohammed VI au Trône de ses glorieux ancêtres, le directeur général du magazine Gentlemen Drivers, Ahmed Kseibati, ainsi que l'ensemble de la rédaction et de l'équipe technique, ont l'insigne honneur d'adresser à Son Auguste Personne les marques de leur fidélité, de leur loyalisme et de leur dévouement, priant le Tout-Puissant de préserver Sa Majesté, de couronner de succès Ses actions et d'accorder au Royaume davantage de progrès et de prospérité, sous sa conduite éclairée.

L'équipe du magazine saisit également l'occasion de l'avènement de cet heureux anniversaire pour réitérer au Souverain sa fidélité constante et son indéfectible attachement au glorieux Trône Alaouite.

Puisse Dieu vous préserver, Majesté, vous accorder longue vie et vous combler en les personnes de Son Altesse Royale le Prince Héritier bien-aimé Moulay El Hassan, de Son Altesse Royale le Prince Moulay Rachid, ainsi que de tous les membres de l'illustre Famille Royale.

Renault Maroc promeut la sensibilisation à la sécurité routière

La sécurité routière est une priorité constante pour le Groupe Renault Maroc et constitue l'un des engagements majeurs de sa politique de Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE).

Acteur engagé dans le cadre de la politique nationale de prévention des accidents de la route, le Groupe a mis en place le « Programme sécurité routière « Tkayes » ». Dans le prolongement des actions menées dans ce cadre, Renault Maroc a accompagné du 4 au 15 août

2014 la 4^e caravane de sensibilisation à la sécurité routière pour les MRE, en partenariat avec le Syndicat marocain des professionnels du transport (SMPT) et sous l'égide du ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique et du ministère Chargé des Marocains résidant à l'étranger et des affaires de la migration, ainsi que le Comité national de prévention des accidents de la circulation (CNPAC).

Lors de son périple, la caravane a traversé plusieurs grandes villes du Royaume, représentant des axes routiers sensibles en cette période de circulation très dense. En effet, la caravane a fait son départ de Casablanca en passant par les villes de Settat, Beni Mellal, Fès, Khénifra, Azrou, Ifrane, Oujda et Nador.

Bin Omeir Holding Group reprend la carte de Kia au Maroc

Après les déboires de l'ancien distributeur de Kia au Maroc, la marque coréenne a décidé de confier sa carte à l'investisseur émirati Bin Omeir Holding Group.

Commentant ce partenariat, le Chairman du Group Mohamed Bin Omeir a déclaré: « Je suis ravi de venir au Maroc que je considère comme mon deuxième pays, car les relations entre les UAE et le Royaume sont historiques. Le Maroc et les Émirats partagent les mêmes valeurs et le Groupe s'engage à offrir le meilleur service aux Marocains ».

À travers ce partenariat, Bin Omeir Holding devient l'importateur et le distributeur exclusif de tous les modèles Kia destinés au Maroc, des pièces, des accessoires et des services connexes de la marque. Pour rappel, le groupe Bin Omeir Holding, qui appartient à une grande famille du Moyen-Orient, est un pionnier dans le secteur automobile dans la région et ce depuis les années 50. Par ailleurs, le groupe développe avec succès ses activités dans plusieurs secteurs dont : le secteur de la banque (Salam Bank en Algérie et au Soudan), des assurances (Aman Insurance), de l'investissement, du tourisme et de l'industrie.



Smeia

Importateur exclusif

Angle boulevard Moulay Slimane et boulevard
Tamiri Mohammed El Bakkai.
Route côtière de Mohammedia - Casablanca
Téléphone : 05 22 40 07 00
e-mail : contact@smeia.com

Réseau Smeia

Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00
Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40
Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/35
Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

BMW EfficientDynamics

Moins de consommation. Plus de plaisir.

Nouvelle BMW X4



www.bmw.ma

Le plaisir de conduire



ESPRIT PIONNIER.

NOUVELLE BMW X4

DÉCOUVREZ VOTRE PLAISIR DE CONDUIRE. #BMWstories

La BMW X4 ne passe jamais inaperçue. Avec son design extraverti, elle allie le charme typique des modèles BMW X à la sportivité d'un coupé.

Une prouesse inédite jusqu'à présent dans ce segment. Dotée de puissants moteurs BMW TwinPower Turbo, la BMW X4 offre aussi une dynamique de conduite unique.

Venez la découvrir et l'essayer chez Smeia et ses concessionnaires.

Total Maroc ouvre sa 274^e station-service à Marrakech



TOTAL

Poursuivant la stratégie d'expansion de son réseau, Total Maroc vient d'ouvrir une nouvelle station-service à Marrakech, sur la route de l'Ourika. Elle vient compléter une large couverture de la région par l'opérateur sur un axe routier très emprunté. La nouvelle infrastructure est

construite sur une superficie de 3.000 m² selon le nouveau concept « T'Air ». Elle offre aux clients un large éventail de produits et services : des offres de carburants et de lubrifiants, un service de restauration, une boutique, des baies de lavage et d'entretien et, prochainement, le programme de fidélité « Total Club ».

L'ambition du Groupe est de faire de cette nouvelle station-service une démonstration du savoir-faire et des innovations du groupe Total. « Total Maroc croit fortement au développement du marché marocain et à sa croissance. Notre plan d'investissement prévoit l'ouverture de 12 stations-service par an et la rénovation de 40 autres », souligne Arnaud Le Foll, directeur général de Total Maroc.

LLD « Arval » Nouvelle signature pour le spécialiste

À l'occasion de ses 25 ans d'existence, Arval, spécialiste de la location longue durée de véhicules d'entreprise, a dévoilé sa nouvelle signature « Arval. We care about cars. We care about you ». Cette dernière résume la vision et les fondamentaux du groupe : un métier centré sur l'automobile, l'implication au service du client et du conducteur, le conseil d'expert, la proximité client et la qualité de service.

La triade, véhicule, client et conducteur constituent ainsi le cœur de la nouvelle stratégie d'Arval dans le Royaume. L'entreprise accorde une attention prononcée au véhicule et à son état, d'où un suivi étroit des entretiens préventifs et curatifs qui sont régulièrement réalisés par des équipes de spécialistes.

Ainsi, des études de satisfactions sont menées tout au long de l'année, afin d'améliorer continuellement les services fournis. « Ce baromètre qualité nous permet d'être en permanence à l'écoute de nos clients et conducteurs, d'apporter les solutions adéquates à leurs problématiques, et leur proposer les initiatives les plus innovantes et économes », a souligné Philippe Chabert, directeur général d'Arval Maroc, à l'occasion d'un point de presse, organisé à l'occasion de la révélation de la nouvelle signature.



Une convention pour promouvoir le «drift» automobile au Maroc

Un accord de coopération a été signé le 15 août 2014 entre les deux spécialistes marocains du Drift automobile, « Abderrahman Mansour » et « Essam Cbaki », et le champion d'Oman, « Ali Al Balushi ». Cette entente vise à faire profiter les champions marocains et ceux qui s'intéressent à ce sport de l'expérience du spécialiste omanais dans le domaine de l'organisation et de la gestion des manifestations de Drift.

Sacrifiant ses études pour devenir professionnel, le champion « Abderrahman Mansour, est le premier Marocain à pratiquer ce sport au Moyen-Orient et à avoir décroché la première place lors d'une course en Jordanie. Ne bénéficiant pour l'instant que d'un soutien logistique de la part de la Fédération royale marocaine de sports automobiles (FRMSA), et de l'Office national des hydrocarbures et des mines (ONYM), le jeune espoir marocain souhaite plus de soutien, pour aller plus loin dans cette discipline. Cet avis est partagé par son compatriote « Essam Cbaki ».

Encore récent au Maroc, le drift est un sport automobile dans lequel le pilote contrôle le véhicule pendant qu'il glisse d'un côté vers l'autre sur une piste de course. Il se déroule sur piste bitumée et est jugé selon la vitesse, l'angle d'attaque, la méthode et le style plutôt que sur la rapidité.

RENAULT CLIO

AVOUEZ QUE VOUS AVEZ DÉJÀ RÊVÉ D'ELLE

Photo non contractuelle

JWT



Un financement : taux 9.99% HT avec assurances D1 et tous risques hors RC. Basé sur un apport de 55.8% min du prix du véhicule. Mensualité basée sur une durée de 84 mois hors assurance et frais de dossier. Offre sous réserve d'acceptation de votre dossier par RCI Finance Maroc. 44, boulevard Khalid Ibnou el Wualid, Casablanca



À partir de **999** Dhs TTC/Mois

DRIVE THE CHANGE



Formule 1 Ricciardo, vainqueur en Belgique

Tout le monde attendait les Mercedes au tournant, mais finalement c'est Redbull et son jeune pilote australien, Daniel Ricciardo qui se sont imposés sur le circuit de Spa-Francorchamps. Alors que Lewis Hamilton est parti en pôle position, dès le second tour son propre équipier, en essayant de le dépasser, lui a touché le pneu arrière gauche l'obligeant à rentrer au stand mais ce n'est qu'au 39e tour qu'il abandonne pour préserver son moteur. Prenant donc la tête de la course, Rosberg la perd dès le 8e tour, pour passer au stand changer ses pneus et remplacer l'aileron avant. C'est donc Ricciardo qui prend la première position, qu'il conservera d'ailleurs jusqu'à la fin de la course, alors que derrière lui, le classement ne cesse de changer. Finalement, c'est bien Rosberg qui prend la seconde position et Bottas qui monte sur la 3e marche du podium. Grâce à cette 2e place, le Finlandais accentue son avance dans le classement des pilotes et reste devant Hamilton et Ricciardo.



Jaguar F-Type Tour de France Concept

Partenaire de la Team Sky depuis 4 ans maintenant, Jaguar a décidé, pour la 20e étape du Tour de France 2014 entre Bergerac et Périgueux, de remplacer les XF Sportback par des F-Type R Coupé. Les premières étaient, certes, plus spacieuses, mais les secondes ont beaucoup fait parler d'elles et des cyclistes de la Team Sky, bien qu'ils aient abandonné avant l'arrivée. La division SV0 (Special Vehicle Operations), a customisé le coupé pour l'occasion. Toujours animé par le V8 qui développe 550 ch et 680 Nm, il porte les couleurs de la Team Sky et met à disposition de ses directeurs sportifs radios, amplis et écrans TV pour garder constamment un œil sur leurs coureurs. Mais la particularité du coupé est bien évidemment son porte-vélos intégré à l'emplacement

de la lunette et qui accueillait deux Pinarello Bolide TT de secours.



Honda NSX Un tour sur la Nordschleife

C'est devenu un passage incontournable pour tout modèle prétendant à un statut de voiture sportive. Les performances sont d'abord jugées sur la fameuse boucle du Nurburgring à savoir la Nordschleife. C'est donc tout naturellement que Honda a réservé une séance à sa nouvelle NSX, qui n'a pas encore dévoilé ses lignes. En effet, c'est un prototype camouflé qui s'est lancé sur le circuit, mais la marque nipponne n'a encore dévoilé aucune information sur les performances réalisées. Celle qui entrera en production dans une usine de l'Ohio dispose d'un système hybride à 4 roues motrices SH-AWD, couplé à une boîte automatique à double embrayage. La NSX fait appel à 2 moteurs électriques pour entraîner les roues avant, à un autre dans la transmission, alors que le V6 placé en position centrale se charge lui des roues arrière. S'il semble que les lignes seront proches du concept-car dévoilé à Détroit l'année dernière, certains lui prédisent déjà un petit coup de vieux dès son lancement face, notamment, à la BMW i8.





SAMSUNG

**Vivez une expérience visuelle époustouflante.
| ECRAN SUPER AMOLED |**



Disponible en 10.5" et 8.4"

Certains tailles, couleurs ou versions peuvent ne pas être disponibles.

-  Super légère :
Poids de 465g
-  Super fine :
Épaisseur de 6,6mm
-  Compatible avec
tous les réseaux 4G

Samsung GALAXY Tab 

Ecran Super AMOLED. Nouvelle définition d'image

Bernie Ecclestone 100 millions d'euros d'amende

Alors que certains parlaient d'une amende de 25 millions de dollars, le patron de la F1 Bernie Ecclestone a finalement dû payer 100 millions d'euros à la justice allemande. Le tribunal de Munich a décidé de mettre fin au procès pour corruption du milliardaire britannique qui aurait versé 44 millions de dollars de pots-de-vins en 2006 et 2007 au banquier allemand Gerhard Gribkowsky pour la conclusion de la vente des droits de la Formule 1 au fonds d'investissement CVC Capital Partners. Même s'il n'a pas cessé de nier les charges portées contre lui, Ecclestone devra verser 99 millions aux caisses de l'État régional de Bavière et 1 million à une fondation d'aide à l'enfance. Avant même l'abandon des charges contre lui, l'octogénaire a pu compter sur le soutien du monde de la F1 alors que les médias allemands ont déploré le fait de pouvoir « acheter la justice ». Le journal Bild a même titré « Quand tu ne peux pas régler un problème par de l'argent, tu peux toujours le régler avec encore plus d'argent ».



Renault Sport R.S 01 Sportivité à l'état pur

Renault vient de dévoiler sa nouvelle voiture de course, au moment où les passionnés de l'automobile attendaient un retour de l'Alpine Berlinette. Pour le moment, c'est bien la marque au losange qui fait parler d'elle, grâce à ce châssis développé par Dallara. Faisant appel à une coque en carbone, elle affiche un poids inférieur à 1.100 kg. Présentée par Renault comme étant une synthèse entre le DeZir et la Formule Renault 3.5, elle est animée par un V6 3.8 l biturbo développant 500 ch, couplé à une boîte séquentielle à 7 rapports Sadev. Pour ceux qui rêvent déjà d'en acquérir un exemplaire, ce sera la déception, car c'est la première voiture destinée à un championnat mono-marque organisé par Renault. Remplaçant le Mégane Trophy, le Renault Sport Trophy sera ouvert

aux professionnels et aux amateurs. Présentant des performances entre GT3 et DTM, ce championnat a pour but de propulser des pilotes vers le WEC notamment et le Super GT japonais.



