

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

**HERVÉ
CHARBONNAUX**
LE PERE DU RALLYSTORY



Bentley
Continental GT Speed p.48
Course à l'armement

Mercedes
AMG GT
Nouvelle étoile

Audi
TTS p.54
Fidèle à lui-même

Lancia
Delta p.72
Une Lancia à la sauce Fiat



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

RENAULT CLIO

AVOUEZ QUE VOUS AVEZ DÉJÀ RÊVÉ D'ELLE



Photo non contractuelle

JWT

Un financement à taux 0,99% HT avec assurances DVI et tous risques hors RC. Basé sur un apport de 35,8% min du prix du véhicule. Montant de la mensualité de 94 mois hors assurance et frais de dossier. Offre sous réserve d'acceptation de votre dossier par RC Finance Maroc 44, boulevard Khald Tensu et oulad, Casablanca



À partir de **999** Dhs TTC/Mois

DRIVE THE CHANGE



Édito



Ahmed Kseibati

Paris, la Mecque de l'automobile

Comme tous les deux ans, Paris connaît un événement majeur, qui n'est autre que le Salon de l'automobile, qui se tient au Parc des Expositions, porte de Versailles.

Cette édition ne déroge pas à la règle, puisque tous les constructeurs ont préparé au moins une nouveauté pour Paris et ses plus de 1.231.000 visiteurs, attendus pour battre le déjà très beau record d'affluence établi lors de l'édition 2012.

Tout le monde était fin prêt. Audi avec ses TTS et TTS cab, BMW avec son X6 et sa M4 cab, Ferrari avec la 458 spéciale A, Fiat avec sa toute dernière déclinaison de la 500X, Renault qui relance son Espace, Jaguar avec son XE, Mercedes avec sa nouvelle arme fatale, la GT AMG, Volvo et son nouveau XC90 et enfin Volkswagen, avec son cheval de bataille, la toute nouvelle Passat.

Il s'agit bien sûr de ne pas oublier dans ce numéro un gentleman hors pair, amoureux de courses et de belles voitures.

Je vous souhaite une excellente lecture,
chers Gentlemen Drivers.

Sommaire

08 **Motors**

- 08>12 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine
14>16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
18>21 **Essai** Essai BMW Série 6 et 7 par Youssef Bennour
22>25 **Essai** Essai Jeep Renegade par Youssef Bennour
26>31 **Essai** Essai Hyundai Elantra par Youssef Bennour
32>37 **ActuEvenement** Mondial de Paris 2014 par Youssef Bennour
38>41 **AutoConcept** Audi Quattro Laserlight Concept par Youssef Bennour
42>47 **AutoException** Mercedes AMG GT par Youssef Bennour
48>53 **AutoException** Continental GT Speed par Youssef Bennour
54>58 **AutoException** Audi TTS par Youssef Bennour



60 **Entretien du mois** **Hervé CHARBONNAUX**

- >71 Gentleman Rebel par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
72>78 **AutoLégende** Lancia Beta par Youssef Bennour
80>81 **MotoException** Aprilia 1000 Tuono V4 R APRC ABS par Lina Mouafak

82 **L'Homme**

- 82>83 **Montres** Cartier Tank MC Chronograph par Lina Mouafak
84>85 **Sport d'élite** FIA Formule E Championship par Lina Mouafak
86>87 **Cigare** Cohiba Behike BHK 56 par Antoine Delmas

88 **Lifestyle**

- 88>91 **Evasion** Circuit de Donington Park 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





Heure Essentielle

12h-13h du lundi au vendredi

LES ÉCO

&

LR LUXE RADIO
ALLIÉE À L'ÉCOLE D'ÉCONOMIE GÉNÉRALE

DÉCRYPTAGE DU «CAHIER PME» TOUS LES JEUDIS DÈS 12H15 AVEC HOUDA SIKAOUI (LES INSPIRATIONS ÉCO), SAMIRA CHETOUANI & SARA RAMI (LUXE RADIO) POUR UNE ANALYSE DES PROBLÉMATIQUES DE L'ENTREPRISE SOUS UN NOUVEAU FORMAT.

Kia Motors Binomeir Group part à la reconquête de ses clients



Pas de délai de grâce pour le nouveau représentant de la marque Kia au Maroc, et conscient de l'enjeu, Kia Motors

Binomeir Group (KMBG), importateur exclusif de Kia au Maroc, part à la reconquête des clients de la marque. La Caravane Kia sillonnera dix grandes villes du Maroc, de Mohammedia à Agadir, en passant par Casablanca, Rabat, Kénitra, Tanger, Fès, Meknès, Marrakech et Oujda. Le but est d'effectuer des diagnostics gratuits et d'informer les clients sur l'état technique de leurs voitures. À cette fin, KMBG mobilisera durant 66 jours ses techniciens qui seront épaulés par des ingénieurs Kia venus spécialement de Corée.

À cette occasion, les clients de Kia seront récompensés pour leur fidélité et se verront offrir des services et des cadeaux. Cette reprise de contact avec les propriétaires de véhicules Kia vise à restaurer la relation de confiance entre les deux parties et de promouvoir le partage des valeurs du groupe.

Pour rappel, la marque Kia a été introduite au Maroc depuis plus de 10 ans. Aujourd'hui, ce sont près de 40.000 automobilistes qui ont fait confiance à la marque.

La nouvelle Ford Mondeo offre en première mondiale la technologie de détection piéton.

Conformément à la tradition d'innovation de Ford, chacun de ses modèles apporte son lot d'innovations. Cette fois, c'est au tour de la nouvelle Ford Mondeo de marquer le point. En effet, la familiale de la marque de l'Ovale bleu est la première au monde à proposer la nouvelle technologie de détection piéton, qui pourrait réduire la gravité des accidents ou aider les conducteurs à les éviter.

Concrètement, le nouveau système pré-collision avec détection des piétons peut détecter des personnes se trouvant devant la voiture ou qui pourraient couper la route et active automatiquement les freins si le conducteur ne répond pas aux alertes.

Le système collecte des informations depuis une caméra placée sur le haut du pare-brise et des radars situés dans le pare-choc et les analyse via une base de données

intégrant des « formes de piéton » pour distinguer les gens des objets typiques de l'environnement routier. Ce système innovant fait partie du pack Assistance pré-collision, qui introduit également le freinage autonome, qui peut activer les freins en cas de risque de collision pour aider à atténuer les chocs jusqu'à la vitesse maximale du véhicule.

«Tkayes Style» Une démarche originale pour sensibiliser aux accidents de la route

Pour contribuer à la sensibilisation à la prévention des accidents de la route, Renault Maroc a choisi d'innover,

en lançant le premier grand concours de création d'affiches et de vidéos sur la thématique de la prévention routière. Ce concours, dénommé « Tkayes Style »,



donne la parole aux jeunes et leur permet de devenir partie prenante de la démarche de sensibilisation. Cela a été possible à travers les réseaux sociaux. Cette initiative s'inscrit dans le partenariat qui lie Renault Maroc et le Comité national de prévention des accidents de la circulation (CNPAQ) et bénéficie du support du ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique.

En sus du concours « Affiches », qui s'est déroulé du 5 mai au 10 juillet 2014, la deuxième édition s'est distinguée par l'organisation d'un concours Inter-écoles pour la « Catégorie Vidéo », baptisé « Tkayes Dqiqa ». À travers cette catégorie, les jeunes talents, poursuivant leurs études dans les instituts spécialisés en arts visuels et cinéma, ont été invités à réaliser une vidéo d'une minute sur le thème de la prévention routière. Cette occasion a été également mise à profit pour faire bénéficier les participants de l'encadrement et du coaching de professionnels des métiers de l'art vidéo et de la création cinématographique.

Pour le moment, l'opération connaît un grand succès, puisque le concours totalise plus de 2.000 participations et près de 75.000 fans sur la page Facebook dédiée à « Tkayes Style ».

CONTRIBUTION LIBÉRATOIRE

VOUS MÉRITEZ LE MEILLEUR

Grâce à son expertise et son appartenance à un grand groupe bancaire international, Société Générale Maroc est votre interlocuteur privilégié pour l'ouverture de vos comptes en devises et pour vos démarches « Contribution Libératoire ».



Expertise internationale



Réactivité



Confidentialité



Conseil personnalisé



Solutions produits

يَدْنَا فِي يَدِكَ



الشركة العامة
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE



Contactez notre banque privée

05 22 42 42 48

www.sgmaroc.com

La Skoda Rapid Spaceback commercialisée par CAC



Récemment introduite par l'importateur de Skoda (CAC), la Rapid Spaceback vient combler le vide entre la Fabia et l'Octavia. Esthétiquement, la Rapid Spaceback adopte le faciès de la Rapid. Le profil, lui, voit l'apparition d'une vitre latérale au niveau de la custode arrière ainsi que d'un porte-à-faux plus court.

Côté mensurations, la Rapid Spaceback ne mesure que 4,30 m de long, soit un peu moins d'une vingtaine de centimètres par rapport à la berline dont elle dérive. Cela n'empêche pas la tchèque de s'avérer habitable, puisque sa banquette accueille confortablement trois adultes, tandis que son coffre affiche 415 litres, ce qui est un volume situé dans la bonne moyenne du segment des compactes.

Mécaniquement, seule la motorisation 1.6 TDI de 90 chevaux est disponible, associée à une boîte manuelle à 5 rapports. Ce bloc d'origine VW s'avère très sobre, avec une consommation mixte de 4,4 l/100 km. Comme la Rapid tri-corps, la Rapid Spaceback se décline en deux niveaux de finition : Ambition et Elégance. Cette dernière propose une dotation riche avec, entre autres, la climatisation auto, le volant multifonctions et les jantes aluminium de 16 pouces. Quant au tarif, il s'échelonne de 164.000 à 181.000 DH.

Vivo Energy Maroc lutte contre l'abandon scolaire dans le monde rural

Vivo Energy Maroc s'engage contre l'abandon scolaire dans le monde rural. C'est ainsi que l'entreprise a donné, le 11 septembre 2014 à El Jadida, le coup d'envoi de son opération annuelle de distribution de cartables et de vélos au profit des enfants défavorisés du Royaume. Cette action est déployée annuellement, en partenariat avec l'association l'Heure Joyeuse et le Rotary Club de

Casablanca Mers Sultan. Les premiers bénéficiaires de cette opération ont été les enfants du groupe scolaire Lahouira, situé dans la commune rurale de Lamharza. L'opération, qui devrait concerner d'autres établissements des zones enclavées du Royaume, vise à distribuer plus de 300 vélos et 3.300 cartables aux enfants les plus nécessiteux. Les critères d'attribution des vélos sont fixés par rapport à l'éloignement de l'établissement scolaire (au moins quatre kilomètres) et à la situation économique du foyer. Tous les vélos sont fournis avec un casque de protection, un kit de réparation, un cadenas et un brassard de signalisation.

Commentant cette action citoyenne, Mohammed Raihani, directeur général de Vivo Energy Maroc a déclaré : « L'amélioration des conditions d'accès à l'école est l'un des domaines de prédilection de notre entreprise. Notre principale contribution à ce niveau consiste à fournir à nos jeunes concitoyens une aide pratique, leur permettant d'améliorer leurs conditions d'apprentissage et de soutenir leur élan en matière d'éducation ».

Les exportations marocaines du secteur automobile se portent bien

La quatorzième participation des professionnels marocains de la pièce de rechange automobile au salon Automechanika qui s'est déroulé à Francfort jusqu'au 20 septembre dernier avait pour but d'améliorer leur pénétration sur le marché européen, de lancer de nouveaux partenariats commerciaux et de promouvoir l'image du Maroc en tant que nouvelle plateforme automobile au niveau du bassin méditerranéen. Au total douze exposants ont présenté leurs produits (batteries et radiateurs pour véhicules, ressorts pour camions poids lourd, vitrage automobile, pièces de freinage et d'embrayage, filtres, chemises et pistons pour moteurs ainsi que les câbles de commande à distance) dans un pavillon d'une superficie de 153 m². Ils ont bénéficié de l'accompagnement de Maroc Export, entité organisatrice de cette participation ainsi que l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile (AMICA).

En chiffres, les trois dernières années ont connu une augmentation remarquable des exportations marocaines du secteur automobile. Ce résultat s'explique principalement par la prospérité du secteur de la construction automobile au Maroc qui a généré 30,9 milliards de DH en 2013 contre 25,2 milliards en 2012. Par catégorie, le câblage arrive en première position avec des exportations qui ont dépassé les 16 milliards de DH en 2013. Quant aux exportations des sièges et des coiffes des sièges, elles se sont élevées à 1,3 milliard de DH.

FORD KUGA, quand la technologie
vous emmène plus loin.



FORD KUGA

Finition Trend équipée de série de : Jantes en aluminium 17", régulateur de vitesse, aide au stationnement arrière, climatisation automatique bizona, ordinateur de bord multifonctions, système SYNC et bouton de démarrage Ford Power...

Trend TDCi à **269 000** Dhs

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siège : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
- Rabat : 05 37 72 58 46
- Meknès : 05 35 55 12 70
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Kenitra : 05 37 37 99 66
- Tanger 1 : 05 39 95 11 11

- Tanger 2 : 05 39 40 58
- Tetouan : 05 39 71 52 05
- Fès : 05 35 62 59 51
- Oujda : 05 36 52 40 20
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
- Marrakech 2 : 05 24 35 47 20

- Settat : 05 23 72 00 81
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Beni Mellal : 05 23 48 31 19
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- Safi 1 : 05 24 46 28 10
- Safi 2 : 05 24 63 03 63 / 67 / 68

- Chemasa : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 46 90 90
- Attasoula : 05 24 23 58 99
- Agadir 1 : 05 28 84 29 95
- Agadir 2 : 05 28 83 81 19 / 90 / 91
- Dakhla : 05 28 93 14 12 / 53



Go Further

LIBYA OIL MAROC

PARTENAIRE DE LA CINQUIÈME ÉDITION DU RALLYE OIL LIBYA DU MAROC

Pour la cinquième édition du Rallye OiLibya du Maroc, les organisateurs ont mis les petits plats dans les grands, en programmant pour la première fois deux finales internationales en son sein. De ce fait, le Rallye OiLibya du Maroc devient le plus grand Rallye-Raid d'Afrique et le deuxième plus grand au monde après le Dakar !! Partenaire officiel de cette édition, Libya Oil Maroc confirme son implication dans le développement des sports automobiles au Maroc.

Organisée par NPO Events du 3 au 9 octobre 2014, l'édition 2014 du Rallye OiLibya du Maroc débute à Erfoud, pour s'achever dans l'environnement charmeur de la ville ocre. Le parcours de cette édition se tiendra sur un parcours de 2.000 km de course, dont 1.450 km de courses Spéciales.

L'évènement rassemble chaque année depuis cinq ans de nombreux professionnels des sports mécaniques automobiles, mais aussi des amateurs et des passionnés en catégories auto, moto, SSV, camion et quad.

Cette année, le Rallye OiLibya du Maroc change de dimension, pour se confirmer comme l'une des grandes compétitions de sport mécanique automobile. Et pour cause, le rallye clôt deux grands événements sportifs internationaux : la finale du championnat du monde de la Fédération internationale de motocyclisme « FIM » et celle de la Coupe du monde de la Fédération internationale de l'automobile « FIA ». Pour la première fois, ces deux grands événements internationaux se tiendront simultanément au Maroc.

Acteur majeur du secteur des hydrocarbures au Maroc, Libya Oil Maroc compte un réseau de 177 stations-service.

Pour l'année 214, l'opérateur nourrit plusieurs projets d'envergure pour le marché marocain. On peut citer notamment le renouvellement du packaging des lubrifiants OiLibya. En effet, un nouvel emballage est prévu d'ici la fin de l'année, pour l'ensemble des gammes DeoMax et Accel. D'inspiration africaine, le nouveau packaging se veut plus ergonomique et répond aux normes internationales dans ce domaine. Ce changement vise une plus grande unité sur le plan de l'image et de la standardisation du processus de fabrication, pour l'ensemble des affiliés africains.



De plus, dans le cadre de son programme de développement, Libya Oil Maroc a lancé début 2014 un programme d'investissement d'un montant de 60 millions de dirhams, dédié à la fois à la modernisation et à la montée en puissance de l'usine de blending de lubrifiants des Roches-Noires.

Par ailleurs, Libya Oil Maroc est adjudicataire du marché lié à la construction des stations-service sur l'autoroute de Beni-Mellal depuis 2014. À cet effet, l'opérateur a inauguré le 17 mai 2014 un nouveau concept de stations-service. Avec un espace de restauration de 500 m², un espace de jeux, une boutique, une mosquée et une multitude de services, la nouvelle station de Libya Oil Maroc est un espace convivial. Une deuxième station-service, issue du même concept, sur la voie en sens contraire au niveau de Berrechid, est actuellement en cours de construction.

AXA

Patrick le Quément Récompense internationale

Celui qui a été à la tête du Design de Renault entre 1995 et 2009 recevra le prix EyesOn Design Lifetime Achievement Award 2015 en juin prochain à Détroit. Le designer français, à qui on doit notamment la Twingo, le Scenic, la Megane II et la Laguna II parmi tant d'autres, a été reconnu par ses pairs, puisque ce qui fait la particularité de ce prix est qu'il est concédé par un jury composé des designers l'ayant déjà reçu. Sur cette liste, nous retrouvons, entre autres, Peter Schreyer, Chris Bangle, Walter de'Silva, Nundo Bertone ou encore Sergio Pininfarina. C'est officiellement le premier designer français à le recevoir, bien que sur la liste vous trouverez le designer Raymond Loewy qui est né en France, ce dernier ayant été naturalisé aux États-Unis. Celui dont on dit qu'il a inventé le design instinctif, après avoir quitté Renault, a été contacté par un groupe français et s'est donc mis à dessiner des bateaux.



Ferrari Di Montezemolo est parti

C'est la fin d'une ère. Après 23 ans à la tête de Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo a annoncé son départ de Maranello. Il faut dire que c'était quelque peu prévisible, suite à la succession de critiques formulées par le président exécutif du groupe Fiat, Sergio Marchionne. En effet, si l'Italo-Canadien a reconnu que les résultats économiques de Montezemolo étaient bons, il lui a plutôt reproché les résultats sportifs de la Scuderia. N'ayant plus gagné de titre depuis 6 ans maintenant, Marchionne a trouvé une bonne excuse pour écarter l'élégant patron de Ferrari, qui n'était pas toujours en phase avec la stratégie

décidée par le président de Fiat. Prenant les rênes de la marque en 1991, alors qu'elle passait par des moments difficiles, il a su lui donner l'aura qu'elle a aujourd'hui. Il est à l'origine des Ferrari Store, de l'atelier de restauration, de la certification des modèles anciens et en dernier lieu, de l'atelier de personnalisation « Tailor Made ». Autant dire que son nom sera toujours associé à Ferrari.



Voiture connectée Marché quadruplé en 2020

Menée par Strategy& et PwC, en collaboration avec le Center of Automotive Management (CAM), l'étude sur l'avenir de la voiture connectée, « Connected C@r 2014 », a révélé que le marché mondial passerait de 31,87 à 115,2 milliards d'euros entre 2015 et 2020. Pour arriver à ce résultat, différentes catégories ont été analysées, à savoir la gestion de la mobilité, la gestion du véhicule, le divertissement, le confort, l'aide à la conduite, la sécurité et la fonction domotique (ensemble des techniques de l'électronique, de physique du bâtiment, d'automatisme, de l'informatique et des télécommunications utilisées dans les bâtiments). Selon Connected C@r 2014, il semblerait donc que dès 2015, la plus grande part de marché de la voiture connectée sera détenue par le segment sécurité, avec 12,18 milliards d'euros, suivi de celui de l'aide à la conduite, avec 7,49 milliards. Enfin, l'étude met également en garde contre les cyber-attaques, qui peuvent avoir de lourdes conséquences et font de la sécurité des données une question fondamentale, qui fera la différence par la suite.



EVENEMENTS GOLFIQUES 2015

7
TROPHEES
MULTI SPONSORS
SECTORIELS, B TO B

POUR PROMOUVOIR DES ENTREPRISES, DES SECTEURS D'ACTIVITE, DES REGIONS, LE GOLF, LA FONDATION SANADY
7 évènement, 120 sponsors, 800 entreprises participantes, 1000 décideurs invités.

PROGRAMME ANNUEL WWW.SWINGEVENTS.MA

HÔTELLERIE « RESTAURATION ET TOURISME »

Le 14 Février 4ème Edition, 18 trous 6 chefs au Royal Golf d'El Jadida.

DRIVER'CUP

« Trophée de l'Automobile en même temps que le salon de la Sous-traitance »
Le 25 Avril 3ème Edition au Royal Golf de Tanger.

AEROTIAL 'CUP

« Trophée de l'industrie aéronautique, spatiale et défense »
Le 16 Mai 2ème Edition au Casa Green Town de Bouskoura.

TRANSPORT LOGISTIQUE

Le 6 Juin 6ème Edition au Royal Golf d'El Jadida et Mazagan Beach Resort El Jadida.

BATIMMO' CUP « BTP et immobilier »

Le 3 Octobre 4ème Edition au Royal Golf d'El Jadida.

L'AGROFOOD' CUP

Le 24 Octobre 3ème Edition au Golf du Soleil à Agadir.

N.TIC' CUP

« Trophée des Nouvelles Technologies d'Information et Communication »
Le 21 Novembre 3ème Edition au Royal Golf d'El Jadida.

CONTACT :

Swingevents : 35, avenue du 2 Mars, 20500 Casablanca
Tél : 0522 4913 22 – Email : contact@swingevents.ma

PARTENAIRES MÉDIAS

100 ans de BMW Une i9 au programme ?

S'apprêtant à fêter son centenaire en 2016, BMW serait en train de préparer une sportive dépassant toutes les attentes, selon le site anglais Autocar. Basée sur la i8, elle serait baptisée i9. Cette super sportive radicale utiliserait la même structure en carbone que l'icône électrique de Mission Impossible 4. Se voulant plus agressive et plus puissante grâce à un groupe motopropulseur, il est annoncé qu'elle pourrait être animée par le 6-cylindres 3.0l, qui est en cours de développement et qui devrait faire ses débuts sous le capot de la future Série 7. Alors que l'i8, avec un 3 cylindres 1,5l turbo développe 231 ch, l'i9 devrait, naturellement, proposer une puissance plus importante, à travers son 6-cylindres. Les rumeurs annoncent une puissance cumulée avoisinant les 600 ch, puisque le bloc électrique de l'i8 développe actuellement 131 ch et verrait bien évidemment ce chiffre augmenter d'ici 2 ans si ce projet venait à se concrétiser. Il ne reste plus qu'à attendre donc les célébrations du centenaire de la marque à l'hélice, pour découvrir éventuellement cette super sportive écolo.



McLaren 625C Que pour l'Asie

Alors que tous les constructeurs ont choisi Paris pour dévoiler leurs nouveautés, McLaren a choisi Hong-Kong pour sa 625C (C pour Club). Mais cela a une explication bien logique, puisque ce modèle est exclusivement créé pour le marché asiatique. Reposant sur la base de la 650S et étant animée par le même V8 3.8l biturbo, qui développait 625 ch et un couple de 610 Nm sous le capot de la 12C, elle sera proposée en coupé et en Spider. Cette nouveauté vient répondre aux exigences particulières du marché asiatique. En effet, la clientèle locale avait envie d'avoir un modèle ayant évolué esthétiquement comme la 650S, sans pour autant en améliorer le moteur et le châssis. Annoncée comme étant plus confortable au

quotidien, la 625C affiche la même vitesse maximum que la 650S, qui est de 333 km/h pour le coupé et 329 km/h pour le Spider. Avec une progression des ventes de 20% en 2013 et plus de 30% en 2014, le marché asiatique a démontré une nouvelle fois que ses désirs étaient des ordres.



Allemagne Soutien à l'électrique

Lançant fin 2009 son prétentieux projet d'atteindre un million de voitures électriques sur les routes en 2020, l'Allemagne a dû revoir sa stratégie pour atteindre son but. Alors que pour cette année 2014, le marché allemand totalise 4.800 ventes, le gouvernement fédéral a décidé de mettre en place différentes possibilités, que les collectivités locales ont le choix d'adopter ou pas, pour atteindre leurs objectifs selon leurs capacités. Le gouvernement est prêt à donner aux collectivités la possibilité de ne pas respecter des lois fédérales à l'instar de l'interdiction de la circulation sur les voies réservées aux autobus, qui ne s'appliquerait plus aux véhicules électriques. L'autre point important de ce plan est la gratuité du stationnement. Ces privilèges pourront également s'étendre aux hybrides rechargeables dont l'autonomie est d'au moins 30 km. Il reste à savoir désormais si le nombre de villes adhérant à ce programme sera suffisant pour que l'Allemagne puisse enfin atteindre son objectif.





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

ESSAI BMW SÉRIE 6-7 HÉLICES AU PAYS DES MERVEILLES

Un BMW Série 6-7 Experience Driving, cela ne se refuse pas. Sur le marché depuis quelque temps et ayant déjà conquis leur public, le coupé et la limousine nous ont offert une expérience de conduite unique, dans l'arrière-pays munichoïse. Durant les quelques 900 kilomètres que nous avons parcourus, nous avons pu prendre en main la 640i Coupé, la 650i Gran Coupé, la 750i et le 750d. Des sensations différentes, certes, mais toujours cette même satisfaction quand vous arrivez à bon port. Entre confort irréprochable et sportivité, nous avons été servis.

Parcourir 900 km en 2 jours en BMW Série 6 (Coupé et Gran Coupé) et Série 7, cela peut faire rêver. Mais encore mieux que d'en rêver, c'est de le vivre. C'est donc à Munich que nous avons été conviés à essayer le haut de gamme de la marque à l'hélice. Une Série 6 séduisant par son dynamisme et sa ligne fluide, sans parler de ses motorisations et une Série 7 à la ligne toujours aussi statutaire, mais à la puissance transcendante.