Hyundai WRC Victoire en Allemagne

Ayant vu le jour il y a un an et demi, le Hyundai Shell World Rally Team a remporté sa première victoire en Championnat du monde WRC lors du Rallye d'Allemagne, en s'offrant même un doublé. Il faut dire que pour son année d'apprentissage, Hyundai n'a cessé de montrer une constante progression, mais n'osait pas encore aborder la victoire. C'est désormais chose faite, alors que la manche allemande n'a pas commencé de la meilleure manière pour le Hyundai Shell World Rally Team. En effet, pour sa 9e participation à une manche WRC, l'équipe a eu de sérieux doutes après l'impressionnant accident de Thierry Neuville lors du shakedown. Mais après 18 heures de travail des mécaniciens, le pilote a pu prendre le départ de la course du lendemain et même se saisir de la première marche du podium. La seconde place a, quant à elle, été remportée par Dani Sordo, qui avait remporté cette manche l'année dernière. Grâce à ce doublé, Hyundai sera attendue lors des prochaines épreuves, pour confirmer son succès.



MAROC TELECOM



Shell & Vivo
Lubricants

SHELL & VIVO LUBRICANTS invite ses partenaires au Shell F1 Grand Prix à Spa en Belgique

Shell Helix a offert un week-end inoubliable à plus de 200 de ses invités, qui ont bénéficié d'un traitement exclusif dans le cadre de l'expérience unique de la Global Promotion Shell Helix 2014.



Invités en Belgique et aux Pays-Bas pour cette occasion unique, les invités venus des quatre coins du monde ont pu profiter d'une journée pleine d'actions avec le pilote de la Scuderia Ferrari et champion du monde 2007 de la « Formula One™ » : Kimi Räikkönen.

Arrivés en Belgique pour suivre le « Grand Prix Shell de Formule 1 Shell de Belgique 2014 », les invités ont été accueillis dans le confort et le luxe de la suite de réception privée de Shell. Etant l'un des rendez-vous les plus emblématiques et historiques du calendrier de la « Formula One™ », le circuit de Spa-Francorchamps, situé au cœur de la forêt d'Ardennes, offre une atmosphère unique dont ont pu profiter pleinement les invités de Shell Helix.

Les gagnants avaient une vue imprenable sur les

actions sur-piste puisqu'ils dominaient de leur emplacement un des défis les plus célèbres de Formule 1 - l'escalade, et les tours de montagnes russes tordants de « l'Eau Rouge ». En outre, grâce au menu somptueux qu'il leur a été présenté, les invités de Shell Helix avaient plein de saveurs à découvrir.

Shell Helix a permis à ses invités d'avoir, tout au long du week-end, un maximum d'accès à toutes les zones du circuit. En effet, Shell Helix leur a réservé un accès exclusif à la formule « One paddock », incluant l'opportunité de voir la Ferrari F14; la voiture de course développée dans le « Scuderia Ferrari garage ». Les heureux présents ont également visité le « State-of-the-Art Trackside Laboratory » de Shell où les mélanges les plus avancés de carburants et lubrifiants sont analysés par des experts techniques Shell chaque week-end de course.

Après avoir assisté à la course officielle, les invités se sont rendus à la ville cosmopolite d'Amsterdam pour participer à une journée « Ultra Challenge Shell Helix » faite sur mesure où ils ont également rencontré Kimi Räikkönen dans une apparition exclusive au volant.

Räikkönen a participé avec les invités à un ensemble d'expériences passionnantes, y compris le mélange de l'huile « Shell Helix Mixologie Masterclass », ainsi qu'une démonstration d'analyse d'huile « Trackside Laboratory » et la formule « Shell One Pit Stop Challenge ». Le Finlandais a également démontré la compétence de la maîtrise des lignes de course dans un lieu de karting local.

« La Global Promotion Shell Helix 2014 'Access All Areas' a été une expérience incroyable pour tous nos invités et un énorme succès pour la marque Shell Helix. Rassemblant ce groupe exclusif d'invités pour une véritable expérience, Shell Helix a eu l'occasion pour mettre en valeur le leadership technologique de Shell Helix », selon Alexandra Ip, Brand Manager monde de Shell Helix.

WANT YOUR CAR TO FEEL LIKE A SUPERCAR?



PROUD DRIVERS CHOOSE SHELL HELIX

Shell
HELIX
Motor oils



Shell Helix



Developed with



par Ahmed Kseibati



LA PLUS BELLE POUR PARADER

Tout au long de ses 64 ans d'existence, le Concours d'Élégance de Pebble Beach est devenu le rendez-vous le plus prestigieux au monde. Se tenant à Monterey en Californie, il réunit le temps d'un weekend les modèles les plus classiques de l'histoire de l'automobile et ceux qui sont appelés à l'être dans le futur. C'est là l'occasion pour les restaurateurs et collectionneurs de parader avec leurs joyaux et pour les constructeurs de révéler des concepts ou nouveautés à l'aura particulière. Ce sont ces ingrédients qui permettent au concours américain de perdurer depuis tant d'années et de conserver, si ce n'est d'accroître, son prestige.





Actu événement



Ferrari, Rolls Royce, Maserati, Bugatti, Lamborghini, Aston Martin, McLaren, Jaguar toutes les marques qui font rêver ceux qui s'intéressent de près ou de loin à l'automobile étaient de la partie. Si certaines se sont distinguées grâce à des modèles classiques, d'autres l'ont fait grâce à de nouvelles révélations. En effet,

les constructeurs, en tête de lice les Britanniques, ont profité du concours pour dévoiler des nouveautés qui ne peuvent laisser indifférent. Si Jaguar a fait sensation avec la E-Type Lightweight, à laquelle nous avons consacré tout un article, McLaren a fait parler d'elle en présentant un exemplaire unique de la P1





commandé par un client nord-américain. Cette P1 GTR développant 916 ch se devait naturellement de faire honneur à la couleur orange de la marque, pour accentuer ses formes. La 650 S Spider également avait tous les yeux rivés sur elle, grâce à une version unique de la division McLaren Special Operations.

Land Rover a mis en vedette le Range Rover SVR et ses 550 ch, alors que Bentley pouvait compter sur une valeur sûre, à savoir la Continental GT3-R, au moment où Aston Martin avait exposé sa toute nouvelle V12 Vantage S Roadster. La firme de Gaydon a aussi fait la promotion de son département «Q», à travers la





présentation de 4 modèles personnalisés, basés sur la DB9 Volante, la Vanquish, la Vanquish Volante et la V12 Vantage S. Du côté des allemandes, la marque à l'étoile a misé sur la Mercedes AMG Vision Gran Turismo, que le public avait découvert virtuellement sur le jeu, tandis que BMW et son i8 Concours d'Élegance Édition ont affolé le public. La voiture de James Bond, qui s'est vêtue d'une impressionnante robe grise Frozen

Grey Metallic s'est vendue 6 fois plus cher qu'en concession, mais celui qui a déboursé les 825.000 \$ a reçu un exclusif lot de valises Louis Vuitton. Il faut dire que l'allemande n'a pas été la seule à pulvériser les estimations, puisque Ferrari a atteint des records. En effet, lors de la vente aux enchères Bonhams, une 250 GTO de 1962 a été vendue à plus de 38 millions de dollars. Le châssis 3851GT qui est notamment



passé entre les mains du pilote français Jo Schlesser, a battu le record jusque-là tenu par la Mercedes W196 R ex-Fangio qui s'était vendue à Goodwood pour 29,7 millions de dollars. Mais la firme de Maranello ne s'est pas contentée de battre ce record, elle a placé 9 de ses modèles dans le top 10 des véhicules les plus onéreux de cette édition de Pebble Beach. Le succès de Ferrari ne s'est pas arrêté aux enchères, puisque la marque a remporté le titre le plus prisé du Concours d'Élégance, à savoir le Best of Show grâce à une 375 MM de 1954. Ce modèle est ainsi devenu la première Ferrari à

recevoir ce titre, mais également la première voiture d'après-guerre depuis 1968. Une belle revanche pour cette 375 MM, dont l'état s'était dégradé jusqu'à ce qu'elle se retrouve entre les mains de son propriétaire Jon Shirley qui a d'ailleurs remporté ce titre en 2008 avec une Alfa Romeo 8C.

Cette 64e édition du Concours d'Élégance de Pebble Beach a été une nouvelle fois l'occasion pour les Ferrari de prouver que ce sont les modèles les plus convoités et les plus cotés, une tendance qui traverse les générations.



VOLVO XC90 RÉVOLUTION SUÉDOISE

Si les modèles ont une durée de vie de 7 ans en moyenne, ce n'est pas le cas chez Volvo. En tout cas pas pour son XC90, dont la première génération a été commercialisée pendant 12 longues années. Mais il faut dire que l'attente en a valu la peine. C'est à Stockholm que nous avons été conviés à découvrir le nouveau SUV suédois, qui compte bien révolutionner ce segment. Nouveau look, nouvel intérieur, nouvelles motorisations, mais surtout des technologies embarquées inédites, la 2e génération du XC90 remettra probablement en cause la suprématie allemande.

Après des mois de teasing, durant lesquels nous avons pu découvrir des détails extérieurs, mais également une partie de l'habitacle, Volvo a réussi à garder au secret son nouveau XC90, jusqu'à sa présentation officielle à Stockholm en présence de la presse internationale. C'est la première nouveauté depuis le rachat par le constructeur chinois Geely, qui a investi plus de 11 milliards de dollars pour la recherche et développement, mais également pour l'agrandissement des usines. Inaugurant la nouvelle plate-forme modulaire nommée SPA, qui sera reprise par la suite sur d'autres modèles, le XC90, qui sera produit en Suède mais également en Russie et en Chine par la suite, vient offrir une nouvelle vision du SUV.

Si Volvo avait uniquement dévoilé la nouvelle signature visuelle en forme de T, en rappel du marteau du dieu





Thor, lors de la présentation officielle, nous avons pu admirer de très près les lignes de la suédoise. À l'avant, il y a certes du changement, mais la calandre est toujours massive. Le regard a lui été travaillé pour un rendu moderne, agressif et rassurant, ce dernier point étant important pour Volvo. Le XC90 se veut classique, avec des lignes plus fluides que par le passé. Bien qu'étant plus long de 14 cm, il n'est pas pour autant moins imposant et ses rondeurs y sont pour quelque chose. À l'arrière également, les designers ont opté pour une ligne plus bombée, en harmonie avec le reste. Le dessin des feux a aussi évolué, mais a conservé le gène faisant la singularité de la signature lumineuse des Volvo.

Mais si l'évolution stylistique est déjà importante, à l'intérieur, on parle plus d'une révolution. En effet, si la première photo de la planche de bord a été



Actu évènement



dévoilée il y a quelques mois, le rendu est au-delà des espérances. Volvo a décidé de rompre avec son passé et mettre fin aux nombreux boutons qui ornaient ses habitacles et de les remplacer par un imposant écran tactile, verticalement positionné et qui gère presque toutes ses fonctions. Comparé à un iPad, il permet de



basculer entre la radio, la navigation, la climatisation et les nombreuses applications qui facilitent la vie à bord au conducteur et à ses 6 passagers. Optant pour un tableau de bord entièrement numérique, le XC90 vise les constructeurs premium et offre une qualité perçue impressionnante. Du cuir, du bois ou de l'aluminium ont été choisis pour l'habitacle, mais cela ne suffisait pas au suédois, qui utilise du cristal pour le levier de vitesses sur certaines versions ou encore des commandes de démarrage et de volume, avec une finition diamantée. Cette ambiance respire la dase et la zen attitude ! Mais bien évidemment, l'argument majeur de toutes les Volvo est la sécurité et pour cela, le XC90 est équipé des classiques, à savoir l'alerte de franchissement de ligne, la vigilance conducteur, la protection anti-retournement, le freinage automatique en ville. Au-delà de cela, il inaugure de nombreuses premières mondiales, à l'instar de la protection anti-sortie de route, du freinage automatique d'intersections (qui serait bien utile sur nos routes) et du guidage pause, qui vous conduit automatiquement à l'aire de repos la plus proche. Inutile de préciser que l'habitabilité est généreuse, puisqu'elle l'était déjà sur l'ancienne génération et que celle-ci a gagné 14 cm en longueur. Sous le capot du XC90, qui a d'ailleurs perdu 125 kg, c'est également une révolution, Volvo ayant décidé de renoncer aux 5 et 6 cylindres et poussant la stratégie du downsizing jusqu'au bout avec exclusivement des 4 cylindres, faisant bien évidemment appel à un turbocompresseur. Le SUV scandinave sera donc animé par un essence, le T6 de 320 ch et 400 Nm et deux diesel, un D4 développant 190 ch et 400 Nm, ainsi qu'un D5 de 225 ch et 470 Nm. Autant dire que les consommations rivaliseront avec celles des citadines, mais pour consommer encore moins, il sera possible d'opter pour la version hybride-rechargeable. Cette



dernière permettrait de rouler en mode 100% électrique pendant 40 km, avec des rejets de CO₂ d'à peine 60g/km.

Alors qu'elle fera ses débuts internationaux au salon de l'automobile de paris en octobre, la série limitée a

1927 exemplaires mise sur le site le 3 septembre a été vendue en 47 heures seulement ... Les livraisons quant à elles commenceront en mars 2015. Alors un peu de patience, avant que le Volvo XC90 ne vienne prendre ses aises sur nos routes.



par Youssef Bennour

McLaren

P1 GTR

HORS NORMES





AUTO CONCEPT



Si vous êtes très nanti et que des hypercars tels que la Ferrari ou la Porsche 918 ne répondent pas à vos attentes en termes de sensations de conduite, vous pouvez trouver encore plus bestial et plus exclusif. Et c'est chez McLaren qu'il faut aller faire ses courses, muni d'un chèque avec un nombre de zéros qui devrait donner le tournis au commun des mortels. La bête qui est encore au stade de concept a été récemment dévoilée au Concours de Pebble Beach. Il s'agit d'une version ultra limitée de sa P1 et surtout dédiée exclusivement à un usage sur circuit : la GTR.

Esthétiquement, la P1 imite son aïeul la F1 GTR née en 1994 et vainqueur aux 24H du Mans l'année

suivante, en se parant d'une tenue de compétition pour «devenir la meilleure voiture du monde sur piste». Les modifications sont substantielles, avec un bouclier avant au large spoiler pour aérer les nouveaux radiateurs, des jupes latérales remaniées, des voies avant élargies de 8 cm, des rétroviseurs migrant sur les piliers pour des raisons aérodynamiques, ainsi que des ouïes latérales supérieures proéminentes.

Au niveau de la poupe sont centrées les deux grosses sorties d'échappement en alliage «Inconel» de plusieurs métaux (nickel et chrome notamment) et de titane, sans oublier l'inévitable aileron arrière aux piliers monumentaux, mais toujours à fonction DRS,



ainsi que les pneus slicks aux jantes uniques de 19 pouces. Quant à la livrée grise/noir/orange, c'est un clin d'œil à la F1 GTR.

Au chapitre mécanique, les changements sont moins importants, mais que les futurs clients se rassurent, car le V8 3,8 litres hybride biturbo gagne encore en puissance, passant des 916 chevaux originels à 1.000 chevaux. Le système ERS, permettant de donner un surplus temporaire de puissance électrique, est conservé, tandis que les suspensions sont à hauteur fixe et revues pour l'utilisation type compétition.

Autre bonne surprise, le futur «pilote» pourra

participer à un programme spécial personnalisé organisé par McLaren, consistant en sessions sur le simulateur du constructeur, un entraînement physique et mental, et bien entendu des séances sur circuit.

Enfin, la McLaren P1 GTR n'a pas de prix, ni de chiffre de production. Selon l'information disponible, les voitures sont destinées aux personnes déjà propriétaires de P1, et il faut tabler sur un tarif supérieur à 2 millions d'euros pour quelques dizaines d'unités produites.



V12 VANTAGE S ROADSTER FILER À L'ANGLAISE

Alors que certains la disaient un peu vieille, l'Aston Martin Vantage Roadster n'a pas encore dit son dernier mot. Après 7 ans d'existence, elle trouve toujours le moyen de déchaîner les foules, grâce à une version ultime. Intégrant la dernière évolution du V12 de la marque, elle est, tout simplement devenue la découvrable la plus rapide et la plus puissante de la firme de Gaydon, selon certains. Alors que sa date de lancement n'a pas encore été communiquée, sa fiche technique fait déjà rêver.



Si Aston Martin ne renouvelle pas ses modèles au même rythme que d'autres marques, elle arrive tout de même à garder le public en haleine, grâce à ses différentes versions. La dernière en date est l'Aston Martin V12 Vantage S Roadster, la version découvrable du coupé du même nom. En faisant appel au V12, la Vantage S marche sur les pas de la DBS à qui cette greffe avait bien réussi d'ailleurs, lui permettant d'écouler plus de 1.300 exemplaires. Ce chiffre semble parfaitement à la portée de la Vantage S, surtout qu'elle défie les nouvelles lois de l'automobile, qui ne jurent que par le downsizing. Voilà donc un V12, qui saura parfaitement se faire apprécier.

Comme toute Aston Martin qui se respecte, la Vantage

S Roadster a droit à la fameuse bouche béante qui a su traverser les générations et s'adapter à chaque modèle, pour qu'il puisse avoir sa propre personnalité, sans pour autant rompre avec les codes de la marque. Le regard agressif est bien justifié et sa virilité se ressent dans chacune de ses lignes, à commencer par le capot nervuré et ses prises d'air. 4 au total, pour laisser respirer les 12-cylindres. De profil, l'agressivité et la sportivité n'épargnent aucune ligne, sans manquer pour autant d'élégance. Si, en général, on reproche aux découvrables le dessin de la poupe, les marques de luxe ne sont aucunement concernées par cette critique. En effet, à l'arrière, Aston Martin transmet toute l'élégance et la sportivité qui font sa renommée.



dans les moindres détails, que ce soit les feux, le logo, le béquet ou encore les sorties d'échappement. Chaussée de jantes 20" à 10 branches, elle a droit à des freins carbone-céramique pour canaliser sa puissance. Comme le veut la coutume, le roadster reprend l'habitacle du coupé, d'autant plus que celui-ci frôle la perfection. Les codes de Gaydon sont respectés à la lettre. Un intérieur de classe tout en étant sportif, une harmonie que l'on retrouve dans tous les modèles de la marque. De ce fait, la V12 Vantage S Roadster fait appel, comme toute voiture de luxe, à du cuir et de l'alcantara, sans oublier les surpiqûres faites main et qui peuvent prendre la couleur de l'extérieur. Comme le veut la coutume, les boutons de la boîte automatique sont en verre translucide, laissant place au centre à

la fameuse clé anglaise qui en a fait rêver bien plus d'un. La console centrale regroupe les principales commandes et également une horloge, signe du luxe ultime. Avec un tableau de bord épuré, le conducteur ne peut que garder un œil sur le tableau de bord et plus exactement les compteurs, dont les aiguilles s'affolent rapidement.

En effet, les chiffres annoncés par Aston Martin sont impressionnants, faisant ainsi de la V12 Vantage S Roadster, la découvrable la plus rapide de la marque. Animée donc par le 6.0l V12 qui a été inauguré par la Vanquish, elle compte 573 chevaux à son service et se vante d'un couple de 620 Nm. Le V12 fait appel à une boîte Sportshift III à 7 vitesses pour transmettre sa puissance aux roues arrières et réussit l'exercice du



Cylindrée : 6.0L V12 48s
Puissance : 573ch - 6500tr/min
Couple : 620 Nm - 5750tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1665 kg
Dimension : 4.38/1.87/1.25 (L/I/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : 300 l
Pneumatique : 255/35 R 19 - 295/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 330 km/h
0 à 100 : 3 s
Consommation : 24,3/11,7/16,4 l/100
Autonomie : 415 km

0 à 100 km/h en 4,1 sec malgré les 1.745 kg que pèse la bête. Pour pouvoir atteindre cette performance, l'anglaise est aussi aidée par ses pneumatiques Pirelli P Zero Corsa 255/35 et Pirelli P Zero Corsa 295/30. En ce qui concerne le freinage, dont l'importance est primordiale surtout quand la vitesse maximale atteint les 323 km/h, la V12 Vantage S Roadster a droit à des disques ventilés en carbone céramique de 398 mm de diamètre, avec étriers à 6 pistons à l'avant et des disques ventilés en carbone céramique de 360 mm de diamètre avec étriers à 4 pistons à l'arrière. Grâce aux 3 modes, Normal, Sport et Track qui agissent sur la direction, l'échappement, les changements de rapports et l'amortissement, chaque conducteur aura les sensations recherchées.

Alors que sa date de lancement n'a pas encore été fixée, tout laisse à croire que la V12 Vanatage S Roadster fera sa star au Mondial de Paris en octobre. Et pour cela, elle pourra compter autant sur son charme que sur son agressivité, sans oublier le V12, qui est une pièce d'orfèvrerie, dont la rareté sera bien appréciée.



LA CRÉATION
est une *Richesse*



Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

Entreprendre, c'est croire en ses idées, croire en l'avenir. Il en est ainsi de tous ceux qui agissent et travaillent dans le sens du progrès, parce qu'ils croient en de grandes valeurs. Ces hommes et ces femmes qui innent, créent, développent et entreprennent dans des secteurs tout aussi différents que passionnants. Leurs entreprises sont des richesses économiques, technologiques, et avant tout, humaines. Et notre mission première est de les protéger.



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

JAGUAR


E-Type Lightweight

RENAISSANCE D'UN MYTHE

Il n'est jamais trop tard pour tenir ses promesses. Jaguar l'a bien prouvé 51 ans après. Si la production de la Type E Lightweight avait été annoncée en 18 exemplaires, finalement seuls 12 ont été assemblés à Browns Lane. Mais la marque anglaise avait promis l'année dernière de remettre au goût du jour ce modèle de légende et d'atteindre, ainsi, le chiffre annoncé en 1963.







C'est désormais, chose faite. C'est au concours d'élégance de Pebble Beach qu'a été présenté le « Car Zero » pour valider la fiabilité de cette réédition avant de lancer les 6 exemplaires restants. Si la production de 1963 a été assurée par le département de compétition de Jaguar, c'est désormais Jaguar Heritage, département responsable des véhicules classiques au sein des Opérations Spéciales, qui prendra le relais, tout en conservant le côté artisanal qui fait l'aura de ce modèle.

Dans l'histoire de Jaguar, la Type E jouit d'une place particulière et la Lightweight encore plus, sa rareté et son histoire inachevée tenant le public en haleine. Au-delà d'un péché d'orgueil, selon certains, le constructeur britannique veut, à travers ces lancements, assurer la promotion de son service de restauration « Heritage » et sa maîtrise de l'aluminium, pour faire le lien avec ses modèles actuels. En effet, si la Type E Lightweight des années 60 était en acier, les nouveaux exemplaires, eux, feront appel à de l'aluminium, perdant ainsi 114 kg. Mais à part ce changement, Jaguar a déclaré vouloir rester fidèle aux modèles d'antan en ne faisant appel à aucun procédé moderne de construction

automobile. Il faut dire que le constructeur britannique a digitalisé les 230 composants de la E-Type Lightweight pour avoir le même résultat qu'il y a 50 ans.

Faisant appel au châssis du 12^e exemplaire produit, elle est également restée fidèle à ses roues d'époque à savoir des 15" chaussées de Dunlop 6.00L15 à l'avant et 6.50L15 à l'arrière. Autre élément que la marque au félin a tenu à conserver est bien évidemment le moteur. Il s'agit d'un 6-cylindres 3,8l, qui avait fait ses débuts sous le capot de la XK de 1948, mais qui avait été modifié pour pouvoir rivaliser avec la Ferrari 250 GTO et l'Aston Martin DB4 GT Zagato, notamment. Développant 340 ch pour un couple de 380 Nm, le 6-cylindres en ligne est réalisé en alliage léger et est couplé à une boîte Jaguar à 4 rapports. Adoptant un volant moteur allégé, un carter sec et des culasses « wide angle », il compte toujours sur 3 carburateurs



double corps Weber pour assurer son alimentation. Jaguar n'a pas négligé l'intérieur, en optant pour du cuir Connolly arrangé de façon à reprendre les mêmes spécificités adoptées dans les premiers exemplaires des années 60.

En calquant parfaitement les modèles de 1963, Jaguar a pu avoir l'homologation de la FIA pour les compétitions des véhicules d'époque redonnant, ainsi, à la E-Type Lightweight une seconde vie pour se distinguer aujourd'hui avec les atouts d'hier. Si le « Car Zero » en gris métallisé a déjà été vendu à plus de 1,25 million d'euros, il reste les 6 exemplaires dont les futurs acquéreurs pourront choisir la teinte entre le rouge carmin, l'argent, le bleu, le British Racing Green et le blanc « Old English ».





Soyez au fait des dernières actualités en un clic.

Recevez quotidiennement l'essentiel de l'actualité nationale et internationale, en vous abonnant gratuitement à notre Newsletter d'information ou en allant sur le site : www.infomediaire.ma

InfoMédiaire

L'Intermédiaire entre l'Information et vous

Communication Network Group SA
34, rue Mustapha El Manfalouti
20000 Casablanca
TEL. (LG) : + 212 22 20 41 66