C'est justement à bord de cette dernière que nous entamons nos essais. Le vaisseau amiral de BMW respecte bien évidemment les codes stylistiques de la marque, mais ceux-ci bénéficient d'un traitement spécial. C'est la limousine de la famille, donc c'est normal. En effet, si le double haricot domine toujours l'avant, en optant pour du chrome, il hypnotise les regards. Faisant appel à des projecteurs Full LED avec les fameux rings, mais intégrant également une bande



faisant office de clignotant, la Série 7 prouve que c'est possible de se distinguer, tout en respectant les codes. De profil, la présence des diffuseurs aérodynamiques avant « Air Curtain » améliore l'écoulement de l'air au niveau de la jupe et des roues avant. Mettant en avant un capot moteur allongé et un habitacle plutôt reculé, elle se veut classique certes, mais avec un dynamisme et une puissance subtils. Une fois à bord, nous plongeons dans une ambiance qui respire la modernité, mais aussi la sérénité. Bien évidemment,

les matériaux utilisés sont nobles et la finition est toujours aussi parfaite. Avec son écran de contrôle et « controller » iDrive Touch, nous avons pu naviguer entre les différentes fonctions proposées. Grâce au GPS, nous avons pu profiter au mieux des paysages de l'arrière pays munichois, sans risque de nous perdre, tout en profitant du système Hi-Fi Surround Sound System Bang & Olufsen et en basculant entre les différents modes de conduite. Alors que nous avons commencé la journée au volant de la 750d xDrive,



animée par le 6-cylindres en ligne qui développe 381 ch, nous avons pris en main par la suite la 750i. Et aussi écolo qu'on puisse être, c'est forcément pour ce V8 que notre cœur penche. Avec une puissance de 450 ch et la fameuse boîte automatique à 8 rapports, l'allemande nous a offert des sensations uniques à son volant,



faisant même oublier son gabarit par moment, ce qui n'est pas forcément chose aisée, quand on fait plus de 5 mètres de long. Le lendemain, nous avons rendez-vous avec le coupé d'abord. La 640i pour commencer. Respirant la puissance et la sportivité dans chacune de ses lignes, le Coupé met aussi en avant une silhouette harmonieuse. Avec un regard intimidant, un long capot nervuré, une ligne de toit parfaitement plongeante et un arrière large, intégrant des feux à la signature unique, le Coupé fait tourner des têtes partout où il passe. Avec sa finition M Sport, il a droit à des jantes 20" style 373 M à rayons doubles, qui donnent une vue imprenable sur les étriers de frein peints en noir. Pour ceux que nous avons dépassé sur la route, ils ont pu admirer le diffuseur arrière « Dark Shadow » métallisé, intégrant des sorties d'échappement chromées mat. Avec ses 320 ch, un couple de 450 Nm et la boîte à 8 rapports, c'était un vrai régal, pour les oreilles également, la sonorité du 6-cylindres étant agréable. Pour finir cet Experience Driving, c'est avec la 650i Gran Coupé que nous avons fait les derniers kilomètres qui nous restaient. La Gran Coupé est en quelques sorte le meilleur des deux mondes. Se basant bien évidemment sur le Coupé, elle s'est tout de même inspirée du vaisseau amiral de la marque, la Série 7. Autant dire qu'esthétiquement, elle est aussi sportive qu'élégante, avec des lignes subtilement puissantes. Cette polyvalence lui vaut d'ailleurs le succès qu'elle connaît depuis son lancement. Avec 450 ch et un couple de 650 Nm, et comme les autres modèles, la boîte automatique à 8 rapports, la 650i est une vraie sportive. Rapide, puissante et possédant une tenue de route exemplaire, elle a permis à notre pied droit de bien s'alourdir par moments. Mais rien d'anormal, nous sommes en Allemagne, après tout. Après les 900 km parcourus, nous nous sommes



rendus à l'évidence que malgré les grands discours que l'on tient sur le downsizing, on ne peut qu'apprécier un bon V8 avec ses performances, sa sonorité, mais également avec sa consommation. Autre conclusion à laquelle nous sommes arrivés, c'est que nous

préférons toujours un coupé à une limousine, à moins qu'on soit à l'arrière de celle-ci. Mais ce qu'il faut surtout retenir est que ce soit la Série 6 (Coupé et Gran Coupé) ou la Série 7, une BMW, c'est toujours exceptionnel à conduire.



par Ahmed Kseibati

JEEP RENEGADE

BABY SUV



Si Jeep a entamé le renouvellement de sa gamme, avec le lancement du Renegade, elle vise également son enrichissement et sa diversité. L'américaine, connue pour ses 4x4 au sens strict du terme, a, depuis la fusion Chrysler-Fiat, vu ses modèles évoluer pour répondre davantage aux attentes d'une clientèle plus friande des SUV, certes, mais pour une utilisation urbaine pour la majorité. Étant conscient de cet aspect des choses, le constructeur a décidé de lancer un petit SUV, qui garde les gènes de la marque, tout en s'adaptant aux attentes de son public plus urbain. C'est au centre d'essai de Balocco, près de Milan, que nous avons pu découvrir le dernier-né de la marque américaine, qui s'eupéanise de plus en plus.



La cote des SUV auprès du public ne cesse de croître. Ainsi, les constructeurs veulent tous être présents sur ce segment, qui compte de plus en plus de sous-segments. Chacun essaie de se distinguer, pour attirer l'attention d'une nouvelle clientèle. Pour cela, Jeep a lancé le Renegade, qui est annoncé comme un concurrent du Mini Countryman et du Renault Capture. Alors que le premier concept avait été dévoilé en 2008, c'est plutôt sur le concept de 2014 que se sont basées les équipes de Jeep pour ce nouveau modèle. De ce fait, le plus petit SUV de la gamme, aux dimensions

contenues, se fera remarquer grâce à son originalité, mais également grâce aux codes Jeep auxquels le public s'est habitué depuis tant d'années.

À notre arrivée au centre d'essai de Balocco, une horde de Renegade nous attendait. Que ce soit en blanc, en rouge ou en gris, la première chose qui nous interpelle est bien évidemment la silhouette de cette nouvelle Jeep. Reprenant la fameuse calandre à 7

Actu événement



fentes verticales mais en l'adaptant à son look, elle fait un clin d'œil à son passé à travers ses feux ronds qui ne peuvent que rappeler la Jeep Willys lancée en 1941. Le Renegade adopte des ailes généreuses, mais plutôt carrées, à l'image de ses lignes. Une vraie Jeep qui est loin d'adopter des rondeurs, mais qui réussit le pari de paraître fluide tout de même. Le dessin des

vitres répond également à cette rigueur, tout comme l'arrière, qui accueille de nouveaux feux carrés, avec une croix en leur centre qui accentuent l'originalité revendiquée.

Mais s'il y a bien une chose que l'on reprochait à la marque américaine, c'était bien sa finition intérieure. Mais nous l'avons vu avec le Cherokee, Jeep se met aux standards européens pour satisfaire ses clients. C'est donc le même soud de précision que nous avons retrouvé à l'intérieur du Renegade. L'utilisation de plastiques durs a été limitée et l'ergonomie ne peut que satisfaire le conducteur. En effet, pas de commandes superflues. La console centrale est dominée par un écran permettant de naviguer entre les différentes fonctions, alors que les commandes de la climatisation viennent prendre place un peu plus bas, ainsi que la commande permettant de basculer entre les modes de conduite selon le revêtement. C'est bien un SUV, après tout. Offrant un habitacle confortable et pouvant accueillir convenablement 4 adultes, le Renegade est, à l'instar de ses concurrents, polyvalent. Face à son tableau de bord à l'affichage simple et efficace, nous avons pris en main son volant multifonctions à 3 branches, pour un parcours tout-terrain. Cela reste un Jeep tout de même !

Si sur la route on ne peut rien lui reprocher, on le fera encore moins hors des sentiers battus, où il fait honneur à ses gènes et à son nom. Sur la piste d'essai 4x4 de Balocco, nous avons essayé la version Trailhawk avec sa transmission intégrale, qui en plus de compter 50 ch de plus que les autres versions, étant animée par le MJT 170, compte également 2 cm de plus de garde au sol (22 cm contre 20 cm). Équipé d'une boîte à vitesses automatique à 9 rapports, courts bien évidemment, le Renegade nous a largement prouvé ses aptitudes hors-piste, au moment où la majorité de





ses concurrents se limitent à une circulation urbaine. C'est donc avec une certaine aisance qu'il a exécuté des croisements de pont, des franchissements de pentes à 55° et même des mises en dévers. Tout cela, alors que certaines parties de la piste étaient boueuses. Avec un comportement routier irréprochable, une

polyvalence et une ligne originale, le Jeep Renegade nous a conquis lors de cet essai. Bientôt sur nos routes, il n'aura aucun mal à se faire une place dans le segment des petits SUV, d'autant plus que ses performances sur les terrains accidentés seront difficilement égalées par ses concurrents.



HYUNDAI ELANTRA

UNE BELLE CORÉENNE A IFRANE

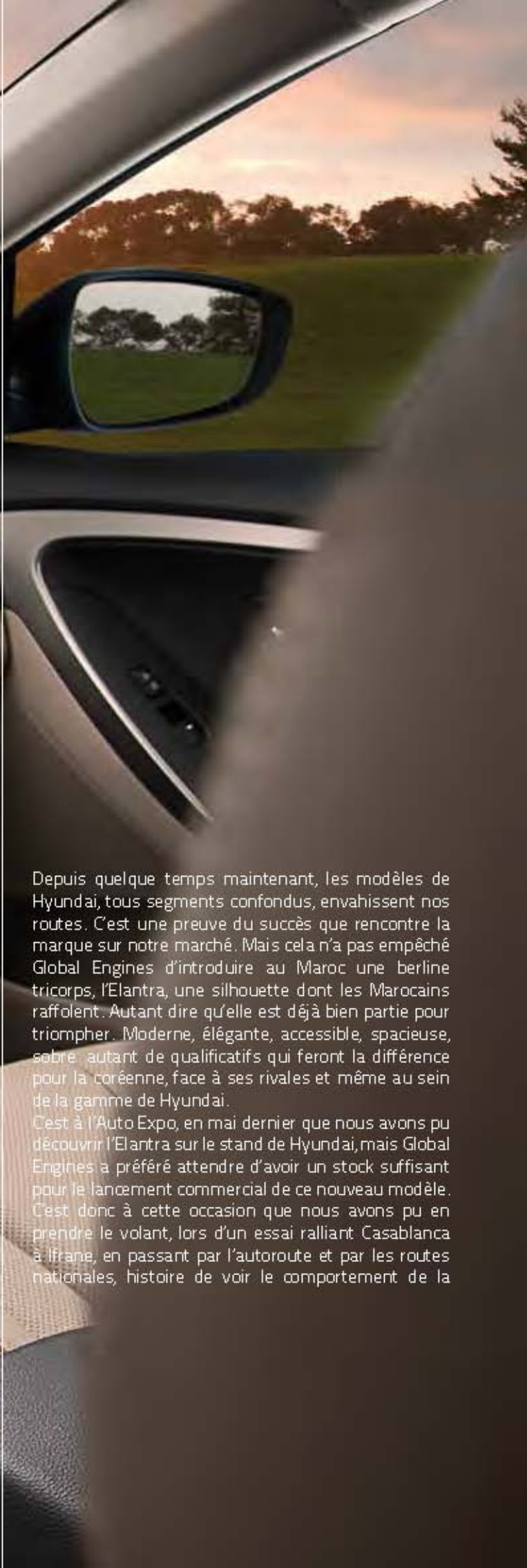
Ces dernières années, Hyundai n'a plus eu rien à prouver au public. Que ce soit au niveau du design, de la finition ou des motorisations, le constructeur coréen n'a plus rien à envier à ses concurrents européens. C'est donc tout naturellement que le public marocain a également été conquis. Il faut dire que Global Engines, importateur exclusif de Hyundai sur notre marché, ne lésine pas sur les moyens. Alors qu'il est déjà présent sur tous les fronts, le constructeur coréen enrichit sa gamme avec le lancement d'une nouvelle berline, l'Elantra, qui vient se placer entre l'Accent et l'i40. Nous avons eu l'occasion d'essayer ce nouveau modèle entre Casablanca et Ifrane.



Motors

Actu événement





Depuis quelque temps maintenant, les modèles de Hyundai, tous segments confondus, envahissent nos routes. C'est une preuve du succès que rencontre la marque sur notre marché. Mais cela n'a pas empêché Global Engines d'introduire au Maroc une berline tricorps, l'Elantra, une silhouette dont les Marocains raffolent. Autant dire qu'elle est déjà bien partie pour triompher. Moderne, élégante, accessible, spacieuse, sobre : autant de qualificatifs qui feront la différence pour la coréenne, face à ses rivales et même au sein de la gamme de Hyundai.

C'est à l'Auto Expo, en mai dernier que nous avons pu découvrir l'Elantra sur le stand de Hyundai, mais Global Engines a préféré attendre d'avoir un stock suffisant pour le lancement commercial de ce nouveau modèle. C'est donc à cette occasion que nous avons pu en prendre le volant, lors d'un essai ralliant Casablanca à Ifrane, en passant par l'autoroute et par les routes nationales, histoire de voir le comportement de la

Actu évènement

coréenne dans les différentes situations. Mais bien évidemment, avant de démarrer, nous avons bien pris le temps de passer en revue sa silhouette dans les moindres détails. Respectant toujours son fameux « Fluidic Sculpture », l'Elantra présente des lignes fluides et dynamiques et peut même se vanter d'avoir une certaine allure de coupé, grâce à sa ligne de toit plongeante. Ses projecteurs avant au dessin particulier lui confèrent la modernité qu'elle revendique, une impression qui se confirme également sur les feux arrière et leur dessin toujours aussi fluide.

Dans l'habitacle, dès que nous nous sommes installés au volant, nous avons pu retrouver les éléments qui ont fait le succès des autres modèles de la gamme. En effet, dans l'habitacle, le Fluidic Sculpture est également de la partie. On le retrouve dans le dessin de la planche de bord. D'une qualité qui n'a rien à envier à la fameuse Deutsche Qualität,

elle est moderne, mais reste épurée. Pour la console centrale, les habitués de la marque ne seront pas déboussolés, Hyundai préférant miser sur une valeur sûre. Fidèle à elle-même, la marque coréenne offre une armada d'équipements dès le premier niveau de finition, autant dire que sur notre Elite BVA, on ne pouvait qu'être satisfaits. Avec un radar de recul, une boîte à gants réfrigérée ou encore des rétroviseurs rabattables électriquement, elle compte également, comme les finitions en dessous (Confort et Maestro) un ordinateur de bord, un régulateur de vitesses ou encore des jantes en aluminium de 16". Avec ses 4,55



mi de longueur, soit 24 de moins que l'i40, elle offre tout de même une habitabilité qui ne souffre d'aucune critique. Les voyages en famille, ne seront pas une corvée, ni pour le passager de devant, ni pour ceux de l'arrière.

Mais s'il y a bien un détail sur lequel, il est difficile de lui trouver des failles, c'est bien son comportement routier. La Hyundai Elantra a fait appel, sous son capot, au 1.6 CRDi, qui développe 128 ch pour un couple de 260 Nm qui peut, au choix, être couplé à une boîte manuelle ou automatique, toutes deux à 6 rapports. Sur notre version d'essai l'Elite BVA, la

boîte automatique nous a offert un confort à toute épreuve. Que ce soit sur autoroute, en ville ou sur les routes nationales, elle a su répondre aux sollicitations du pied droit, dès que celles-ci étaient formulées. Autre élément important, c'est bien évidemment la consommation qui n'atteint même pas les 5l/100 km en cycle extra-urbain. Autant dire que pour faire l'aller-retour Casablanca-Ifrane nous n'avons pas eu besoin de nous arrêter à la station service.

Disponible en trois niveaux de finition, avec la même motorisation, la Confort, la Maestro et l'Elite BVA, la Hyundai Elantra répond parfaitement aux critères demandés pour remporter un succès auprès du public marocain, d'autant plus que son prix se situe entre 199.000 et 229.000 DH. Une fois encore, Global Engines prouve qu'il ne se repose pas sur ses lauriers et enrichit continuellement sa gamme, pour fidéliser sa clientèle et en conquérir une nouvelle.



par Ahmed Kseibati





2014
— PARIS —
MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
4-19 OCTOBRE

LES STARS DE 2014

Avant même l'ouverture de cette édition du Mondial de Paris, certains modèles faisaient déjà parler d'eux. Les constructeurs attendaient impatiemment cette rentrée automobile, pour pouvoir dévoiler leurs nouveautés et leurs concepts. C'est tout de même le salon le plus fréquenté au monde ! Avec des nouvelles révélations sur tous les segments, tous les publics peuvent être satisfaits. A commencer par la presse, qui a droit à ses 2 jours de découverte, avant que les visiteurs n'assaillent la Porte de Versailles et c'est durant ces journées presse que nous avons eu nos coups de cœur de cette édition.



Alors que des photos avaient fuité à 2 jours du Salon, la Lamborghini Asterion a officiellement été présentée. Après McLaren avec sa P1, Ferrari avec LaFerrari ou encore Porsche avec sa 918 Spyder, c'était au tour de Lamborghini de s'essayer à l'hybride aussi. Portant le nom complet Asterion LPI 910-4, elle développe donc 910 ch, dont 610 provenant du V10 de l'Huracan, alors que les 300 ch restants proviennent de 3 moteurs électriques. Avec une autonomie de 50 km en mode

électrique, elle fait appel à son V10 pour atteindre les 100 km/h en 3 secondes et une vitesse maximale de 320 km/h. Avec des lignes toujours aussi torturées, Lamborghini reste fidèle à ses principes. Autre italienne qui a créé sensation, c'est la Ferrari 458 Speciale Aperta. La version découvrable de la radicale 458 Speciale a été lancée au Mondial, notamment pour rendre un dernier hommage à son V8 atmosphérique, qui devrait bientôt laisser place à un V8 turbo. Avec





605 ch et un 0 à 100 km/h en 3s, c'est pour le moment la découvrable la plus performante de l'histoire de Maranello. Limitée à 499 exemplaires seulement, elle a été présentée dans une livrée jaune, avec des touches de bleu. Un look et des performances irrésistibles, avouons-le. À l'instar de la Ferrari, l'Alfa Romeo 4C a également tombé le haut. Si l'étude de style a déjà été exposée au Salon de Genève, la version de série se précise. Faisant appel à une capote en toile, l'italienne

a surtout changé de feux avant, ceux du coupé n'ayant pas fait l'unanimité. Toujours dans le Groupe Fiat, un autre modèle mythique a eu droit à une nouvelle déclinaison donnant naissance à la toute nouvelle Fiat 500X. La 500 comptant désormais 5 membres dans sa famille, a succombé à la mode des crossovers. Adoptant les codes stylistiques du mythique pot de yaourt, elle a su les adapter à ses besoins, pour un look baroudeur, mais tout en homogénéité.





Du côté allemand, le mauvais temps n'a pas empêché les coupés de se découvrir à l'instar de l'Audi TT. Le coupé qui s'est fait une peau neuve il y a peu de temps, a déjà droit à son roadster. Si son look fait toujours parler, la découvrable, pour des raisons de sécurité évidemment, a renforcé sa rigidité en optant pour les piliers A en aluminium, intégrant des tubes en acier supplémentaires, alors que le plancher et le compartiment moteur ont été renforcés d'acier à ultra haute résistance. Sur le stand BMW également, c'est un cabriolet qui a attiré notre attention. En effet, la Série 2 a droit désormais à son cabriolet. Optant

pour une capote en toile doublée, elle est proposée en 3 coloris et n'a besoin que de 20 secondes pour se fermer. L'allemande, avec ses 4 finitions, sera bientôt lancée également avec une version M. Pour compléter le fameux trio allemand, Mercedes avait bien évidemment une vedette avec laquelle il est difficile de rivaliser, l'AMG GT, à laquelle nous avons réservé un article dans ce numéro.

Chez les Britanniques, Land Rover a dévoilé son tout nouveau Discovery, qui marque une franche rupture avec la génération précédente. Plus en rondeur, il adopte les nouveaux codes de la marque, qui font le





succès de l'Evoque et du Range Rover. Pour Jaguar, la grande nouveauté était sans conteste la XE. Future rivale de la Mercedes Classe C et de la BMW Série 3, elle se distingue par son caractère. Cette mini XF ne manquera pas de séduire un public à la recherche de nouveautés.

A domicile, les constructeurs français avaient un programme bien chargé pour ce Mondial à l'image de Renault qui a multiplié les révélations. En effet, sur le stand de la marque au losange, en première mondiale a été présentée la 5ème génération du Renault Espace. Le monospace qui a franchement évolué a également

des airs de Crossover pour répondre aux attentes d'une clientèle toujours à la recherche de polyvalence. A l'allure imposante avec des lignes dynamiques, il transmet sa modernité à travers ses feux et la forme de ses vitres. Sur le stand français, le prototype Eolab est exposé pour montrer au public l'innovation de la marque pour l'environnement. Le Mondial de Paris était également l'occasion pour redécouvrir la 3ème génération de la Twingo.

Avec une forte concentration de nouveautés, le Mondial de Paris a prouvé une nouvelle fois que c'était le rendez-vous incontournable de la rentrée.





Audi

QUATTRO LASERLIGHT CONCEPT

CONCENTRÉ DE TECHNOLOGIE



AUTOCONCEPT

Présentée au grand Salon international de l'électronique 2014, qui s'est tenu à Las Vegas, le concept Audi quattro Laserlight est une vitrine du savoir-faire du constructeur et des technologies qu'il compte déployer sur ses futurs modèles. Et c'est la face avant qui recèle la première nouveauté de ce concept, à savoir son éclairage. Ses feux de route utilisent en effet de minuscules diodes laser de quelques microns, capables d'éclairer jusqu'à une distance de 500 mètres. Selon la marque aux anneaux, ces diodes ont deux fois plus de portée et trois fois plus de luminosité que des diodes classiques. D'ailleurs, cette nouvelle technologie bénéficiera au prototype d'endurance Audi R18 e-tron quattro.



AUTOCONCEPT



La deuxième nouveauté chez Audi est l'arrivée d'un écran TFT, qui remplace l'instrumentation analogique classique. Pilotée par un système graphique fourni par Nvidia, il comprend plusieurs modes d'affichage, qui s'adaptent au désir du conducteur. L'avantage est que les cartes de navigation peuvent y apparaître, permettant de faire disparaître le traditionnel écran central des modèles actuels. Le sport quattro Laserlight inaugure également une évolution du MMI présentée comme plus intuitive.

Au chapitre mécanique, le concept sport quattro Laserlight reprend la motorisation du modèle exposé au dernier Salon de Francfort : un V8 biturbo 4 litres de 560 chevaux, associé à un moteur électrique qui sert tantôt de générateur de courant pour charger des batteries lithium-ion de 14,1 kWh, tantôt d'assistant à l'accélération, puisqu'il génère l'équivalent de 150 chevaux. En mode tout électrique, l'autonomie est de 50 km. La recharge est assurée par la possibilité de raccorder l'Audi Sport Quattro à un chargeur intelligent Audi Wall Box. Au final, la puissance totale ressort à la cavalerie phénoménale de 700 ch, tandis que la consommation se limite à une modeste valeur de 2,5 litres aux 100 km, grâce au cycle européen NEDC, très favorable aux hybrides rechargeables.



Mercedes-Benz

AMG GT

UNE NOUVELLE ÉTOILE

Alors que la SLS AMG portait bien son titre de supercar, en lançant l'AMG GT, Mercedes a voulu en quelque sorte une sportive plus accessible. Visant la mythique Porsche 911 et la Jaguar F-Type, la nouvelle sportive de la marque à l'étoile se veut plus réaliste, tout en offrant des performances et technologies dignes de sa devancière.





Après l'arrêt de la production de la SLS AMG, Mercedes a voulu un modèle qui soit plus accessible à sa clientèle, mais surtout qui lui permette de s'attaquer à la sportive allemande par excellence, à savoir la Porsche 911. Jouant toujours la carte de l'exclusivité, mais tout en visant un public plus large, l'AMG GT a repris en partie la ligne de la SLS, mais abandonné en cours de route les portes papillon et le V8 62l atmosphérique, downsizing oblige. La GT qui héritera de la ligne de production de la SLS AMG d'Affalterbach, fief d'AMG, y a justement été révélée et c'est Nico Rosberg qui l'a conduite devant le public présent.

L'AMG GT est bel et bien un nouveau modèle Mercedes, visant un nouveau public. Certains voient en elle une évolution de la SLS AMG, d'autant plus qu'elle s'est largement inspirée de sa ligne. En effet, la nouvelle sportive de la marque à l'étoile a également misé sur

un long capot, dont les nervures annoncent d'emblée ses intentions sportives et mettent en valeur son regard. Avec un nouveau dessin, les feux avant font penser notamment à la Classe C et à la Classe S, lancées plus tôt cette année. La calandre, qui met bien en valeur le logo de la marque, se veut plus fine que sur la SLS AMG et crée un ensemble en parfaite harmonie avec les prises d'air. Autant dire que l'allemande est élégamment intimidante, dès le premier contact. Avec des courbes généreuses, elle séduira sa clientèle grâce à son profil fastback. Si Mercedes a préféré opter pour une ouverture classique plutôt que pour les portes papillon, plus impressionnantes certes, c'est pour des raisons de fonctionnalité, les mêmes qui ont conduit les designers à opter pour un hayon intégrant la lunette arrière pour le coffre. Avec des feux extrêmement fins et leur signature inédite, le becquet qui se cache dans



la lunette arrière et se déploie au bon moment ainsi que les sorties d'échappement, l'AMG GT fait bien honneur à son blason.

La nouveauté de ce modèle se poursuit dans son habitacle puisque, malgré son inspiration des dernières nouveautés Mercedes, il met en avant une ambiance unique. À ce niveau, parler de qualité de finition serait un pléonasme, le coupé allemand ne pouvant se permettre de décevoir sa clientèle dans un segment pareil. Aluminium, cuir et carbone, sont naturellement de la partie. Faisant de la Porsche 911 sa principale cible, il semblerait qu'elle s'en soit même inspirée pour son tunnel central surélevé. En effet, l'AMG GT n'a pas opté pour la console centrale classique de la marque. Ainsi, entre le conducteur et son passager, sont parfaitement disposées les principales commandes, offrant une expérience de conduite singulière. Bouton

poussoir pour démarrer, réglage du son, réglage de la dureté des amortisseurs, désactivation du start&stop et de l'ESP, choix des modes de conduite (5 en tout) la disposition de ces différentes commandes facilitera au conducteur leur utilisation. Bien évidemment, l'écran TFT n'est pas laissé de côté et vient se placer juste au-dessus des buses d'aération qui, elles, ont bien puisé leur inspiration de la SLS AMG. Avec une position de conduite naturellement basse, le conducteur se retrouve face à un volant multifonctions à 3 branches qui cache, et comment non, les palettes. Ces dernières pourront être appréciées à leur juste valeur sur circuit en mode Race sur la version GT S.

Animées toutes les deux par le même V8 de 4 l à carter sec épaulé par deux turbocompresseurs, downsizing oblige, la GT développe 462 ch, alors que la GT S peut compter sur ses 510 ch pour atteindre 310 km/h en

Cylindrée : 4.0L V8 inj. directe biturbo
 Puissance : 510ch - 6250tr/min
 Couple : 650 Nm - 1750tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1570 kg
 Dimension : --- (L/l/h)
 Réservoir : 80 l
 Volume coffre : 350 l
 Pneumatique : 265/35 R 19 - 295/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 310 km/h
 0 à 100 : 3.8 s
 Consommation : 11.8/6.9/9.4 l/100
 Autonomie : 706 km



vitesse de pointe. Avec un couple de 650 Nm, la GT S a conservé le même couple que la SLS AMG, grâce à la suralimentation. Avec un châssis et une partie de l'habitacle en alliage léger, ainsi qu'un module avant en magnésium, les Allemands ont mis en avant une répartition des masses équilibrée pour une sportivité et une agilité qui feront la différence pour l'AMG GT parmi les sportives. Que ce soit sur circuit ou sur route, le comportement routier sera irréprochable, grâce notamment, au différentiel autobloquant électrique sur l'essieu arrière et à l'amortissement variable électroniquement.

Dévoilé le 9 septembre dernier, l'AMG GT prendra son premier bain de foule au Mondial de Paris, alors que sa commercialisation devrait intervenir à la fin du premier trimestre 2015. Patience donc, avant de croiser sur les routes la nouvelle sportive allemande, qui brille autant par son look, ses gènes, sa motorisation ou encore son intérieur. Une fois encore, l'étoile brille de mille feux et tutoie la perfection.



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



CONTINENTAL GT SPEED





COURSE À L'ARMEMENT

La variante la plus sportive du coupé Continental GT, dénommée Speed, gagne une poignée de chevaux et surtout un tempérament débordant de sportivité. Elle devient ainsi la Bentley la plus puissante jamais produite.



Commercialisée en 2004, la Bentley Continental GT a subi de nombreuses modifications, afin de s'adapter au goût d'une clientèle particulièrement exigeante. Ainsi, la luxueuse anglaise a été entièrement revue en 2011, avant de recevoir en 2012 une version d'entrée de gamme dotée d'un V8 4.0 biturbo de 507 ch, chapeautée par la Speed et son W12 6.0 bi-turbo de 625 ch.