RANGE ROVER

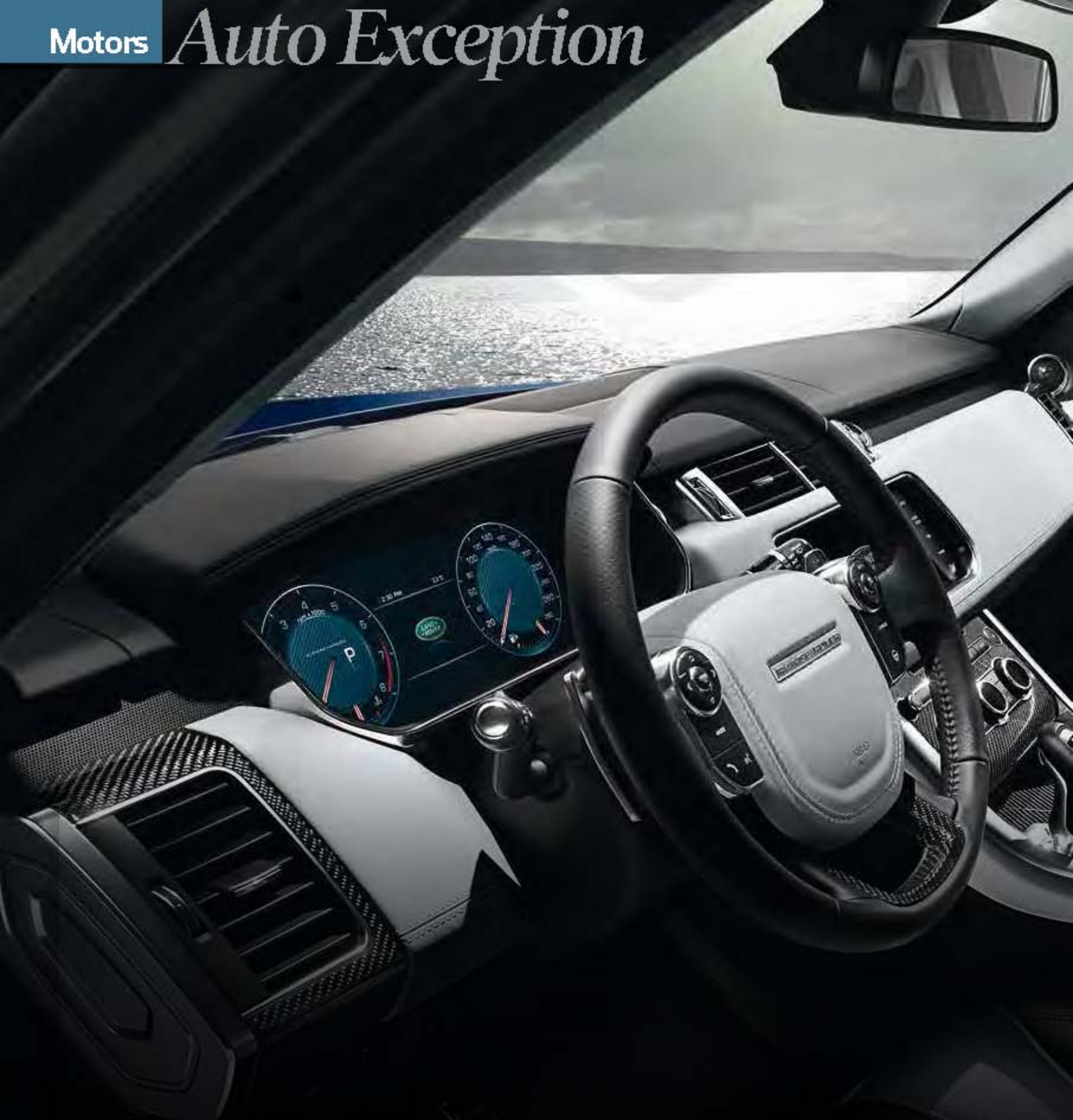
SVR

SÉVÈREMENT SPORTIF



Si en général les campagnes de lancement des SUV se centrent sur leurs capacités de franchissement ou encore leur habitabilité, Land Rover a décidé de mettre en avant, pour son tout nouveau Range Rover SVR, ses performances sur la fameuse boucle Nordschleife du Nurburgring. Si le public connaît déjà le baroudeur anglais, il vient de découvrir le nouveau badge qu'il reçoit, SVR pour Special Vehicle Racing. Mais s'il n'est pas le premier sur cette catégorie, puisqu'il vient concurrencer les BMW X5 et X6 M, le ML 63 AMG de Mercedes ou encore le Porsche Cayenne Turbo S. Pour le moment, il est le SUV le plus rapide du Nurburgring.





Rencontre de 3e type avec un véhicule imposant, dans tous les sens du terme.

Si toutes les marques Premium ont leurs modèles sportifs, les RS pour Audi, les M pour BMW ou encore les AMG pour Mercedes, Land Rover et Jaguar, d'ailleurs, n'étaient pas présents sur ce créneau. Mais le tir a été rectifié, avec la création du Special Vehicle Racing (SVR) qui a misé sur le Range Rover Sport pour

son lancement. Et c'est après des mois de teasing et de sorties avec camouflages que le britannique a fait le beau au Concours d'Élégance de Pebble Beach, avant de s'offrir un bain de foule au Mondial de Paris.

Si la silhouette est bien connue du public, mais avec des changements sur lesquels nous reviendrons plus loin, c'est le cœur de la bête qui fait parler de lui. En effet, le Range Rover SVR fait les gros titres grâce à



son V8 5 litres. Ce bloc a déjà fait ses preuves sous les capots des Jaguar F-Type R, XFR-S et XKR-S. Développant 550 ch pour un couple de 680 Nm, il est couplé à une boîte ZF à 8 rapports pour propulser la bête avec ses 2,3 tonnes de 0 à 100 km/h en à peine 4,7 secondes. Mais au-delà de son V8, il a également eu droit à un traitement spécial au niveau du châssis, ce qui lui a permis de boucler un tour complet au

Nurburgring en 8'14". Alors qu'il était bien camouflé, il a enchaîné les 70 virages et 20832 km de la Nordschleife plus rapidement que le X6 M de BMW qui détenait le record officiellement en 8'24" et non officiellement le Porsche Macan Turbo en 8'15". Cette performance a été réalisée alors qu'il était chaussé des roues de 21" qui seront proposées de série. Par contre, pour ceux qui ne cherchent pas forcément à pousser le Range

Cylindrée : 4.7L V8 32s
Puissance : 460ch - 7000tr/min
Couple : 520 Nm - 4750tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1880 kg
Dimension : 4.93/1.91/1.34 (L/I/h)
Réservoir : 75 l
Volume coffre : 173 l
Pneumatique : 245/35 R 20 - 285/35 R 20

Performances globales

Vitesse max : 289 km/h
0 à 100 : 4,9 s
Consommation : 22,5/9,8/14,5 l/100
Autonomie : 429 km

Rover SVR jusqu'au bout et qui se limiteront au bitume, ils pourront même opter pour des jantes de 22", avec des pneus Continental SportContact 5 en 295/40 R 22. Même si tout laisse à penser que cet avion de chasse fera des malheurs sur les routes, Land Rover n'en oublie pas sa qualité première de franchisseur. En effet, le constructeur a bien précisé qu'il conservait sa capacité de remorquage de 3 tonnes et surtout la possibilité de traverser des gués de 850 mm grâce, notamment, à une hauteur de caisse variable et des

rapports courts de la boîte de transmission.

Bien évidemment, le nouveau département sportif de Land Rover/ Jaguar se devait aussi d'offrir à son SUV sportif un look qui allait avec, sans pour autant jouer la carte de l'exubérance. À l'avant, on retrouve un boudier avec de larges prises d'air trapézoïdales en noir laqué, pour laisser respirer la cavalerie. Pas de changement par contre au niveau du regard, qui gagne tout de même en agressivité grâce aux combinaisons de couleurs choisies. La ligne allie toujours sportivité





et élégance, avec un léger avantage tout de même pour la première. La tendance se confirme à l'arrière, à travers l'extracteur d'air noir brillant, qui accueille 4 sorties d'échappement. Il faut bien impressionner ses concurrents !

À l'intérieur, si le Range Rover SVR fait appel à des sièges baquets, pour le reste il reste fidèle à l'ambiance élégante qui fait la renommée de la marque. Une planche de bord épurée, une console centrale qui n'accepte aucun superflu, un écran tactile élégamment

disposé au centre, un tableau de bord bien clair ou encore un volant multi-fonctions ergonomique, le britannique n'aura aucun mal à séduire ses occupants, surtout avec son cuir bi-ton.

SUV le plus rapide du moment, le Range Rover SVR viendra chambouler cette catégorie dans laquelle les allemands étaient bien installés. Il a tous les atouts pour ce faire, en tout cas. Sportif, spacieux et gracieux malgré sa stature bien imposante, il envahira rapidement nos routes. Rendez-vous donc à Paris pour le découvrir de plus près.

Motors

Auto Exception

per Amal Razine



PORSCHE

GT3

SCALPEL À ASPHALTE



A red Porsche 911 GT3 is shown from a side-rear perspective, driving on a dark asphalt road that curves through a green, hilly landscape. In the background, blue mountains are visible under a bright sky. The car's rear wheel has a yellow center cap. The text is overlaid on the upper right portion of the image.

La 911 la plus adaptée au pilotage sur circuit fait
peau neuve, pour améliorer ses qualités, déjà
exceptionnelles. Le nouvel opus de la GT3 dépasse la
précédente génération en matière d'aménagement
intérieur, de tenue de route et surtout de
tempérament mécanique.

Cylindrée : 3.8L 6cyl. inj. directe
Puissance : 475ch - 7400tr/min
Couple : 440 Nm - 6250 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1395 kg
Dimension : 4.55/1.85/1.27 (L/I/h)
Réservoir : 64 l
Volume coffre : 125 l
Pneumatique : 235/40 R 19 - 285/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 315 km/h
0 à 100 : 3.5 s
Consommation : 18.9/8.9/12.4 l/100
Autonomie : 428 km

La 911 est un mythe automobile qui continue d'enflammer les passionnés des voitures de sport depuis des décennies. Beaucoup plus bestiale, la 911 GT3 est plus récente, puisque sa lignée est née dans les années 90. Cette sportive radicale, qui donne l'impression d'être échappée d'un circuit, ne laisse personne indifférent et il est impossible de ne pas se retourner sur son passage, tant son accastillage en impose, sans parler de la sonorité de sa mécanique, qui donne la chair de poule.

L'actuel opus se veut une substantielle amélioration du précédent modèle. Pour cela, Porsche n'y est pas allée avec le dos de la cuillère, comme en témoigne d'abord sa plastique exubérante. Le dessin du nouveau bouclier avant optimise ainsi la canalisation de l'air de refroidissement, via le radiateur central, comme le montre la sortie d'air caractéristique, à la base du capot avant, associée à une lèvre de spoiler plus large, pour encore plus d'appui aérodynamique. Héritées en droite ligne de la compétition automobile, les entrées



d'air sont désormais toutes protégées par des grilles de couleur titane.

Des deux côtés de la voiture, l'ancrage des rétroviseurs extérieurs SportDesign reprend le «V» des branches des jantes, ainsi que de l'entrée d'air du bouclier avant. Plus large, plus plat, plus franc, l'arrière de la voiture est superbement mis en valeur par les diodes électroluminescentes des blocs optiques, qui soulignent la largeur de la poupe. Il y a lieu de noter la sortie double du système d'échappement sport peinte

en noir. Enfin, l'aileon arrière fixe signe la silhouette incomparable de la 911 GT3.

À l'intérieur, l'alcantara, le cuir, l'argent galvanisé et l'aluminium brossé de couleur anthracite créent une ambiance incontestablement sportive. Quant aux places arrière, elles ont été sacrifiées sur l'autel de l'allègement. Enfin, la liste d'options est plus limitée que sur les autres 911 : pas de régulateur adaptatif, pas d'intérieur tout cuir, d'affichage des limitations de vitesse



Mais la pièce maîtresse de ce bolide est bel et bien sa mécanique, qui est un vrai bijou de technologie. Ici, la base est le Flat 6 3,8l déjà vu sur la Carrera et Carrera S. De 400 ch sur la Carrera S, il passe ici à 475 ch à 8.250 t/min et affiche un couple maximal de 440 Nm, obtenu à 6.250 tr/min. Pour y arriver, Porsche a revu toutes les pièces en mouvement, comme des pistons en aluminium forgé ou des bielles en titane. Le tempérament est bien trempé et le régime maxi, placé à 9.000 tours, est là pour le rappeler.

Mais c'est en accélération que la 911 GT3 met en avant son envie de records. Il ne lui faut que 3,5 s pour passer de 0 à 100 km/h, soit 6 dixièmes de seconde de gagnés sur le modèle précédent. Même chose pour le cap des 200 km/h, franchi en précisément 11,4 s, soit un gain de 0,9 s. La vitesse de pointe limitée à 315 km/h est atteinte en quelques battements de cils. Ces chiffres époustouffants s'expliquent en partie par le recours au système VarioCam de nouvelle génération, qui navigue entre les régimes et les différents états de charge du moteur, pour s'adapter aux exigences de puissance de la voiture. Il y a aussi un rapport poids/puissance de seulement 3,01 kg/ch (4,08 kg/kW) et le concours d'une boîte de vitesses PDK, offrant sept rapports extrêmement courts.

Le châssis de la nouvelle 911 GT3 est conçu pour répondre aux exigences de la compétition. Abaissé de 30 mm par rapport à la 911 Carrera et associé à des composants qui bénéficient de réglages spéciaux, il est

censé conférer à la nouvelle 911 GT3 une agilité hors du commun, un niveau de sécurité exceptionnel et une stabilité étonnante, notamment en courbe.

Par ailleurs, le système des roues arrière directrices fait son apparition sur la 911 GT3, ce qui permet d'améliorer les performances, tout en facilitant la conduite sur route. Un dispositif électromécanique monté sur chaque roue arrière permet d'en ajuster l'angle de direction, en fonction, évidemment, de la situation de conduite du véhicule, notamment de sa vitesse et de l'angle de braquage du volant.

Pour le reste, les aides classiques à la conduite de Porsche sont au menu, notamment le Porsche Torque Vectoring Plus (PTVP) et le Porsche Active Suspension Management (PASM).

Enfin, il sied de mentionner un gadget qui devrait ravir les passionnés de pilotage sur circuit. Proposé en option, le Pack Sport Chrono Plus est un vrai bijou de précision, qui repousse les limites de la conduite. Il se compose d'un chronomètre, qui trouve place sur la planche de bord et de la toute nouvelle application pour smartphone Porsche Track Precision. Les temps, mesurés au centième de seconde près, s'affichent sur le chronomètre Sport Chrono et sur le combiné d'instruments. Le chronomètre s'utilise par le biais du commodo de l'ordinateur de bord.

Pour conclure, La nouvelle GT3 est une voiture d'exception. Caractérielle, performante, enivrante par son bruit, la version GT3 est finalement la 911 que l'on rêve tous de conduire un jour.

Le Club Epicur Casablanca
Organise

Summer

Cigar Night 2014

Vendredi
26 Sept 2014
à partir de 20h

HÔTEL HYATT REGENCY
CASABLANCA

Tickets en vente à

LA CASA DEL HABANO

23 Bd Al-Massira - Casablanca
Tél. 522.25.0713
www.lacasadelhabano.ma

CavaPuros
Morocco Mall - Casablanca
Tél. 522.79.68.39

CavaPuros
Marjane Hay Riad - Rabat
Tél. 537.5710.18

Rejoignez-nous sur





Audi S1

BOMBINETTE COLLECTOR



Le monogramme S, synonyme de sport chez Audi, est désormais décliné sur l'Audi A1, qui devient du coup la citadine la plus puissante du marché.

Lancée en 2010, la famille A1 reste un produit de niche pour la marque aux anneaux. Ceci dit, avec 400.000 exemplaires vendus dans le monde depuis son lancement, l'A1 est loin d'être un véhicule confidentiel.