À l'occasion du dernier Salon de Genève, Bentley a mis les petits plats dans les grands, en conférant à la Continental GT Speed un léger surcroît de puissance. Le moteur gagne, ainsi, 10 ch pour atteindre un total de 635 ch et le couple grimpe à 820 Nm (+ 10 Nm). La vitesse maxi n'en est pas pour autant transfigurée, puisqu'elle n'augmente que d'un petit km/h (331 km/h et 327 km/h pour le cabriolet GTC Speed) alors que le 0 à 100 km/h est toujours effectué en 4,2. Quant à la consommation, elle reste stable, autour de 14,5 l/100

km, les émissions de CO₂ stagnant à 338 g/km.

De l'extérieur, la Continental GT Speed se distingue par une esthétique plus agressive. Résultat, le séparateur avant, les subtils bas de caisse et l'élégant diffuseur arrière de la spécification Mulliner Styling sont assortis à la couleur de la carrosserie, tandis qu'une finition foncée est appliquée sur les jantes « Speed » de 21 pouces, les phares et les feux arrière. Les modifications extérieures continuent avec des étriers de freins peints en rouge et un badge « Speed » chromé posé sur les ailes avant.

Cette évolution stylistique trouve un écho dans l'habitacle, où on retrouve un tout nouveau schéma de couleur deux tons, exclusif à ce modèle. Ainsi, la couleur foncée et unie couvrant la majorité de l'habitacle est découpée par des bandes de couleur contrastante sur les portières, les panneaux arrière, les côtés du tableau de bord, la console centrale et le levier de vitesses. Des



Cylindrée : 6.0L 12cyl. W
Puissance : 635 ch à 6000 tr/min
Couple : 820 Nm à 1700 tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2400 kg
Dimension : 4.81 / 1.94 / 1.4 (L/I/h)
Réservoir : 90 l
Volume coffre : 358 l
Pneumatique : ---

Performances globales

Vitesse max : 315 km/h
0 à 100 : 4.2 s
Consommation : --- l/100
Autonomie : --- km



surpiques contrastées complètent la décoration de l'habitacle. Elles peuvent être appliquées en option sur le capitonnage en losange des sièges et des panneaux de portières. On retrouve ici aussi le logo «Speed», cousu sur les appuie-tête avant et arrière, puis en tant que subtil badge chromé sur la planche de bord, côté passager. Il y a lieu de noter enfin que Bentley propose une finition intérieure en Dark Tint Aluminium «tourné», inspirée des tableaux de bord des Bentley victorieuses au Mans dans les années 1920. Côté tenue de route, la Bentley Continental Speed

joue clairement la carte de la sportivité, en faisant appel à un châssis renforcé. La suspension avant en aluminium à double triangulation et la configuration arrière multi-bras trapézoïdale sont associées à des ressorts de suspension et des amortisseurs pneumatiques revisités. Dans la foulée, le système de correction d'assiette est abaissé de 10 mm, afin d'obtenir un comportement plus sportif. Par ailleurs, la Speed a recours à des coussinets de suspension plus rigides, autorisant une sensation de conduite plus vive et plus réactive, tandis que les

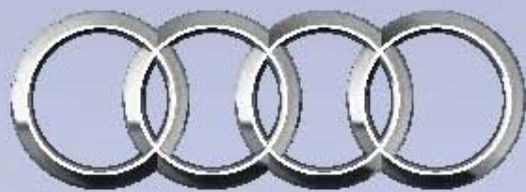


barres stabilisatrices améliorées optimisent l'équilibre de la voiture. Il en résulte un meilleur contrôle de la carrosserie dans les virages, renforcé par la direction Servotronic, également recalibrée. Enfin, le système de transmission intégrale permanente, monté de série sur tous les modèles Continental, emploie ici un différentiel Torsen central.

Tout ceci ne fait pas pour autant de cette Bentley survitaminée une authentique sportive. Avec son poids de plus de 2,3 tonnes et sa plate-forme toujours dérivée de la Volkswagen Phaeton, la Speed ne doit pas être brutalisée, même si son gros moulin n'incite

pas vraiment à la retenue. Donc, si vous êtes un incondicional de la conduite très musclée, passez votre chemin.

Au final, Bentley a montré à travers cette mise à jour de son coupé fétiche qu'elle n'est pas prête à céder du terrain à la concurrence. Son engagement dans une course à l'armement lourd est une réponse au lancement par Rolls-Royce de la Wraith avec son niveau de performances jamais vu chez le constructeur anglais, ainsi que la mise sur le marché par Mercedes du tonitrueant S65 AMG Coupé. Vivement la suite !



Audi TTS

FIDÈLE À LUI-MÊME



En lançant le TT en 1998, Audi offrait à sa clientèle son premier produit sportif premium. Inspiré du concept car présenté en 1995, il s'est d'emblée distingué par sa ligne et son gabarit. Ces atouts, il les revendique encore aujourd'hui et il leur est resté fidèle. En effet, pour cette 3e génération, si le TT fait appel à une nouvelle plateforme, de nouvelles motorisations et un nouvel intérieur, le look quant à lui ne risque pas de déboussoler le public. Faire du neuf avec du vieux, la recette est bien connue des constructeurs et ils l'appliquent parfaitement.



Cylindrée : 2L 4Cylindres turbo
Puissance : 310ch - 5500tr/min
Couple : 380 Nm - 1800tr/min
Transmission : Quattro

Poids et mesures

Poids à vide : 1365 kg
Dimension : 4.17/1.83/1.35 (L/I/h)
Réservoir : -- l
Volume coffre : 305 l
Pneumatique : ---

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4.6 s
Consommation : 6.3/5.1 l/100
Autonomie : --- km

Avec une ligne toujours aussi reconnaissable à des kilomètres, l'Audi TT ne prend aucun risque, certes, mais il a su introduire la nouveauté là où il le fallait. Il n'y a qu'à le fixer dans les yeux pour s'en rendre compte. Jamais le regard de l'allemand n'a été aussi agressif. Dévoilé au Salon de Genève 2014, 8 ans après la seconde génération et 16 après la première, le nouveau TT semble bien parti pour réitérer le succès

de ses aïeux, qui cumulent des ventes de plus de 500.000 exemplaires.

Quand vous donnez naissance à une ligne aussi singulière, vous ne pouvez que lui rester fidèle. Tel était le défi des designers d'Audi au moment de dessiner la 3e génération du TT, se renouveler, tout en reprenant les gènes qui font son succès depuis 16 ans maintenant. Si dans l'ensemble, le public n'aura



aucun mal à reconnaître le nouveau TT, les yeux les plus avisés sauront repérer les nouveaux détails qui lui confèrent la modernité recherchée par Ingolstadt. Se voulant plus agressif, l'allemand a commencé par modifier son regard avec des feux plus étirés et faisant appel à des optiques 100% LED, qui peuvent faire appel à la technologie Matrix pour plus d'effet. Les feux avant viennent mettre en valeur la nouvelle calandre

plus imposante que par le passé et qui, comme sur la R8, n'accueille pas les 4 anneaux qui se retrouvent de ce fait sur le capot. Si les lignes sont plus tendues que sur l'ancienne génération, les passages de roues sont toujours aussi proéminents, la ligne de toit en arc a été préservée et la ceinture de caisse haute et horizontale a, bien évidemment, été reconduite. Également de la partie, le hayon plat qui reçoit par contre, sur la

version TTS un becquet pour confirmer l'agressivité revendiquée. Les feux arrière ont été redessinés et se sont inspirés de la R8, la référence sportive de la famille, pour une nouvelle signature lumineuse singulière.

Si le look extérieur présente plutôt une douce évolution, l'habitacle, lui, a connu une révolution et le résultat est surprenant. Oubliez ce que vous connaissiez du TT et d'Audi en général. Cette nouvelle génération a droit à un intérieur inédit. Pas d'écran dominant la console centrale ni de boutons venus l'encombrer. Faites place au Virtual Cockpit, grâce auquel vous ne décollerez plus les yeux de la route, puisqu'il a été installé derrière le volant. Avec un écran TFT de 12,3" d'une résolution de 1440x540 pixels, il occupe tout le tableau de bord. Pouvant afficher en même temps, à titre d'exemple, la carte de navigation, les compteurs et la consommation en plus des informations classiques comme le niveau de carburant, l'heure et la température, il permet au conducteur d'avoir à portée de main tout ce dont il

aurait besoin. Pouvant être commandé par les boutons présents sur le volant ou par la molette MMI, le Virtual Cockpit est ergonomique et fait également appel à la reconnaissance vocale dite naturelle, qui ne vous exigera pas un vocabulaire précis ou une articulation exagérée. Toujours dans cet objectif d'épurer son intérieur, les commandes de la climatisation ont disparu de la console centrale pour être placées



directement au centre des ouïes d'aération circulaires. Au-delà de sa modernité incontestable, le TT n'en reste pas moins un coupé sportif, dont les conducteurs ne pourront qu'apprécier la position de conduite très basse et la finition, qui ne souffre aucun reproche.

Sous le capot, le coupé allemand ne jure que par le 4-cylindres, même pour le TTS. En effet, il s'agit du 2.0 TFSI qui développe 310 ch et un couple de 380 Nm,

grâce à un gros turbocompresseur. Exécutant l'exercice du 0 à 100 km/h en 4,6 s à peine, il voit sa vitesse bridée à 250 km/h. Ce sont des performances que le TTS peut réaliser grâce à sa transmission Quattro, mais également grâce à son poids allégé, puisque faisant appel à de l'aluminium pour les panneaux et la structure de la carrosserie. En attendant sa version RS, le TTS rugit assez bien et pour ceux qui ne remarqueraient pas ses 4 sorties d'échappement, ils l'entendraient arriver de loin.

Né pas changer une équipe qui gagne, les constructeurs en sont bien conscients et trouvent le moyen de renouveler leurs modèles, tout en préservant leurs atouts d'antan. Cet exercice peut sembler périlleux, mais il réussit bien à Audi et à son TT plus particulièrement, qui en est à sa 3e génération et qui n'est pas près de s'arrêter là.



Motors

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benni
Photo : Laurent Charut

HERVÉ CHARBONNAUX

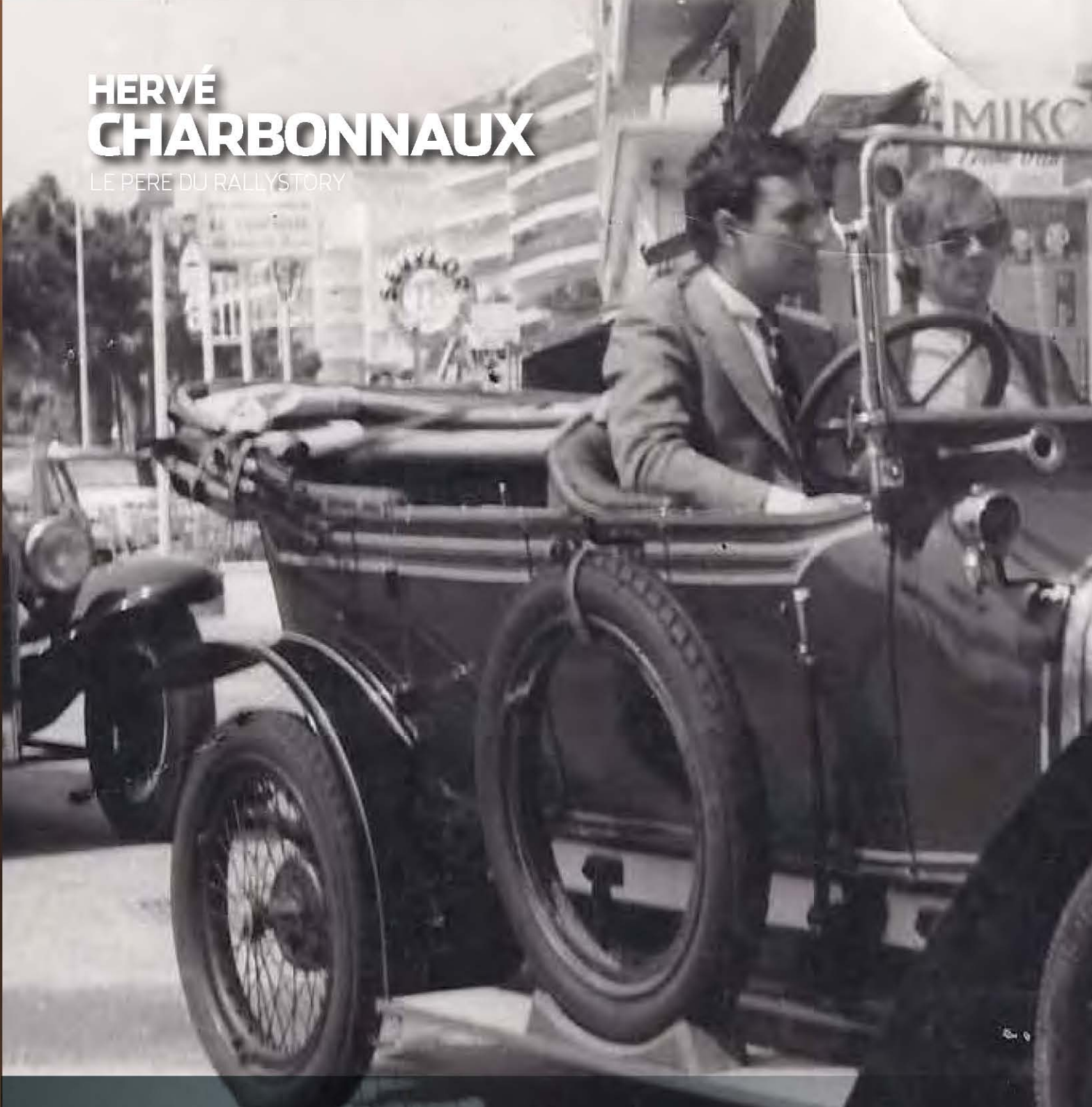
LE PERE DU RALLYSTORY



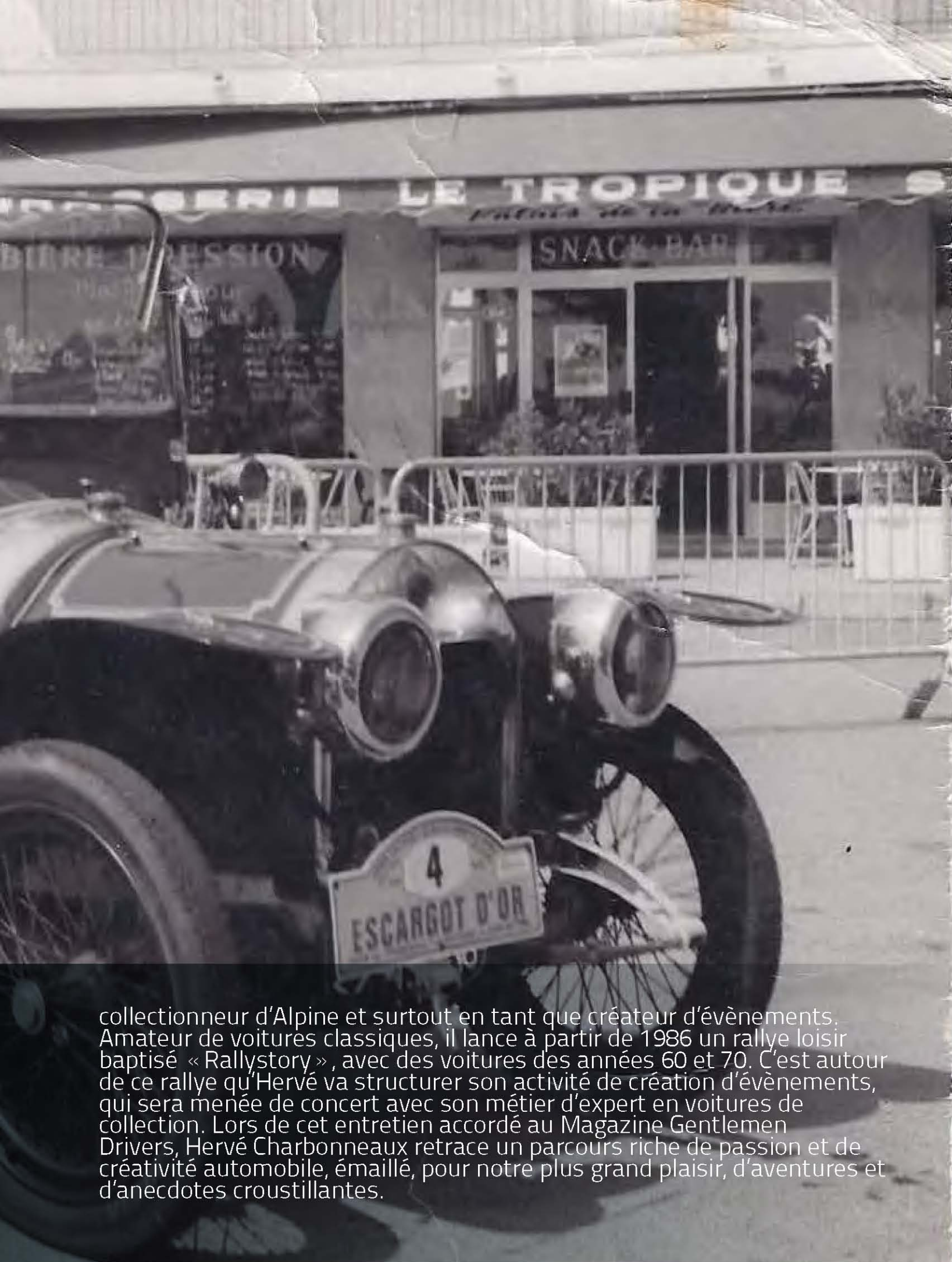


HERVÉ CHARBONNAUX

LE PÈRE DU RALLYSTORY



Plongé dès sa plus tendre enfance dans le milieu automobile, le jeune Hervé ne pouvait rêver de meilleure filiation pour embrasser une carrière dans le monde des quatre roues. En effet, son géniteur n'est autre que Philippe Charbonnaux, designer de son état, qui après avoir œuvré chez Delahaye, a fait partie, en 1949, du team d'Européens qui créa la Chevrolet Corvette aux États-Unis. Par la suite, ce talentueux designer va marquer l'histoire de la marque au losange, en participant à la conception du style de deux icônes du constructeur : la R8 et la R16. Reprenant l'instinct innovant de son père, Hervé va creuser son sillon dans le monde de l'automobile, en s'illustrant en tant que passionné et



collectionneur d'Alpine et surtout en tant que créateur d'évènements. Amateur de voitures classiques, il lance à partir de 1986 un rallye loisir baptisé « Rallystory », avec des voitures des années 60 et 70. C'est autour de ce rallye qu'Hervé va structurer son activité de création d'évènements, qui sera menée de concert avec son métier d'expert en voitures de collection. Lors de cet entretien accordé au Magazine Gentlemen Drivers, Hervé Charbonneaux retrace un parcours riche de passion et de créativité automobile, émaillé, pour notre plus grand plaisir, d'aventures et d'anecdotes croustillantes.

HERVÉ
CHARBONNAUX

LE PÈRE DU RALLY



Quand avez-vous contracté le virus de la passion pour l'automobile ? Votre père, designer y était-il pour quelque chose ?

Juste avant ma naissance, mon père avait dessiné les principales esquisses de ce qu'allait devenir la Chevrolet Corvette. C'était en 1949, année passée au sein du Département de Style de GM à Détroit, avec une petite aide de deux techniciens de maquette de chez Pininfarina. Il était chargé par les Américains de concevoir un projet de voiture de sport à l'européenne. C'était mon père qui concevait les dessins sous la houlette de Harley J. Earl, patron de style chez GM. Ce dernier chapeautait une équipe pléthorique de 200 stylistes chargés d'élaborer le design de toute la gamme du constructeur américain. Mon père avait un caractère un peu spécial et n'aimait pas trop qu'on le contredise à propos d'une idée qui lui tenait à cœur. Et c'est justement un malentendu au travail qui allait précipiter son retour en France. Entre temps, un article était paru dans la prestigieuse revue *Oltre-Atlantique* « American Quarterley » consacré à mon père et titré : « Philippe Charbonnaux, le père spirituel de la Corvette ». C'était en quelque sorte la reconnaissance par les Américains de la contribution substantielle de mon père à ce projet. Je suis né à ce moment-là (Août 1950), c'est-à-dire au lendemain de l'aventure professionnelle de mon père aux États-Unis et dès mes premières années, j'ai commencé à regarder les voitures avec beaucoup d'attention. Mon intérêt était tel que le premier mot que j'ai prononcé c'était

« Auto » (rires...). Cela a moyennement plu à ma mère et a fait se tordre de rire mon père. Donc j'ai grandi dans une ambiance de création de voitures. Mon père avait une très belle voiture de sport et en plus, il conduisait très bien. D'ailleurs, il avait la particularité de passer les courbes à grande vitesse. C'était également quelqu'un qui n'a jamais eu d'accident de voiture. Il prenait énormément soin des automobiles qu'il avait à l'époque, comme la Facel Vega, la Ford Comète Monte Carlo ou la Delahaye.

En 1948, mon père franchissait une étape importante dans sa carrière. Delahaye lui avait confié la modernisation du style de ses voitures. Avec talent, il redéfinissait la silhouette de la 235, en intégrant les ailes et les phares dans un seul ensemble. Il était le premier avec Pininfarina à inventer ce style. Je suis né là-dedans et forcément, je m'intéressais à toute cette déferlante de créativité.

Par la suite, mon père a implanté en 1953 son cabinet d'esthétique industrielle dans l'appartement où on habitait à Paris. Un jeune styliste du nom de Paul Bracq l'y a rejoint. Ce quartier était entouré de concessions des marques de voitures les plus prestigieuses. Donc, le lundi matin en allant au bahut, je croisais les Porsche Speedster qui avaient encore leurs stickers et numéros de rallye. De l'autre côté de la rue, un peu plus haut, il y avait les Jaguar de course. J'allais un peu plus loin du côté de l'étoile, il y avait les



Biographie

1950 :

naissance à Paris

1967 :

achat de la première voiture, une Dauphine 1093

1974 :

premier rallye au Côte d'Ivoire (Bandama) au volant d'une R 12 Gordini

1978 :

expert et vendeur de voitures de collection

1979 :

Pilote Peugeot en France pour le réseau de la marque

1981 :

Victoire au rallye de Monte Carlo dans la catégorie des 1100 G1 au volant d'une Peugeot 104 ZS

1986 :

la naissance du Rallystory, qui est une course de voitures de collection.

HERVÉ CHARBONNAUX

LE PÈRE DU RALLYSTORY

Ferrari. Donc, j'étais plongé depuis mon enfance dans l'environnement automobile. Je n'attendais qu'une chose, c'est d'avoir mon permis de conduire en 1968, avoir une caisse et rouler, rouler, rouler. Bien entendu, je me suis mis comme tout le monde aux deux roues dès que j'ai eu 16 ans. Mon père m'emmenait aussi dans les compétitions automobiles. Je me souviens d'une Ferrari 375 de Trintignant gagnante des 24 heures de 1956 au démarrage tonitruant que j'ai eu la chance de piloter par la suite. Trente plus tard, j'étais chez Bardinon dans la Creuse, où il a son circuit et il m'a demandé quelle voiture je souhaitais piloter. Sans hésitation, j'ai choisi cette Ferrari qu'il avait dans son garage. J'ai fait vingt tours de circuit avec cette bagnole qui m'avait fait tant rêver. Il fallait être très courageux pour aller vite avec cette voiture.

À cette période, je commençais également à m'intéresser aux courses automobiles. J'avais des copains plus âgés que moi et déjà dans les années 60, je les suivais dans les courses, les rallyes. Et dès 1962, je me suis abonné à Sport Auto et je connaissais toutes les lignes de voitures par cœur. Il faut dire que cet intérêt pour la presse auto, je le tenais de mon père, qui collaborait pour des revues comme l'Automobile.

Comment a évolué la carrière de votre père par la suite ?

En 1947, le pilote Jean Pierre Wimille sollicitait mon père pour dessiner la carrosserie d'une voiture qu'il projetait de produire en petite série. Le cahier des charges était on ne peut plus simple. Cette automobile devait être légère et rapide, proposer trois places de front avec le conducteur au centre, et disposer d'un moteur central arrière. L'aérodynamique était un élément majeur de l'étude. La Wimille fit sensation au Salon de Paris en octobre 1948. Mais la mort de Jean Pierre Wimille au cours des essais du Grand Prix d'Argentine le 28 janvier 1949 a mis un terme au projet.

Après, mon père a travaillé sur des prototypes Salmson, Delahaye, Rosengart. Il a vécu la fin des grandes marques. Après la deuxième guerre mondiale, il y a eu l'apparition du métier de designer. Avant, le châssis et la carrosserie étaient deux éléments distincts. Du coup, il n'y avait que des carrossiers qui exécutaient les ordres du patron. En fait, le métier de designer a vu le jour avec l'apparition des monocoques pour une conception globale. Et à partir de là, il y a eu une vraie demande pour ces profils de la part des grandes marques. Mon père a vécu cette transition marquant le passage des dessinateurs de carrosserie aux designers. Au début des années 50, les marques françaises se





sont cassé la gueule. Mais cette période s'ouvrait sur une époque faste pour la création de véhicules publicitaires. La caravane du Tour de France était de retour et la demande des industriels était importante pour imaginer des engins capables de promouvoir leur image. Charbonneaux allait bouleverser ce milieu, en imaginant des véhicules futuristes, à l'aérodynamisme suggestif. Plusieurs carrossiers mirent en forme ses idées, comme Le Bastard, Heuliez ou Antern. Mais cette période euphorique a été de courte durée et la montée en puissance des agences de publicité reléguait bientôt ces drôles de camions aux oubliettes.

En 1952, mon père dévoilait dans le magazine « l'Automobile » sa vision d'un véhicule à la carrosserie symétrique sur base de la Ford Vedette. Il avait d'ailleurs déposé un brevet relatif à l'adaptation de ce type de carrosserie.

Durant l'hiver 1959, Renault l'appela à la rescousse pour élaborer le dessin de sa future R8. Tout a commencé par un coup de téléphone de Fernand Picard, qui lui a demandé de venir en urgence à Rueil-Malmaison pour voir un prototype Renault, dont les Italiens ne voulaient plus s'occuper. On lui a présenté celui de la voiture qui devait remplacer la Dauphine : une voiture ratée, décalée dans tous les sens. Après l'avoir examinée pendant 3/4 d'heure, il mesurait mieux tout le travail qu'il y avait à faire, tout en gardant la plate-forme telle quelle. Dans le contrat, on lui donnait carte blanche pour un mois, seul avec une douzaine de compagnons tôliers formeurs recrutés dans toute la France. Trois semaines plus tard, le dessin de la R8 était définitif,

HERVÉ CHARBONNAUX

LE PERE DU RALLYSTORY

et Fernand Picard et Pierre Dreyfus donnaient leur accord de fabrication à son prototype.

À la fin de l'année 1960, tout en demeurant indépendant, mon père fut chargé par la direction de Renault de créer une équipe de style. Chez Renault, il avait pour assistants Gaston Juchet et Beligond plus tard le père de la A310 Alpine. Avant son départ de Renault, il a innové en lançant le profil à la manière d'un boomerang de la future R16, lequel style, depuis, fera école.

Racontez-nous comment vous avez acquis votre première voiture ?

C'est dans cet environnement très automobile que j'ai acheté ma première voiture de collection en 1967, alors que je n'avais pas encore le permis. C'était une Dauphine 1093. Une voiture dont personne ne voulait à l'époque, parce que tout le monde n'avait d'yeux que pour la R8 Gordini. Mais moi j'étais fou de joie parce que cette voiture représentait un rêve de jeunesse. Mon père qui était chez Renault en 1962 avait pour voisin de palier François Landon, patron de la compétition de Renault. Et un jour mon père s'est pointé devant mon école avec une Dauphine 1093 d'Orsini, qui avait gagné le tour de Corse. Il m'a emmené faire un tour et sur l'autoroute de l'Ouest il a pointé à 170 km/h. J'étais subjugué par cette voiture et c'est sept ans après que je l'ai achetée. En 1972, mon père s'est mis en tête d'acheter les voitures qu'il avait dessinées. À l'époque, je faisais une école de commerce et au lieu de travailler dans la distribution alimentaire comme prévu initialement, j'ai trouvé plus rigolo de chercher des voitures de collection. J'ai passé des années à chiner pour trouver des occasions intéressantes, encouragé par la construction d'un musée familial.