À l'instar des autres modèles de la marque, la citadine devait profiter à son tour des joies de la sportivité, matérialisée par le monogramme S. C'est désormais chose faite, avec la tant attendue S1, présentée quelques semaines avant l'ouverture du dernier salon de Genève et qui constitue la variante sportive de la citadine A1, sans toutefois prétendre au titre de l'A1 la plus puissante. Plus exclusive, l'Audi A1 Quattro était en effet la première à goûter à la recette sportive de la marque avec la A1 Quattro. Son tarif exorbitant et surtout son exclusivité - 333 exemplaires vendus seulement - la réservaient néanmoins à quelques

happy few fortunés. Mais elle aura l'avantage de servir de laboratoire pour cette S1 produite, elle, en série. Certes, cette dernière troque son bloc issu de la TTS développant 256 ch pour un TFSI de 231 ch, mais cette perte de 25 chevaux n'empêche pas ce quatre cylindres turbo à double injection d'afficher un couple conséquent de 370 Nm.

Les performances affichées sont d'un très bon niveau, avec un 0 à 100 km/h expédié en 5,8 s ou 5,9 s pour la variante Sportback, la S1 laissant le choix entre les deux carrosseries trois et cinq portes. Si les niveaux de consommation mixte et de rejets de CO₂ annoncés



paraissent assez « raisonnables », avec 7 l/100 km et 162 g/km, il sont toutefois moins avantageux que ceux de la Volkswagen Golf GTI, presque aussi puissante et plus lourde (6l/100 km et 140 g/km). Sur le papier, la concurrence (Mini John Cooper Works, Citroën DS3 Racing, Peugeot 208 GTI, Renault Clio R.S. et Ford Fiesta ST) est donc totalement dominée, de la tête et des épaules.

À l'intérieur, l'habitacle n'a rien de démonstratif, mais affiche une qualité de présentation au dessus du lot. Pour la personnalisation, il sera plus judicieux de viser le Pack quattro, qui propose coques de baquet et

console centrale de la couleur de la carrosserie, sellerie cuir, volant sport à méplat et diffuseurs spécifiques.

La S1 dispose d'un équipement généreux, dont l'Audi Tracking system, qui permet une géolocalisation du véhicule en cas de vol et de l'immobiliser à distance.

Esthétiquement, la bombinette ressemble à s'y méprendre à une simple A1. Rien de surprenant en somme, étant donné que la sportivité dans la « gamme S » rime avec discrétion. Concrètement, la sportive se démarque de ses sœurs plus modestes

Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 231ch - 6000tr/min
Couple : 270 Nm - 2500tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1250 kg
Dimension : 3.95/1.74/1.42 (L/l/h)
Réservoir : 45 l
Volume coffre : 270 l
Pneumatique : 225/45 R 17

Performances globales

Vitesse max : 240 km/h
0 à 100 : 5.8 s
Consommation : 8.3/5.9/7.2 l/100
Autonomie : 519 km



grâce à un kit carrosserie comprenant des boucliers avant et arrière et des jupes, ainsi que des jantes de 18 pouces spécifiques. Les optiques à LED incluant un liseré rouge sont également inédites et permettront de reconnaître la S1, en plus du logo « quattro » collé sur le bas des portières arrière. Pour ceux qui aiment se faire remarquer, Audi propose un pack extérieur, qui la transforme radicalement : becquet plus imposant, paupières de phares, inscription quattro sur le côté, pare-chocs avec lèvre en aluminium.

Pour transmettre la puissance au sol, la transmission Quattro, reposant sur un système Haldex de cinquième génération, devrait apporter davantage de sécurité et d'efficacité sur route et ce n'est pas tout, puisque la S1 offre une suspension pilotée qui s'adapte à votre style

de conduite. Mise au point avec Bilstein, elle offre trois modes : Efficiency, Auto et Sport. On y accède via l'Audi Drive Select, qui intervient aussi sur l'assistance de direction, la réactivité de l'accélérateur et la sonorité. Outre la transmission quattro et la suspension pilotée, l'Audi S1 s'équipe d'une nouvelle direction à assistance électro-mécanique (pas de pompe hydraulique comme les autres A1) moins encombrante, de freins majorés et d'un train arrière entièrement revu. Il est à noter que le réaménagement du train arrière a amputé le coffre d'une partie de sa contenance (60 l de moins). En somme, l'Audi S1 devient la nouvelle référence des citadines sportives, grâce à la motorisation la plus puissante du segment et à une transmission intégrale, qui lui confère un comportement endiablé. Ainsi, cette petite boule de nerfs domine outrageusement toutes ses concurrentes et possède tout le potentiel pour rivaliser sur l'asphalte avec les cadors de l'étage supérieur, celui des compactes vitaminées. Le label S n'est donc pas usurpé !



Par Ahmed Kseibat et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

KHALID KABBAJ

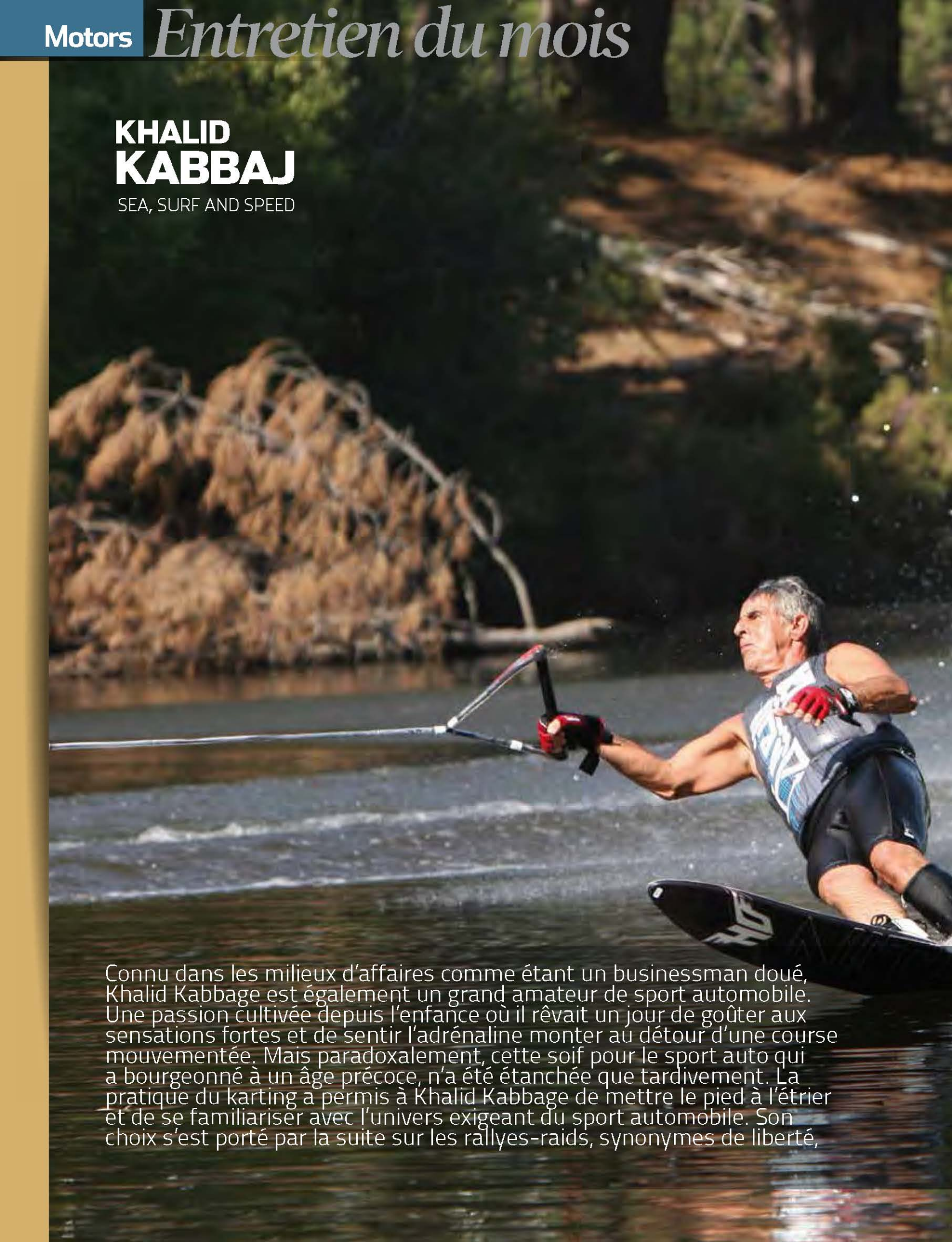
SEA, SURF AND SPEED





KHALID KABBAJ

SEA, SURF AND SPEED

A full-page photograph of Khalid Kabbaj water skiing. He is leaning back, holding a tow rope handle, with water splashing around his skis. The background shows a wooded shoreline with fallen branches.

Connu dans les milieux d'affaires comme étant un businessman doué, Khalid Kabbage est également un grand amateur de sport automobile. Une passion cultivée depuis l'enfance où il rêvait un jour de goûter aux sensations fortes et de sentir l'adrénaline monter au détour d'une course mouvementée. Mais paradoxalement, cette soif pour le sport auto qui a bourgeonné à un âge précoce, n'a été étanchée que tardivement. La pratique du karting a permis à Khalid Kabbage de mettre le pied à l'étrier et de se familiariser avec l'univers exigeant du sport automobile. Son choix s'est porté par la suite sur les rallyes-raids, synonymes de liberté,



d'aventure, d'endurance et de dépassement de soi. Ce fut l'occasion également de côtoyer les grands noms de ce sport comme Schlessen et Shinozuka, entre autres. Mais s'il y a une chose dont notre gentleman driver est vraiment fier, c'est d'avoir transmis sa passion à ses enfants, avec lesquels il partage son amour pour le sport automobile, mais aussi pour les sports nautiques et de glisse. Le temps d'un entretien, cet hédoniste amateur d'aventure nous a ouvert les portes de son jardin secret, histoire de partager avec nous les moments forts de son riche parcours.

KHALID KABBAJ

SEA, SURF AND SPEED



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

Je me suis passionné pour l'automobile dès mon enfance. Le monde des quatre roues me fascinait et à chaque fois qu'une belle voiture passait devant moi, je ne pouvais pas m'empêcher de la fixer avec insistance. Quelques années plus tard, mon intérêt a commencé à s'orienter davantage vers les courses. À l'époque, nous n'avions pas beaucoup de moyens. Nous vivions bien, mais sans plus. Dépenser de l'argent dans l'achat d'une voiture et l'équiper était hors de question. Mais je me suis alors dit que quand j'aurai plus de temps et plus de moyens, je ferai des courses.

Vous souvenez-vous de votre première voiture ?

C'était une BMW 525 modèle 78 d'occasion, que mon père m'avait achetée. À l'époque, je venais de rentrer des États-Unis où j'avais poursuivi mes études supérieures.

Au pays de l'Oncle Sam, j'ai acheté une vieille Pontiac Bonneville, avec laquelle j'ai sillonné tout le pays. À la fin de mon séjour, je l'ai rapatriée au Maroc. Je faisais Casa-Agadir de nuit, parce que la voiture n'était pas dédouanée (rires). Finalement, j'ai été obligé de la dédouaner et ça m'a coûté « bonbon », car à l'époque, les frais de dédouanement avoisinaient les 270%. Quand mon père a pris connaissance du joli petit pactole qu'il devait déboursier, il était hors de lui, mais finalement, il a acquiescé, parce qu'il a constaté que

cela me rendait heureux.

Comment avez-vous mis le pied à l'étrier en sport automobile ?

Comme n'importe quel débutant, j'ai commencé par le karting en 1996. J'ai aimé les voitures très tôt, mais je me suis mis aux sports mécaniques, très tard (rires). J'ai acheté un kart d'occasion avec lequel je m'amusais sur la piste de Khouribga. Il m'arrivait d'emmener mon fils Nadir qui est devenu champion du Maroc de kart et qui va faire les Campilios (ndlr, manche du championnat du monde de kart en Espagne). Je lui ai transmis ma passion et aujourd'hui il est un grand mordu de sport automobile. Ma fille, Naïma, fait également partie du club. Elle est venue petit à petit vers ce sport. L'année dernière, elle a participé au rallye des Gazelles et elle a terminé à la 29^e place sur 150 participantes. Cette année, elle va refaire l'aventure. Elle a, en outre, décroché la troisième place au Sahara Challenge 2013.

Quand vous êtes-vous lancé dans la compétition ?

Ma première participation à une course remonte à 2003, à l'occasion du Rallye ORPI. Une course qui succède aux fameux Rallyes du Maroc et à celui de l'Atlas et qui est organisée par Cyril Neveu, plusieurs fois vainqueur du Rallye Paris-Dakar. Je conduisais une Nissan Patrol qu'on surnomme « l'enclume ». Au départ, j'ai misé sur une voiture louée en France, mais



KHALID KABBAJ

SEA, SURF AND SPEED

dont le moteur a cassé au bout de 30 km. C'est là que je suis parti voir le fameux préparateur Dessoude qui m'a conseillé la Patrol. Il m'a dit que si je voulais finir le Rallye, il fallait opter pour cette voiture, parce qu'elle est incassable. Et effectivement, avec cette voiture j'ai non seulement pu rallier l'arrivée, mais j'ai pu me classer à une honorable 25e place sur 70 participants. Paul Belmondo, qui est un très bon pilote est arrivé derrière moi. J'avais comme copilote un cousin polytechnicien, Guy Ducros, qui jouit d'une excellente connaissance du terrain, pour avoir sillonné durant de nombreuses années les routes du Maroc. J'ai fait trois fois ce rallye et j'ai terminé la dernière année à la vingtième place. J'ouvre ici une parenthèse pour dire que le travail du copilote est très important pour un pilote qui cherche la victoire ou à tout le moins à réaliser une bonne performance. Car c'est lui le cerveau qui guide le pilote dans des parcours qui sont le plus souvent sinueux et escarpés. Certes, il m'est arrivé parfois d'avoir des bisbilles avec mon copilote, créant un climat électrique, mais dès que la tension retombe, on se rabiboche et l'ambiance bon enfant s'installe à nouveau. À vrai dire, nous formions une bonne équipe et nous nous sommes vite pris au jeu. Et comme l'appétit vient en mangeant, à mesure que nos performances s'amélioraient, nous commençons à rêver de meilleurs résultats. Mais très vite, nous avons été rattrapés par la réalité, du fait que nous ne sommes que des amateurs et qu'il était dangereux d'aller plus loin. En effet, la réalisation de meilleurs résultats implique une vitesse toujours plus importante et par ricochet une prise de risque plus importante.

À partir de ce moment là, j'ai cherché à continuer la course automobile mais à moindre risque. C'est ainsi que j'ai jeté mon dévolu sur le Rallye du Maroc Historique d'Yves Loubet, qui est plus convivial, plus sympathique. C'est une course de vrais gentlemen drivers. Certes, tous les participants sont hantés par la victoire, mais ils sont tous d'une correction et d'une éducation qui force le respect ! Ce rallye allie tout ce qui est pilotage, paysage et accueil chaleureux de la part des spectateurs amassés des deux côtés de la route pour acclamer les pilotes. En 2012, j'ai participé à ce rallye avec Solène Szys en tant que copilote au volant d'une Ford Escort MK1et j'ai terminé à une honorable 30e place.

Quels sont les meilleurs moments que vous avez vécus dans votre carrière de pilote ?

Je me rappelle avoir vécu de très bons moments au





Rallye ORPI. C'était lors d'une spéciale reliant Tan Tan Chbika à Laâyoune sur une distance de 450 km, où on devait rouler pendant 15 km sur du « fechfech » (ndlr de la poudre du désert), qui pénètre partout dans la voiture au point de la sentir s'enfoncer. Par la suite, nous avons traversé des lacs secs avec beaucoup de buissons. Et comme on roulait à plus de 160 km/h, il fallait faire gaffe afin de ne pas se faire prendre dans les ornières. À un moment, nous avons été doublés par Paul Belmondo qui croisait à plus de 200 km/h mais peu de temps après, nous l'avons trouvé coincé dans un oued (rires). C'est une course qui use à la longue, parce que tous les pilotes étaient accablés par la chaleur du désert qui pouvait atteindre 60° dans les cockpits !!! Et c'est à cause de cette chaleur qu'on ne portait pas de combinaisons, la plupart des pilotes se contentant de shorts et de tee-shirts.

Et les mauvais moments ?

C'était lorsqu'on avait raté un virage, en prenant à gauche. Ce genre d'erreur ne pardonne pas et ce fut la sortie de route assurée. J'ai freiné au dernier moment contre un bloc. Nous étions à 100 m d'un point de contrôle (CP). Heureusement qu'il y avait un participant qui a tracté la voiture à l'aide d'une corde pour nous sortir de là.

L'autre frayeur, c'était dans les dunes lors du Rallye ORPI. Il y avait un dénivelé de 50-60m !! On passait les dunes et on ne savait pas ce qu'il y avait derrière. En arrivant sur une dune, Cyril Neveu dans l'hélicoptère m'exhortait à la passer alors que j'hésitais à le faire.

KHALID KABBAJ

SEA, SURF AND SPEED

Finalement, j'ai pris mon courage à deux mains, et j'ai franchi le pas. Mais au moment d'atterrir sur le plat, j'ai enclenché la troisième au lieu de la première et j'ai calé. Heureusement que le célèbre pilote japonais des rallyes-raids, Shinozuka, dont la voiture avait cassé, était juste à côté pour m'aider à repartir.

Quels sont les autres sports que vous pratiquez ?

J'ai participé au Rubson Raid Turquoise Aquatic Concept qui est une course de bateaux unique. Il s'agit de zodiacs propulsés par de puissants groupes Yamaha qui peuvent atteindre la vitesse de 80 km/h. L'adrénaline est évidemment là, mais le cadre est également intéressant puisque les courses se passent généralement dans certains des endroits les plus inaccessibles de la planète : îles paradisiaques de Thaïlande ou en Martinique.

Je pratique également beaucoup de ski nautique, de jet à bras, du stand-up paddle pendant les week-ends. La plupart du temps je pratique ces activités en compagnie de mes enfants. J'ai fait par ailleurs dix fois de la motoneige au Canada.

Cette relation viscérale avec la mer et les sports nautiques m'a conduit à réaliser un projet qui me tenait trop à cœur : le lancement du premier « Surf, Yoga & Spa Resort » au Maroc. Ce projet est devenu une réalité depuis 2011, en partenariat avec François Payot, fondateur de Rip Curl Europe et passionné de surf. Situé au cœur d'une véritable oasis de trois hectares faisant face à l'Océan Atlantique, ce resort repose sur l'alliance du surf et du yoga qui est indubitablement le meilleur moyen de revitaliser les voyageurs au rythme de l'océan.

Dernièrement, j'ai vécu une expérience sensationnelle avec des copains. Nous avons suivi des cours de pilotage sur glace dans une école de pilotage (Scandinavia Ice Driving). C'est au nord de Karlstad (Suède) sur des lacs gelés qui servent de base d'essai pour les équipes de championnat du monde des rallyes WRC. Et je peux vous garantir que le pilotage sur glace distille d'autres sensations, surtout lorsque vous êtes propulsé à plus de 200 km/h sur des répliques fidèles de circuits mythiques comme le Castellet ou Silverstone. Dans ces conditions, le pilote doit faire appel à toute sa dextérité et à son doigté pour dompter l'engin et le

garder sur la voie. Et c'est justement ces bons réflexes qu'une équipe de professionnels parrainée par le grand champion Yvan Muller (ndlr, plusieurs champions de France de pilotage sur glace) s'échine à inculquer aux heureux bénéficiaires de ces stages de pilotage.



B.R.M.

.. Chronographes ..



Pour célébrer le 50ème anniversaire de la 595, Abarth et BRM Chronographes vous présentent cette montre, VI 2-44-ABARTH, éditée à seulement 49 exemplaires.

Entrez dans la légende !



www.brm-manufacture.com

00 33 (0)1 61 02 00 25

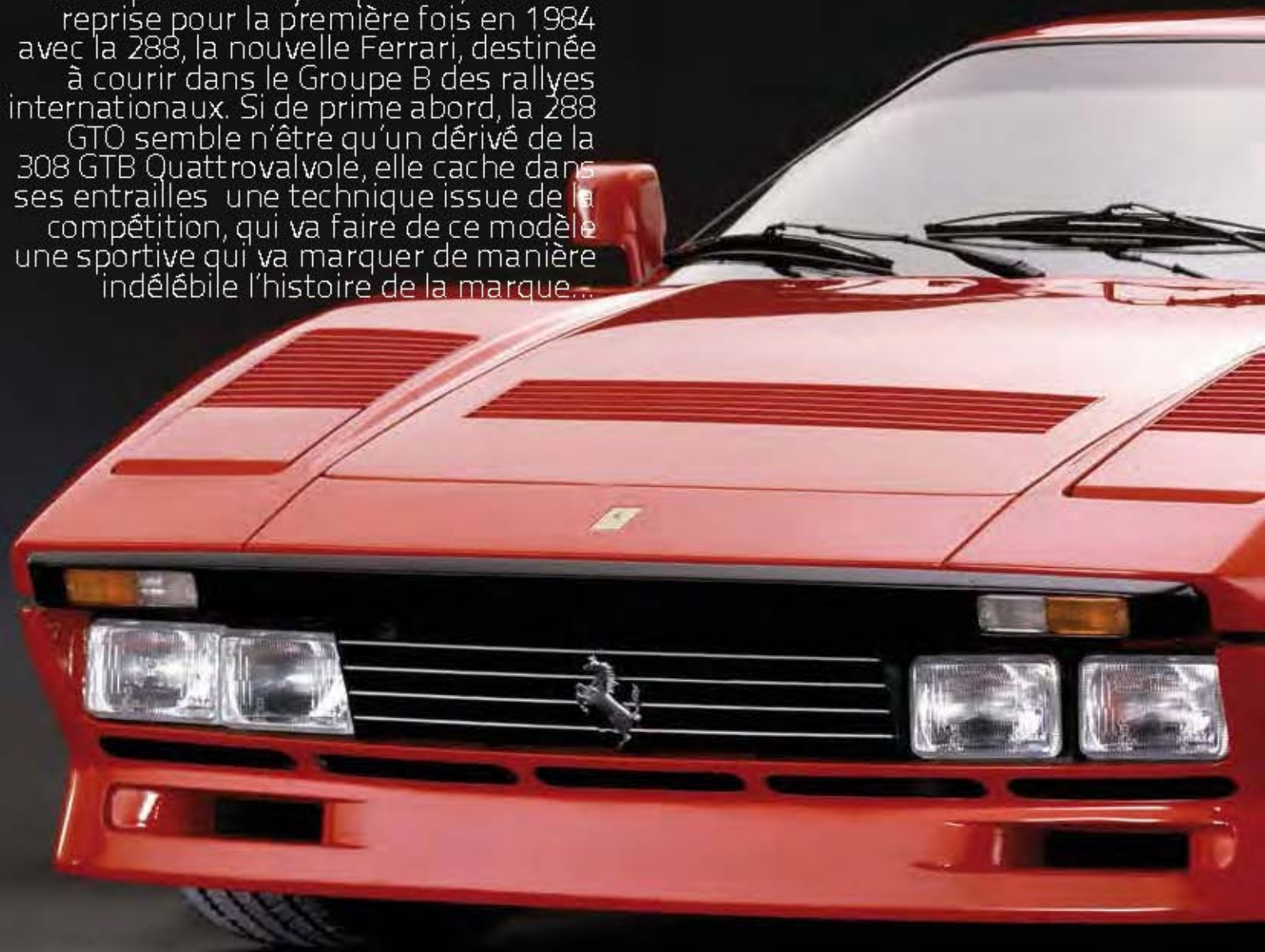
Bernard Richard Manufacture

Ferrari

288 GTO

UN ADN DE COURSE

Chez la marque au cheval cabré, l'appellation GTO, née pour la course, évoque la sportivité absolue. Associée au départ à la mythique 250, elle sera reprise pour la première fois en 1984 avec la 288, la nouvelle Ferrari, destinée à courir dans le Groupe B des rallyes internationaux. Si de prime abord, la 288 GTO semble n'être qu'un dérivé de la 308 GTB Quattrovalvole, elle cache dans ses entrailles une technique issue de la compétition, qui va faire de ce modèle une sportive qui va marquer de manière indélébile l'histoire de la marque...