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

En 1974, j'ai pris part à mon premier rallye le « Bandama » en Côte d'Ivoire, avec un copain au volant d'une Renault 12 Gordini. Donc, à partir de là, j'ai mis le pied à l'étrier et j'ai par la suite plongé dans le monde des rallyes. Seul bémol, les moyens financiers ne suivaient pas, surtout que je continuais à investir de l'argent dans l'achat de vieilles voitures. En 1978, j'ai rencontré des responsables de Peugeot qui m'ont fait faire des essais et je me suis retrouvé l'année suivante avec une 104 ZS d'usine pour le rallye du Var. Même si j'ai fait des courses sur circuit, je préfère la route, parce que j'aime l'improvisation. Sur le rallye du Var, malgré un coéquipier malade, je me suis montré performant au point de prendre l'ascendant sur Jean Ortelli, patron de Peugeot Sport, qui pilotait la même



voiture. Le lendemain, ce dernier m'a proposé un autre deal, en m'affectant Charly Pasquier. Tout d'un coup, je me suis retrouvé dans une équipe d'usine avec toutes les charges payées. Et à partir de là, l'aventure a commencé, puisque je me suis mis à écumer tous les grands rallyes du Sud-Est, toujours au volant de la 104 ZS. Quelque temps après, j'ai participé au rallye de Monte Carlo en 1981. Lors de ces épreuves, je n'étais pas payé par Peugeot. En revanche, j'engrangeais les prix à chaque victoire. Cette situation ne m'indisposait pas, puisque dès 1978 je suis devenu expert en voitures de collection et on faisait appel à mes services lors des ventes aux enchères.

J'ai continué à rouler en rallye, enhardi par ma victoire au Monte Carlo dans la catégorie des 1100 G1 en 1981. Je me rappelle lors de ce rallye qu'en garant ma voiture à la fin d'une étape, j'ai été surpris de retrouver 200 voitures derrière moi. C'était impressionnant ! Lors de ce rallye, on roulait trois jours et trois nuits et on devait traverser Monaco trois fois. Le moins que l'on puisse dire c'est que c'était éreintant ! Et lorsqu'on a été appelé à la remise des prix sur la place du Palais en haut du Rocher, il y avait Jean Pierre Ragnotti comme vainqueur, Guy Fréquelin deuxième avec la Talbot





Sunbeam Lotus. J'avais la plus petite voiture de rallye et j'étais sur le podium avec les grands, chose qui m'a beaucoup marqué à l'époque.

Dans quelles marques étiez-vous spécialisé en tant qu'expert ?

Mon point fort c'était le fait de faire partie des rares généralistes qui avaient une maîtrise de tous les genres automobiles. Le seul dossier sur lequel je n'avais plus d'emprise c'était la F1, parce qu'à partir des années 80, il y avait du nouveau chaque semaine. Donc, il fallait avoir beaucoup de temps pour pouvoir coller à l'actualité dans cette discipline. Et si d'aventure, je manquais d'information, je savais à qui téléphoner

pour l'avoir. J'étais capable par exemple de donner les numéros de pompes à injection de la Carrera RS2.7 et de les localiser !!! C'est une question de pratique, tout simplement. Donc, mon emploi du temps était partagé entre mon travail d'expertise et de vente de voitures de collection pendant la semaine et mes courses de rallye le week-end. J'ai commencé avec Briest, le fondateur d'Artcurial en 1978. J'ai travaillé par la suite pour Poulain et Sotheby's en Angleterre. Finalement, je n'étais rattaché à aucune étude et je ne suis pas resté sous contrat longtemps avec les Anglais, parce qu'ils ne faisaient pas trop confiance et agaçaient à la longue avec leur manie de vouloir tout contrôler.

À côté de votre vie de pilote de rallye, quelle place accordiez-vous à votre métier d'expert ?

Mon métier d'expert en voitures anciennes m'a permis d'inventorier des milliers de voitures et de participer à de nombreuses ventes aux enchères. Et là j'aimerais ouvrir la parenthèse pour raconter une anecdote assez cocasse. En 1982, j'étais père de deux filles et je vivais tranquillement à la campagne. Pendant ce temps, le musée de Mulhouse est repris aux Schlumpf. Il a été vendu à l'Association du Musée national de l'automobile, qui avait été fondée avec la ville de Mulhouse, le département du Haut-Rhin, la région d'Alsace, la Chambre de commerce Sud Alsace et l'Automobile Club de France (ACF), présidé par Jean Panhard, pour sauver cet exceptionnel patrimoine national et le maintenir à Mulhouse. Jean Panhard m'envoie en 1982 pour expertiser les 550 voitures qui



HERVÉ CHARBONNAUX

LE PÈRE DU RALLYSTORY

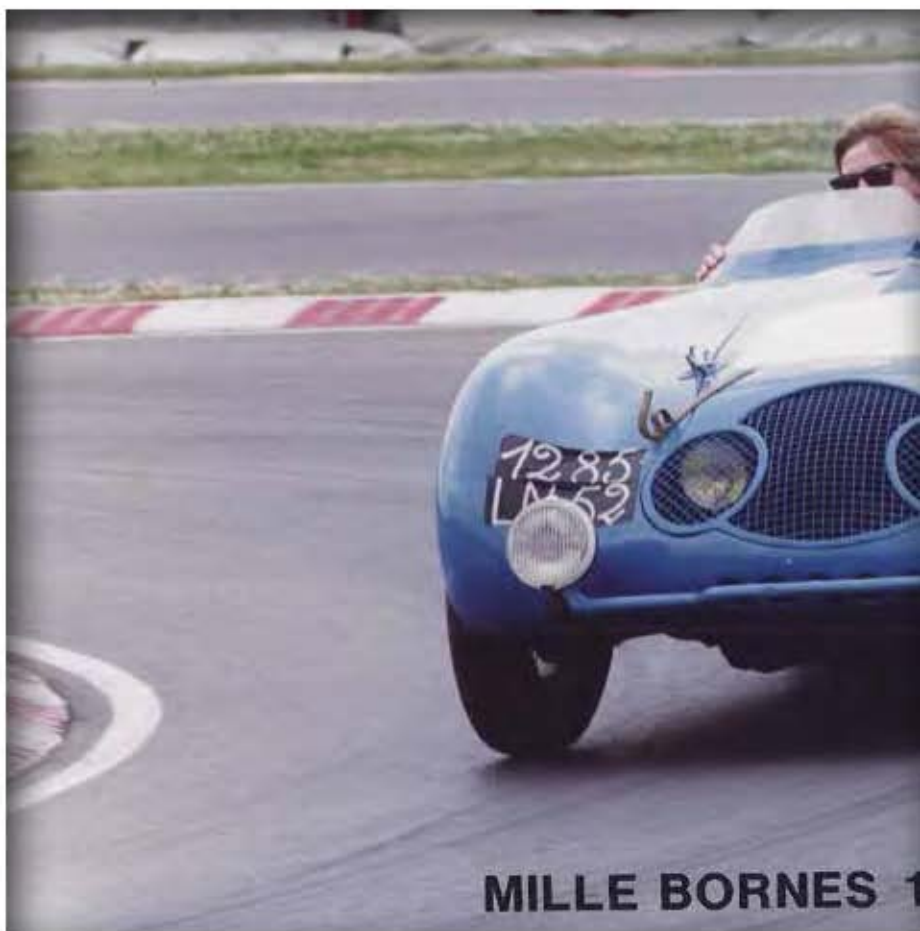
meublent le musée. J'ai passé dix ans à me déplacer deux fois par mois à Mulhouse pour travailler sur les voitures ! C'était génial. En effet, on m'a offert une inestimable matière de travail gratuitement.

Pour quel motif vous êtes-vous séparé de l'équipe Peugeot ?

Peugeot, qui avait racheté Talbot n'avait plus assez de budget à consacrer aux sports mécaniques. Du coup, j'ai cessé d'être pilote Peugeot en France pour le réseau de la marque. Donc, il fallait compter sur mes propres moyens pour continuer à courir. C'est ainsi que j'ai investi dans une Renault 5 G2 avec laquelle j'ai participé au Rallye de Chypre. Malheureusement, à quelques encablures de l'arrivée, j'ai fait péter un piston alors que j'étais bien placé. Là-bas je rencontre le président d'un club automobile au Kenya qui m'a invité à faire le Safari entre Sandro Munari et Vic Elford. Donc, quelques mois plus tard, je me retrouve à Nairobi en train de faire le Safari avec ma Renault 5. J'étais le premier pilote non prioritaire et je me suis permis le luxe de laisser derrière moi Unari avec sa Porsche et Elford avec une Subaru (rires). Et là, une histoire de fou m'arrive : j'ai passé quinze jours à faire la reconnaissance du parcours et je n'ai rien laissé au hasard. À 400 kilomètres du départ, il y avait un passage marécageux que j'avais repéré. En arrivant à son niveau, j'ai trouvé que les onze voitures qui me précédaient étaient toutes plantées. Le plus amusant c'est que j'ai pu contourner l'obstacle alors que Röhrli se démenait avec son coéquipier pour faire sortir son Opel du bourbier. Du coup, je me suis retrouvé à rouler en tête de course. Malheureusement, j'ai perdu mon avantage à cause d'un triangle de suspension cassé. Le lendemain, après un démarrage tonitruant, la voiture ne tenait plus la route car elle s'est tout simplement coupée en deux (rires). Pour la remplacer, j'ai jeté mon dévolu sur une Talbot Samba Groupe B avec laquelle j'ai fait le Tour de Corse en 1983, mais finalement cette voiture n'était pas une bonne pioche, avec son moteur assez atone. J'ai eu la chance par la suite de piloter une vraie bête de rallye, une Ford Escort Groupe 4 au rallye anglais (RAC). Et là, même si tu as l'impression de rouler, les Anglais vont dix fois plus vite que toi (rires) mais ce fut une belle expérience. Parallèlement à cela, les ventes aux enchères ont marché à fond, jusqu'en 1989.

L'idée de lancer le Rallystory était-elle planifiée ou est-elle venue par hasard ?

En 1986, j'ai décidé de lancer le Rallystory par hasard, en faisant un rallye en Corse. Le rallye a très bien



MILLE BORNES 1



992. F'AUTODELTA

démarré. Pendant deux ans (89-90), j'ai participé au Tour de Corse avec une Peugeot 205 1300 et j'ai gagné mes deux catégories : Groupe N et A. À partir des années 90, le marché des voitures anciennes s'est écroulé, au même titre que le marché de l'art en général. Du coup, j'ai mis le focus sur mes rallyes, qui marchaient très bien. Le Rallystory s'est professionnalisé lorsque Jean-Charles Redelé et Robert Caron sont devenus mes associés en 1991 et que Stéphane Giraud, alors stagiaire, a intégré l'entreprise pour en devenir plus tard le gérant. Ce genre d'épreuve n'existait pas encore en Europe et le succès était rapidement au rendez-vous. Nous avons constitué une équipe formidable, qui n'a pratiquement pas changé. Parmi les créations de Rallystory, le Rallye de Paris, initialement ouvert aux voitures historiques, comprend maintenant deux parcours, dont un réservé aux GT récentes. Je suis par ailleurs l'initiateur du Tour de France Auto et de bien d'autres épreuves.

Quelle est la course qui vous a fait le plus marquer ?

C'était en 1984, lors du championnat de France des rallyes sur terre. J'étais au volant d'une Peugeot 104 25 au milieu d'un peloton de cinquante autres voitures identiques. Inutile de dire que ça chahutait grave et malgré l'âpre concurrence j'ai gagné pas mal de scratches.

La course qui vous a fait le plus peur ?

J'ai eu très peur une fois à Chypre, au volant de la Renault 5 Groupe 2. On était sur de longues lignes droites entre deux murets de pierre sèche. J'étais à 140 km/h avec des murets à 50 cm de chaque côté et devant moi une méchante bosse fit irruption. La voiture s'est envolée et j'ai cru un moment que je n'avais plus un volant entre les mains mais un marteau piqueur qui s'est enfoncé dans le sol !!! À l'atterrissage, la voiture ne voulait plus freiner et je me trouvais en train de foncer à pleine vitesse sur un ravin. Heureusement que j'ai tiré le frein à main à temps et réussi à mettre la voiture d'équerre. C'était très chaud !

Quelle est la voiture qui vous fascine le plus ?

Incontestablement la berlinette Alpine.

Vous êtes connu pour être un passionné et un collectionneur d'Alpine. Quelles sont les modèles les plus précieux dont vous disposez ?

La M63, l'A 211 et l'A 110 ex Vinatier. La première a été la seule barquette construite à la demande de José Rosinski, qui était alors directeur sportif et pilote officiel Alpine. L'expérience n'a pas été concluante et la M63 a reçu en 1964 son toit d'origine pour effectuer les 12 Heures de Sebring, aux mains de Mauro Bianchi et José Rosinski. L'A 211 est la seule A 210 à moteur V8 Gordini. J'ai donc trois voitures qui sont en quelque sorte un peu uniques.



BETA

UNE LANCIA
À LA SAUCE FIAT



Les années 70 représentent un tournant pour la marque Lancia. Son intégration au sein du groupe Fiat est le point de départ d'une série de voitures toujours aussi novatrices, destinées à écrire de nouvelles pages de l'histoire de l'automobile. La Lancia Beta est présente au Salon de Turin de 1972. Outre sa ligne à deux volumes, ses principaux éléments novateurs sont la position transversale du groupe moteur-boîte-pont et sa suspension à quatre roues indépendantes. La version berline est complétée successivement par le Coupé, qui reprend la tradition de l'Aurelia B20 et le spider, dessiné par Pininfarina.