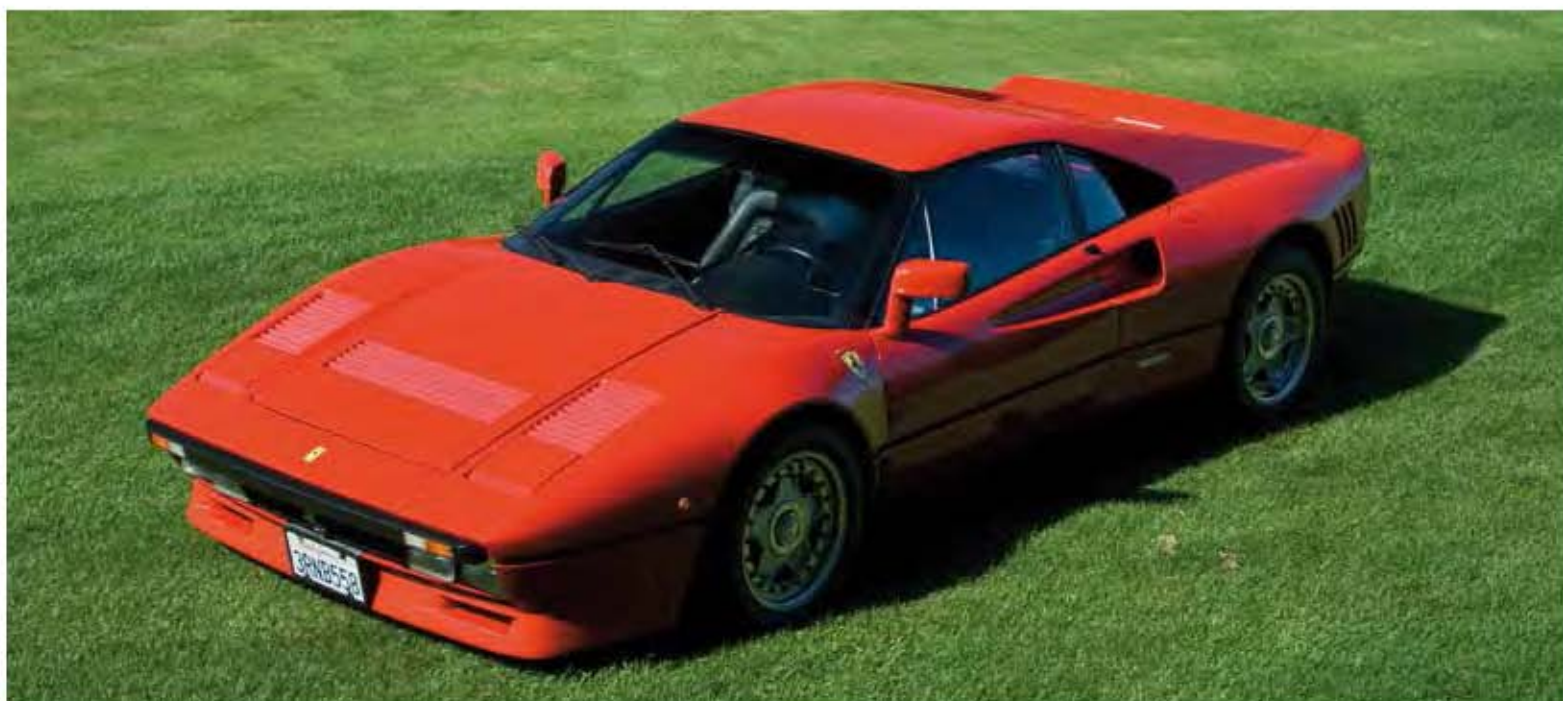




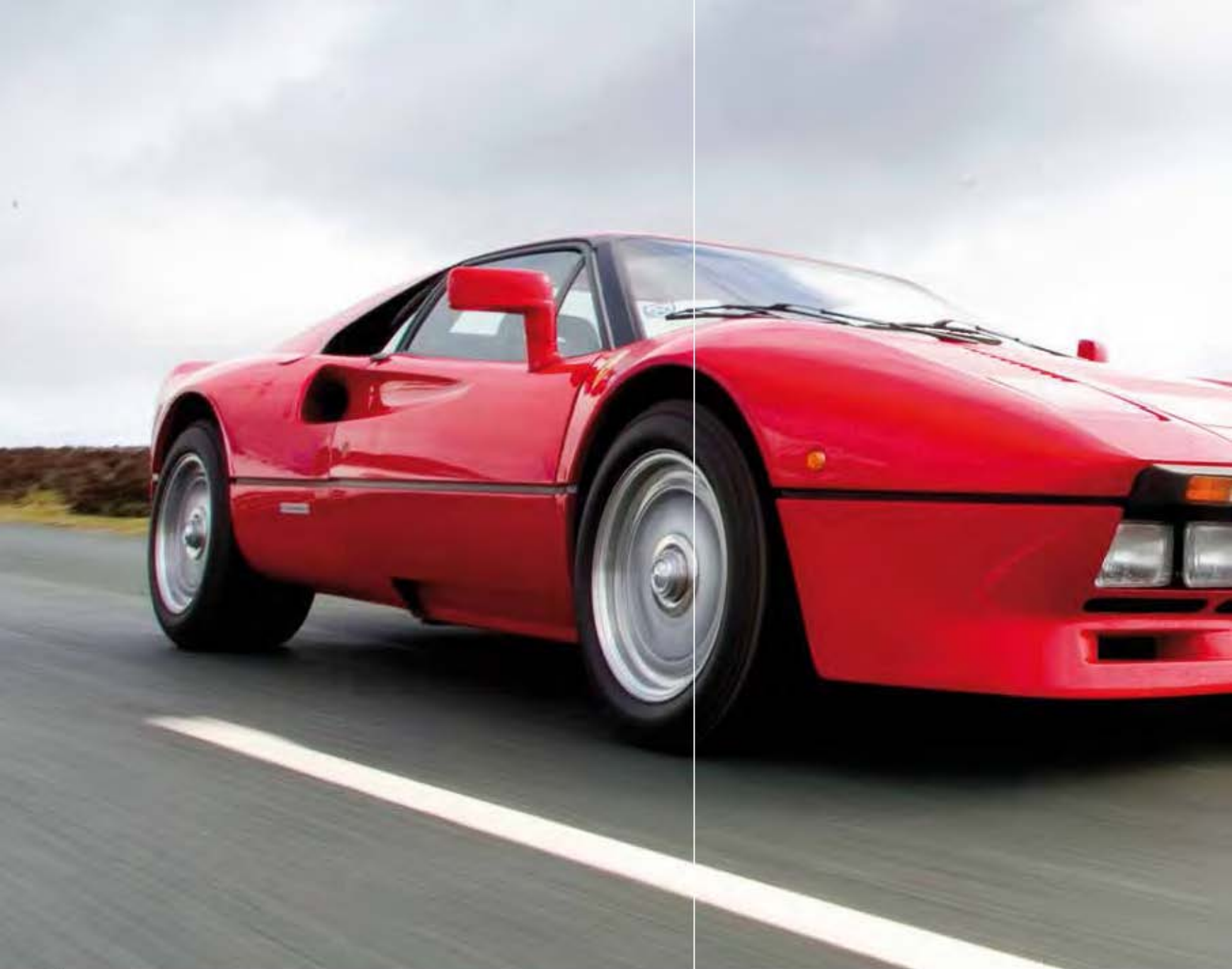
À la surprise générale, tous les modèles vont être vendus bien avant le début de la production en juillet 1984 ! Une extension de production de soixante douze modèles a donc été décidée pour répondre en partie à l'engouement suscité par la sportive italienne.

Si l'histoire de Ferrari est jalonnée de dates importantes qui ont révolutionné le monde de l'automobile, il n'en demeure pas moins que 1984 est une date à part dans l'histoire de Ferrari qui, tout en préservant son prestigieux héritage, fait preuve d'un sens de l'innovation et d'un savoir-faire à la pointe de la technologie. En effet, cette année verra la naissance de deux modèles mythiques : la Ferrari Testarossa, deuxième du nom et la 288, deuxième « GTO » du nom. Cette dernière, dans sa version routière « Gran Turismo Omologata », était destinée initialement à permettre une homologation en groupe B des rallyes, d'où une production limitée à 200 exemplaires. Mais à la surprise générale, tous les modèles vont être vendus bien avant le début de la production en juillet 1984 ! Une extension de production de soixante douze modèles fut donc décidée pour répondre en partie à l'engouement suscité par la sportive italienne. En effet, contrairement à la première impression visuelle, des différences stylistiques et techniques séparent la 288 GTO de la Ferrari 308 GTB. Certes, esthétiquement, il y a une ressemblance entre les deux bolides, notamment au niveau de l'avant, des fenêtres et des prises d'air latérales... Ensuite, la GTO se différencie entre autres par un clin d'œil à la 250 : trois prises d'air déchirant les ailes arrière, telles des ouïes de requin. Elle s'habille en outre d'un bouclier avant redessiné, avec une calandre à quatre phares rectangulaires et fait appel à un châssis plus long de 11 cm qui, conjugué à un élargissement des voies, lui donne un aspect plus félin. Pininfarina a réussi le tour de force de magnifier les lignes de la 308, prouvant une fois de plus sa maestria. Autre point fort de la 288, la chasse aux kilos superflus, malgré des dimensions accrues. Le secret ? Un châssis tubulaire et une carrosserie en fibre de verre, kevlar et carbone. Inutile de dire que cela était avant-gardiste s'agissant d'une automobile conçue avant 1984... Enfin, les jantes Speedline en deux parties à écrou central, accueillaient à l'époque des pneus de 16» Goodyear Eagle VR50 de 225/55 à l'avant et 265/50 à l'arrière. À l'intérieur, l'habitacle, très proche de celui de la 308, s'équipe de sièges baquets aérés comme sur la Daytona et le tableau de bord est recouvert d'un velours noir mat. Le compteur de vitesse gradué jusqu'à 320 km/h et le compte-tours jusqu'à 10.000 rotations par minute donnent un avant-goût du tempérament de feu de la bête. Côté finitions, le client fortuné n'avait pas beaucoup le choix et pouvait seulement choisir la couleur des garnitures des sièges, soit en noir intégral, soit en noir/orange. La couleur extérieure était exclusivement disponible en rouge. La radio, la climatisation et les vitres électriques étaient toutes en option !!!

Pour propulser ce nouveau fleuron, Ferrari n'a pas fait dans la demi-mesure. Elle a fait appel à un huit pattes, noble descendant de la lignée des moteurs d'exception de la marque. Disposé longitudinalement, le huit cylindres en V est basé à la fois sur celui de



*Pour propulser ce nouveau fleuron,
Ferrari n'a pas fait dans la demi-
mesure. Elle a fait appel à un huit
pattes, noble descendant de la
lignée des moteurs d'exception de la
marque.*



Destinée initialement à la compétition, la Ferrari 288 GTO ne connaîtra malheureusement pas un palmarès sportif à la hauteur de son formidable potentiel.

la 308 et sur l'étude du moteur de Groupe C, cédé à Lancia. D'une cylindrée de 2.855 cc, ce V8 à 32 soupapes reçoit deux turbocompresseurs japonais IHI pour délivrer la puissance de 400 ch à 7.000 tr/mn et le couple de 50,6 mkg dès 3.800 tr/mn. Autre héritage de la compétition, la GTO intègre un nouveau système d'injection-allumage couplé de Weber-Marelli. La puissance est transmise par une boîte à cinq rapports, placée en porte-à-faux pour abaisser le centre de gravité. Notons au passage que la 288 était plus légère de 10% que sa devancière et pouvait ainsi grâce à ses 1.160 kg seulement revendiquer un exceptionnel rapport poids puissance de 2.9 kg/ch. Les performances sont bien entendu au diapason : Un 0 à 100 km/h en 4,9 secondes et une vitesse maximale supérieure à 300 km/h, exactement 320, obtenus sur circuit ... À l'époque, les chronos impressionnants de la 288 GTO prouvaient une fois de plus l'efficacité du turbo-compresseur et démontraient surtout la maîtrise de cette technologie par la firme du Cavallino, jusqu'alors uniquement connue et réputée pour ses motorisations atmosphériques. Contre toute



attente, à l'usage, la Ferrari 288 GTO n'a rien d'une bête sauvage indomptable, tant qu'on n'a pas le pied lourd sur l'accélérateur. Elle s'accommode d'une conduite calme et coulée, le couple monstrueux du V8 bi-turbo (50,6 Mkg à 3.800 tr/mn) se chargeant de reprendre sur n'importe quel rapport avec une facilité déconcertante. En revanche, quand on taquine un tant soit peu la pédale de droite, le V8 affûté qui sommeille se dédénche comme une tornade ! La bête exige alors maîtrise et beaucoup de doigté pour rester sous contrôle.

Destinée initialement à la compétition, la Ferrari 288 GTO ne connaîtra malheureusement pas comme sa légendaire aînée la 250 GTO, un palmarès sportif à la hauteur de son formidable potentiel. Coupé dans son élan par un changement brutal de la législation, censé mettre un terme à la course à la puissance du groupe B, Ferrari se retrouva brutalement en situation difficile alors que la production de la 288 GTO Evoluzione (la version course) qui ne démarra qu'en 1985, n'avait permis de construire que cinq voitures. Un camouflet




au regard du travail accompli pour la mise au point de la 288 GTO Evoluzione, dont la préparation était remarquable. En effet, elle possédait 650 ch pour un poids d'à peine 940 kg, ce qui lui permettait d'atteindre 369,8 km/h et d'abattre le 0-100 en quatre secondes. Ce revirement va engendrer une flambée des cours de revente des quelques modèles de route produits. Sa carrière de voiture de course ainsi compromise, la 288 GTO Evoluzione permettra toutefois de poser les bases d'un projet plus extrême encore d'une version routière qui allait marquer l'histoire du constructeur



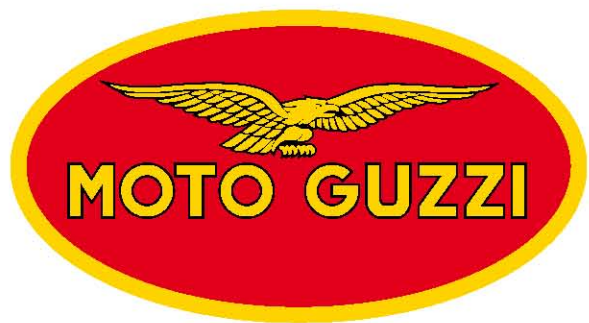
de Maranello, la F40. On peut d'ailleurs noter une ressemblance visible au niveau du design entre les deux autos. On comprend alors aisément que la Ferrari 288 GTO, première «supercar» de la marque née sous l'impulsion du Commandatore, soit parmi les bolides rouges les plus convoités aujourd'hui sur le petit marché des «collectors». Ses cours sont très élevés et les rares modèles qui changent de main, s'échangent généralement autour des 400.000 euros. C'est un cours élevé mais justifié, car la clientèle a beaucoup changé et on ne spéculait plus sur les Ferrari comme à la fin des années 80, après la mort du Commandatore. Seuls les vrais passionnés et heureux propriétaires fidèles à la marque, s'intéressent encore à des modèles d'exception comme la Ferrari 288 GTO. Ayant un ADN de pure sportive, associé au prestigieux

blason au cheval cabré, la Ferrari 288 GTO reste en tant que véritable pièce d'orfèvrerie, une icône dans le patrimoine et le passé de la marque.

En définitive, la Ferrari 288 GTO, grâce à son avant-gardisme technique issu de la compétition et ses performances ébouriffantes, a donné naissance à une race de «supercars» d'exception, dont sa descendante directe, la F40. Sa rareté fait qu'elle est aujourd'hui un objet très convoité. Mais qu'on ne s'y trompe pas, sa réputation ne tient pas qu'à sa rareté. La Ferrari 288 GTO est un vrai pur sang, qui cache sous son capot une écurie de chevaux révoltés et qui peut s'enorgueillir d'arborer une ligne sublime, digne d'un grand designer comme Pininfarina...

A photograph of a red Ferrari 288 GTO parked on a street at night. The car is in the foreground, showing its rear and side profile. In the background, there is a building with large glass windows that are brightly lit from within, revealing interior displays. A street sign on a wooden post is visible behind the car. The overall scene is illuminated by the warm light from the building and the cool tones of the night.

la Ferrari 288 GTO, grâce à son avant-gardisme technique issu de la compétition et ses performances ébouriffantes, a donné naissance à une race de «supercars» d'exception, dont sa descendante directe, la F40. Sa rareté fait qu'elle est aujourd'hui un objet très convoité.



V7 2014

Forme délicieusement rétro, chromes judicieusement placés, quelques accessoires en métal, peinture mate sur la Stone ou jantes à rayons sur la Special, déclinée en trois versions, la Moto Guzzi V7 bénéficie pour 2014 d'évolutions techniques et cosmétiques mineures. Avec la Moto Guzzi V7 Stone, vous naviguez dans l'esprit rétro. Une moto simple, presque un éloge au glorieux passé de Mandello del Lario, ville où fut créée la Moto Guzzi en 1921.

Coté technique, ces nouvelles V7 bénéficient principalement d'un nouvel alternateur, à présent refroidi en bain d'huile, pour améliorer sa longévité. Cela modifie légèrement la face avant du bicylindre en V à 90° du fait de l'adoption d'un carter plus compact. La V7 séduit par sa grande facilité de prise en main. Étroite et basse de selle, elle permet à la plupart des conducteurs de poser les deux pieds à plat au sol. Avec les V7 Stone et Special, le conducteur bénéficie d'une position de conduite buste droit naturelle et reposante, avec un guidon haut et large. Sur la V7 Racer, dotée d'origine d'une selle monoplace et d'un petit saut de vent, les repose-pieds reculés et les guidons bracelets imposent une position de conduite nettement plus sportive, en appui sur les avant-bras.

Toutes disposent d'une instrumentation lisible comprenant tachymètre et compte-tours cerclés de chromes et pourvus d'un petit cadran interne à affichage digital. Totaliseur kilométrique et trips à gauche, température extérieure et horloge à droite.

Moto Guzzi a modifié certaines pièces moteur depuis deux ans avec de nouvelles culasses, un nouvel alternateur cette année, et un allumage retouché, afin d'améliorer l'agrément du moteur au démarrage et durant la mise en température.

La nouvelle génération de Moto Guzzi V7 se veut donc plus docile et régulière.

Dotée d'un équipement moderne, d'une partie-cycle rigoureuse et d'un moteur Euro3 de 744cc, la V7 reprend la forme fuselée et étroite du réservoir, qui s'étire jusqu'à la selle. Ses caches latéraux lui confèrent

une personnalité visuelle bien marquée, comme son ancêtre. Le charme de la V7 s'exprime également par l'arrivée de jantes bâtons et les robes 2014 (Noir mat, Vert mat et Rouge brillant). Elle se pare d'un tout nouveau réservoir en métal ainsi que d'un nouveau moteur modifié à 70%, pour de meilleures performances et d'une consommation réduite. Elle adopte également des supports d'indicateurs de direction flexibles, des soufflets de suspension, ainsi que de nouveaux pneus Pirelli Sport Demon.

Simple, épurée, presque distinguée, elle possède une classe naturelle et quelque chose d'intemporel. À la conduite, même si Moto Guzzi a travaillé pour faciliter la prise en main, la V7 reste assez atypique et, du coup, offre son lot de sensations. Au final, on retiendra l'authenticité que véhicule cette moto au sein d'une production parfois bien aseptisée...





**JB
1735****BLANCPAIN**

MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

L-evolution Flyback et grande date

Inspiré par l'univers de la course automobile, la dernière-née de la collection L-evolution de chez Blancpain est dotée d'un chronographe flyback à rattrapante et d'une grande date, le tout dans un boîtier de 43 mm en fibre de carbone et or blanc.

La collection L-evolution reflète les facettes les plus dynamiques et avant-gardistes de Blancpain. Ces modèles s'illustrent par leurs mouvements novateurs, alliant technologie de pointe et respect de l'art horloger, notamment des calibres, dotés de 3 barils montés en série, qui assurent une réserve de marche de 8 jours et garantissent à tout moment une énergie constante.

Avec un parti-pris aussi extrême, l'horloger du Brassus ne pouvait utiliser que des fibres de carbone pour développer une telle montre ! Ses propriétés ? Légèreté et robustesse. Son look ? Viril et sportif. Cette matière high-tech a ainsi été utilisée pour réaliser certains composants de la montre : lunette, fond, cadran et une partie de la boucle du bracelet sont en carbone. Cette montre reflète l'engagement de Blancpain dans l'univers du GT.

L'affichage de la grande date à 6h reprend une police digitale, sportive et automobile. Le tout est renforcé par des touches de rouge qui détonnent sur le fond noir. Le poussoir à 8h00 rappelle la forme d'un bouchon de réservoir et le compteur à 9h00 est en

forme d'écusson.

Côté moteur, le calibre 69F9 avec ses 409 composants et 44 rubis dispose de 40 heures de réserve de marche. Il est doté d'une roue à colonnes qui garantit une réaction très précise des poussoirs et d'un embrayage vertical qui évite tout saut inopiné de l'aiguille au démarrage du chronographe. Ce mouvement associe un chronographe flyback à rattrapante et une grande date à double guichet. La glace saphir laisse entrevoir ce mouvement à la décoration unique. De nombreuses étapes ont été nécessaires pour arriver à ce résultat. Les composants ont subi un abaissement de matière bicolore micro-billé (doré 5N ou rhodié selon les finitions). Quant aux terminaisons à traits tirés des ponts en NAC, elles ont cet aspect anthracite si spécifique de ce traitement.

Agrémenté de surpiqûres, le bracelet, en alcantara noir est doté d'inserts en carbone, rappelant les dernières évolutions en matière de développement des voitures de course. Ultime détail, le capot de la boucle déployante est en carbone lui aussi.



BMW Polo Masters Saint Tropez

Le tournoi international de haut niveau créé il y a 27 ans par Jean-Yves Delfosse fait son grand retour cette saison, dans le cadre prestigieux du Polo Club Saint-Tropez. Six équipes de très haut niveau (12-15 goals) en compétition ont orchestré un spectacle exceptionnel, ouvert au public. Un espace Lounge VIP et un village de tentes a accueilli les partenaires et leurs invités. Une coupe 100 % féminine, l'Old Car Trophy et un grand défilé de mode ont rythmé l'événement avec élégance.

Créé il y a 27 ans, le tournoi n'a jamais cessé de se renouveler et de faire preuve d'originalité, pour attirer un public toujours plus nombreux lors de ce rendez-vous à la fois sportif, convivial et chic. Pour cette 27^e édition, le milliardaire pakistanais Alshair Fiyaz et Corinne Schuler ont ouvert les portes du Polo Club de Saint-Tropez pour accueillir le BMW Polo Masters. Ce site de prestige doté d'installations exceptionnelles et très bien adaptées, a donné encore plus d'envergure à l'événement, lui permettant de rayonner de mille feux, tout comme le maillot d'argent remis conjointement par les communes de Gassin et Saint Tropez.

6 équipes internationales étaient là, venues des États-Unis, du Pakistan, de Suisse, d'Italie et de Chine. De nombreux joueurs professionnels argentins étaient présents, dont plusieurs joueurs de handicap 7 (le handicap maximum étant de 10 au polo). Ces 6 équipes, se sont affrontées pour décrocher le célèbre « Maillot d'argent », réalisé par le sculpteur Xavier de Fraissinette et remis conjointement par les villes de Gassin et de Saint-Tropez. 8 cavaliers se sont affrontés dans cette coupe très disputée.

De jour comme de nuit, sport, élégance, animations et soirées à thème font des tournois du BMW Polo Masters, des événements conviviaux et festifs que l'on ne rencontre nulle part ailleurs.

Cette année, les festivités ont débuté par un défilé d'une trentaine de voitures de collection. Le Julian Joailliers Old Car Trophy, est un concours très convoité depuis de nombreuses années, dans lequel chaque équipage comprend une belle élégante coiffée d'un magnifique chapeau.


Le 1^{er} Prix Élégance Auto a été décerné cette année à une Talbot T14 1956.

Le 2^{ème} Prix Élégance Auto à une Ferrari 275 GTB 1966 by Pininfarina.

Et le Prix concours de chapeau à une Citroën DS cabriolet Chapron 1965.

Pour rester dans la lignée de ces concours d'élégance, Madame Genenière de Fontenay a choisi cet écrin raffiné pour organiser l'élection de Miss Prestige Provence 2014, en présence de Marie-Laure Cornu, Miss Prestige France et de 3 Miss vedettes. Organisée et mise en scène par Lydie Enguehard / eventShowmodel, l'élection s'est clôturée avec un défilé de mode des Miss Prestige vedettes, habillées par le créateur Frederic Duverneuil, habilleur officiel de cette élection.

Ouvert à tous, ce rendez-vous sportif, chic et convivial, est l'occasion rêvée de découvrir le polo, subtile alliance d'un sport équestre et d'un sport d'équipe.



Ces 6 équipes, se
sont affrontées pour
décrocher le célèbre
«Maillet d'argent»,
réalisé par le sculpteur
Xavier de Fraissinette
et remis conjointement
par les villes de Gassin
et de Saint-Tropez.
8 cavalières se sont
affrontées dans cette
coupe très disputée.

COHIBA

Piramides Extra

Cohiba nous propose un Figurado nommé Piramides Extra, relativement proche en taille du Pirámides Edición Limitada 2006. Nous retrouvons la nouvelle bague incrustée de l'hologramme, apparue sur la gamme Cohiba Behike. Une belle réalisation pour amateur de cigares à forte personnalité.

Le Pirámides Extra est un complément de la ligne Clásica de Cohiba. Sa vitole extraordinaire et exclusive devrait attribuer à cette marque de Habanos-Premium, une nouvelle préférence.



Le Pirámides Extra est un complément de la ligne Clásica de Cohiba. Sa vitole extraordinaire et exclusive devrait attribuer à cette marque de Habanos-Premium, une nouvelle préférence. D'autre part, cette vitole bénéficie d'une nouvelle bague Cohiba, une première pour la Línea Clásica. La vitole de manufacture du nom de Pirámides Extra (bague 54 x 160 mm longueur) est exclusivement fabriquée pour Cohiba.

L'une des qualités essentielles de ce nouveau cigare Cohiba se trouve dans sa présentation. Grâce à sa nouvelle bague repensée avec son hologramme, il est facilement reconnaissable par les aficionados. Très beau conditionnement en boîte vernie de 10 cigares, ce Havane est absolument magnifique ! Sa cape est grasse et luisante, parfaitement posée et lisse.

À cru, le tirage est excellent, les arômes en bouche

sont nettement boisés, avec des senteurs d'humus et de champignons. Le toucher est souple, le remplissage parfait ! En bouche le havane est quand même impressionnant avec ses 21,4 mm.

À l'allumage, la fumée est d'une grande densité aromatique, déjà grasse et très belle en bouche ! Au premier tiers, il y a une nette dominance de bois précieux et de noisette grillée. Le registre est sensiblement similaire tout au long de ce tiers.

Au 2^e tiers, il y a un net changement, avec beaucoup plus de longueur en bouche et de profondes notes de café. La puissance augmente crescendo, avec une grosse dominance torréfiée, des notes épicées et poivrées, qui viennent agrémente le tout.

Au 3^e tiers, le cigare est boisé et poivré, la fumée est de plus en plus grasse, avec une nette augmentation de puissance.

Le Cohiba Pirámides Extra est un splendide module, qui ravira les fidèles de la marque Cohiba, avec des arômes de bois précieux évoluant sur de belles notes épicées. Un grand classique disponible depuis juin 2014 au Maroc !



Lifestyle

Évasion de rêve

par Laura Moutafak

VIRginia Interna

VIRGINIA
INTERNATIONAL
RACEWAY



ntional Raceway



VIR est un complexe de gros calibre, avec toutes les installations qu'on peut attendre d'un tel site de course, comme un race shop, un restaurant, une boutique de souvenirs, en plus de deux bâtiments pour la gestion de la course. La piste est ouverte 51 semaines par an... Elle est fermée seulement entre Noël et le Jour de l'an. Circuit à la fois intéressant et « old school », c'est un tracé très technique et rapide, qui semble plaire aux pilotes !



Virginia International Raceway est situé à Danville dans le sud de la Virginie, tout juste à la frontière de la Caroline du Nord.

Inauguré en 1957, le tracé a été le théâtre de nombreux événements sportifs, dont la première course GT badgée IMSA en 1971, jusqu'en 1974, quand le circuit a été fermé pour des raisons économiques. Le calvaire a pris fin en 2000, après une réfection complète de la piste, qui a conservé néanmoins sa longueur originelle de 3,27 miles ou 5,262 km. Si la réouverture a été applaudie par les acteurs des sports mécaniques américains, le circuit n'a pas échappé à certaines critiques, telles que le fait qu'on n'ait pas élargi la piste. Ce défaut a été corrigé pour 2014, puisque la piste a été élargie de près de 1,80 m à plusieurs endroits, pour

faciliter les dépassements, le tout sans altérer le tracé originel et la trajectoire qui y correspond. De quoi réjouir de nombreux pilotes !

Le tracé de la piste consiste en deux grandes lignes droites, des « S » rapides, une section lente et une autre moyenne, qui sont toutes deux très techniques. L'ensemble du tracé est un défi que relèvent tous les ans les pilotes de la Grand Am Cup et du World Challenge. On y retrouve aussi de nombreuses courses de club racing, de la SCCA et de NASA. Les pilotes de NASCAR y viennent de la Caroline du Nord voisine pour faire des réglages pour leurs deux courses de circuit routier.

Mais, outre ces modifications touchant la piste elle-





même, d'autres aménagements ont été opérés. La ligne de départ/arrivée a été déplacée juste après la sortie des stands, pour permettre une meilleure visibilité aux spectateurs. Autre petit plus non négligeable, le paddock nord a été entièrement re-surfacé.

Le Virginia International Raceway est un circuit très vivant. En effet, il accueille plusieurs événements tout au long de l'année, notamment le Heacock Classic Gold Cup Historic Races & Car Show, qui se déroulera durant 3 jours, du 26 au 28 Septembre 2014. La course comprendra des voitures datant au minimum de 25 ans. Auparavant, l'évènement avait vu defiler des Austin Healeys et la Maserati 450S, comme celle que Carroll Shelby avait conduite quand il a gagné sa première course au VIR !



Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne-France)

Né à Saint-Etienne le 19 octobre 1942. Études 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 sur le design et sur des thèmes régionaux dans la presse locale.

Techniques favorites : aquarelle, craie pastel et mine graphite.





Gentlemen DRIVERS



MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :

Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

J'ENVOIE UN CHÈQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE PRESENTE

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

AWARDS



CONCOURS DE LA PLUS BELLE VOITURE DE L'ANNÉE 2014

AU ROYAL MANSOUR MARRAKECH
8 NOVEMBRE 2014



ROYAL MANSOUR
MARRAKECH

PURE ALFA ROMEO.



ALFA ROMEO 4C.

PURE TECHNOLOGY, PURE STYLE, PURE PLEASURE.