La Beta était bien dotée par rapport aux concurrentes de son segment, avec une boîte à 5 vitesses pour tous les modèles, quatre freins à disque à système Superduplex (double circuit) et répartiteur de freinage et de suspensions entièrement indépendantes avant/arrière.

À l'orée de la décennie 70, Lancia avait rendez-vous avec un tournant dans son histoire. Tombée dans le giron de Fiat en 1969, la marque allait profondément s'imprégner de l'ADN du groupe. Cette nouvelle orientation va inspirer des nouveaux modèles, produits estampillés Lancia, parmi lesquels figure la berline Beta. Cette dernière a été dévoilée pour la première fois au Salon de l'Automobile de Turin en 1972. Son nom est un clin d'œil à la Beta de 1909.

Trois moteurs sont disponibles au lancement. Dérivés du fameux double arbre à cames d'Aurelio Lampredi, leurs cylindrées sont de 1400 (1.438 cm³ de 90 chevaux et 11,8 mkg de couple), 1.600 (1.608 cm³ de 100 chevaux et 13,1 mkg) et 1800 (1.756 cm³ de 110 chevaux et 14,7 mkg). Ce moteur a été retravaillé pour son emplacement transversal et pour l'adapter à la Beta, qui est une traction. Les précédents moteurs Lampredi étaient en effet conçus pour les Fiat 124 Sport et Fiat 125 qui sont des propulsions. En outre, les ingénieurs de Lancia ont amélioré la puissance et le couple à bas régime par rapport au bloc original.

S'agissant de l'équipement, la Beta était bien dotée par rapport aux concurrentes de son segment, avec une boîte de 5 vitesses pour tous les modèles, quatre freins à disque à système Superduplex (double circuit) et répartiteur de freinage et de suspensions entièrement indépendantes avant/arrière.

L'ergonomie était également au rendez-vous, avec une instrumentation particulièrement complète (manomètre, température, tachymètre électronique). Les versions haut de gamme (1600, 1800) avaient en outre des raffinements comme les appuis têtes réglables, deux vitesses d'essuie-glace plus intermittence, les phares auto-ajustés en hauteur et un pare brise feuilleté teinté. La version la plus chic, la 1800 ES (modèle à équipement spécial), disposait quant à elle de jantes en alliage, d'un toit ouvrant et de vitres électriques.

La sécurité n'était pas en reste, avec, outre une sécurité active digne d'une Lancia, en l'occurrence une tenue de route et un freinage de premier ordre, avec une direction précise, des éléments de sécurité passive inconnus à l'époque : déformation contrôlée de la carrosserie en cas de choc et un habitacle renforcé. En 1975, c'est la deuxième série des Beta Berlina qui voit le jour, avec une meilleure visibilité obtenue par l'augmentation de la surface vitrée. Les quatre phares ronds laissent place à des optiques rectangulaires. Les motorisations sont revues dans le sens de l'optimisation et de l'économie. Ainsi, un 1300 (1.297 cm³ de 82 cv) remplace le 1400 et un nouveau 1600 (1.592 cm³ de 100 cv) de même puissance, mais doté d'un meilleur couple, fait son apparition. Pour coiffer la gamme, Lancia fait appel à un nouveau moteur de deux litres (1.995 cm³), avec un rendu de 118 chevaux et 17,8 mkg de couple.

Le troisième opus de la berline apparaît en 1979, avec une nouvelle calandre, un tableau de bord très



Version «découvrable» de la Beta Coupé, le Spider bénéficie d'un toit amovible rigide type «Targa», prenant place au-dessus des places avant.



Avec son moteur central arrière sur un châssis tubulaire, la Beta Montecarlo est une stricte deux place. Épaulée par un deux litres de 120 chevaux, elle se montre d'autant plus efficace que la direction est assez directe et précise.

innovant, une instrumentation encore plus complète et un « Electronic Check Control », permettant de voir d'un coup d'œil les défauts du véhicule. La version 1300 est abandonnée.

L'année suivante voit l'apparition de la Trevi (trois volumes). Elle a les mêmes moteurs que les séries 2 et 3, mais sa ligne est clairement plus fade et classique que la berline.

En 1981, Lancia adopte l'injection électronique Bosch pour son 2000, faisant passer la puissance à 122 ch et à 6400 t/mn. Ambitieuse, la Trevi vise plus haut et adopte en 1982 un moteur 2000, développant 135 cv et un couple à bas régime absolument phénoménal. Sa spécificité est de recourir à un compresseur, chose qui n'était pas très en vogue à l'époque.

Lancia Beta Coupé

En lançant le coupé, Lancia renouait avec la tradition et inscrivait son nouveau modèle dans la lignée des coupés sportifs qui, de la Flaminia à la Fulvia, en passant par la Flavia, avaient forgé l'image prestigieuse de Lancia.

La déclinaison de la Beta Coupé est dévoilée un an après la berline au Salon automobile de Francfort de 1973. C'est l'équipe responsable du dessin de la Fulvia Coupé qui s'est occupée du projet. À cause du choc pétrolier, il faut attendre mars 1974 pour sa commercialisation. Les moteurs originaux, un 1600 et un 1800 se payaient même le luxe d'être bien plus performants que ceux



de la berline (108 chevaux et 13,8 mkg. et 120 chevaux et 15,3 mkg). Pour le reste, le Coupé hérite des mêmes organes de freins, de suspension et de boîte à vitesses que la berline.

En termes de conception, la Beta Coupé est un 2+2 avec deux places avant confortables et spacieuses, un grand coffre pour la catégorie. Seul bémol, deux places arrière très contenues, pénalisées par un arche de pavillon descendant, empêchant une personne de plus de plus d'un 1 m 80 de se sentir à l'aise. L'instrumentation du coupé était encore plus fournie que celle de la berline, avec un voltmètre, deux manomètres (eau/huile), et une jauge déportée de niveau d'huile.

En septembre 1975, la deuxième génération, avec quelques modifications esthétiques et intérieures est lancée. La Coupé reçoit alors les moteurs 1600 et 2000 de la berline, qui sont moins performants que les 1600 et 1800 précédents.

L'année suivante, c'est un petit coupé 1300 qui est mis sur le marché, mettant fin à la production de la Fulvia Coupé. Le 1300 est cependant moins bien équipé que ses grandes sœurs, mais possède un moteur qui développera 2 chevaux de plus que le 1300 de la berline.

La Beta repasse sous le scalpel en 1978, mais son restylage ne sera définitif qu'en 1981, avec une calandre nouvelle génération, très répandue depuis. Une version plus musclée répondant au nom de Coupé Volumex avec un moteur 2 L à compresseur



mécanique, se targuant de performances améliorées (135 chevaux) et un couple phénoménal débarque en juin 1983. On reconnaît la version Volumex du coupé au logo VX sur la calandre et à une protubérance sur le capot avant, ainsi qu'au becquet et spoiler noirs. Comme pour la berline, la Coupé voit sa production s'arrêter en 1984.

Lancia Beta HPE

C'est en 1974 que la version HPE (High Performance Estate) est présentée. Formule trois portes avec hayon arrière, elle bénéficie de la plateforme longue de la berline, mais avec la zone avant de la carrosserie de la version Coupé. Due au crayon de Pininfarina, elle



Dès 1975, le catalogue s'enrichit d'une version dénommée Beta Montecarlo, en hommage aux nombreuses victoires de la marque au célèbre rallye. Présentée au Salon de Genève, la nouvelle venue cherche à surfer sur le succès commercial de la Beta et du succès sportif de la Stratos.

reçoit les moteurs haut de gamme 1600 et 1800, puis 1600 et 2000. Originale, cette version rencontre un joli succès commercial.

Lancia Beta Spider

Version «découvrable» de la Beta Coupé, le Spider bénéficie d'un toit amovible rigide type «Targa», prenant place au-dessus des places avant. À l'arrière, une lunette souple rabattable permettait d'accéder à l'air libre. La malle arrière était plus longue et plus plate que sur le coupé et les feux arrière étaient spécifiques à cette version.

Lancia Beta Montecarlo

Dès 1975, le catalogue s'enrichit d'une version dénommée Beta Montecarlo, en hommage aux nombreuses victoires de la marque au célèbre rallye. Présentée au salon de Genève, la nouvelle venue cherche à surfer sur le succès commercial de la Beta et du succès sportif de la Stratos.

Avec son moteur central arrière sur un châssis tubulaire, la Beta Montecarlo est une stricte deux places, alors que le Beta Coupé est un 2+2. Epaulée par un deux litres de 120 chevaux, elle se montre d'autant plus efficace que la direction est assez directe et précise. Son freinage est puissant, mais assisté à l'avant seulement sur les premières séries, ce qui lui a valu quelques critiques pour une endurance jugée trop faible et un mordant insuffisant.

La carrière de la Montecarlo est marquée par la succession de deux générations : la première affublée d'une calandre avec un simple entourage chromé et des dérives arrière pleines (modèle blanc Martini) et la seconde avec une calandre type Lancia Delta et des dérives vitrées (modèle bleu). La voiture connaît le succès en groupe 4, en endurance. De ce châssis, Lancia extrapolera la fameuse Lancia 037, qui a fait des étincelles en rallye au cours des années 80.

En 1984, la fabrication des Lancia Beta et Trevi, qui subsistaient en 1600, 2000 et VX est définitivement arrêtée, après une production totale de 194.916 Beta berline, avec 36.784 Trevi, 113.623 Beta Coupé dont 1272 Volumex, 71.257 Beta HPE, dont 2.369 Volumex, 7.595 Beta Montecarlo et 8.594 Beta Spider.

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

aprilia

1000 TUONO V4 R APRC ABS

Après 3 ans d'existence, le roadster sportif le plus viril de la gamme Aprilia se voit mis à jour. Au programme, plus de confort et de sécurité, avec notamment l'apparition d'un ABS paramétrable. Ce n'est pas pour rien qu'Aprilia est triple champion du monde Superbike ; et cette excellence dans la sportivité se retrouve non seulement dans la RSV4, mais aussi à forte dose dans son streetfighter Tuono.

Pour garder sa Tuono V4 dans le vent, Aprilia a choisi de corriger ses défauts de jeunesse. Si l'italienne conserve sa plastique atypique, son confort a fait l'objet de réelles améliorations : la selle a été retaillée et s'avère plus accueillante, tandis que les arêtes du réservoir à la contenance augmentée (+ 1,5 litre) se font moins saillantes.

Chef-d'œuvre mécanique, le guttural V4 a lui aussi été bonifié. Totalement enivrant, le V4 à 65° gagne du répondant. De 167, il grimpe à 170 chevaux. Distribution remaniée, cartographies moteur recalibrées et premiers rapports raccourcis, la Tuono se fait désormais plus souple à l'usage. Les vitesses n'accrochent plus et le shifter est enfin docile. Reprenant sans forcer sous les 3.000 tr/min, le V4 est agréable en ville tout en offrant une bonne explosivité dans les tours.

À bord, les suspensions font dans le velouté, notamment sur les compressions. Assouplies en vue d'un usage plus routier, elles ne perdent pas pour autant en précision une fois sur piste. Maintenant équipée dès l'origine de toutes les assistances électroniques disponibles (contrôle de traction, anti-décollage de la roue, départ en course), Le cadre périmétrique en aluminium de 10 kilos et son bras oscillant renforcé sont maintenus.

En revanche, Sachs fournit une nouvelle fourche de 43 mm full réglable et Brembo s'occupe d'étriers radiaux monoblocs M432. L'ensemble des suspensions a été recalibré pour offrir un peu plus de confort sur route. La nouvelle selle un peu plus conciliante et l'ergonomie

quelque peu retouchée vont dans le même sens. Et pour que le plaisir dure quelques temps de plus, la contenance du réservoir passe de 17 à 18,5 litres. Le Tuono V4R est équipé en série de l'APRC et de l'ABS Bosch 9MP. Ce dernier est déconnectable, et dispose de 3 lois d'intervention (Piste, Sport, ou Pluie). Le roadster est doté de 3 cartographies d'injection et son pack Aprilia Performance Ride Control reçoit une mise à jour. Sont principalement concernés le contrôle de traction ATC (8 niveaux de réglage) et l'anti-wheeling AWC (3 niveaux). A leurs côtés répondent toujours à l'appel le Ride-by-Wire, le shifter AQS et l'assistant de départ arrêté ALC (3 niveaux également). Puissants, dosables et efficaces, ces freins autorisent un pilotage instinctif sur circuit et une conduite sans stress sur route détremée.

Verdict, quand on prend les commandes d'une Aprilia Tuono V4 R, les sensations déboulent comme des chevaux au triple galop ! Cette moto est incontestablement l'une des plus sensationnelles du marché, toutes catégories confondues.





Cartier

Tank MC Chronographe

Cartier avait dévoilé à l'occasion du SIHH 2013 la Tank MC, une très élégante montre classique. La manufacture de montres de luxe revient sur le devant de la scène, avec une version chronographe bicompaix/date très séduisante, qui devrait ravir les incondtionnels de ce modèle mythique !

La maison fondée par Louis-François Cartier en 1847 dévoile en 1917 les premiers dessins de la Tank, dont la commercialisation va débiter deux années plus tard. Devenue une véritable icône horlogère à travers le monde, au même titre que des montres telles que l'Omega Speedmaster, la Jaeger-LeCoultre Reverso ou encore la Rolex Submariner, le dessin de la Tank d'origine reste très proche de celui des versions contemporaines.

C'est le cas de la montre Cartier Tank MC, dont le boîtier est proche de celui de la Tank américaine que la manufacture dévoilait lors du SIHH 2013 : une très élégante montre, dont le nouveau boîtier et le cadran sont venus moderniser et dynamiser la longue et légendaire lignée des Tank sans pour autant la dénaturer.

Après une luxueuse version squelette, c'est au tour du chrono (bicompaix/date) d'arriver sur le marché. Sa forme presque carrée, son cadran flinqué, ses chiffres romains (avec le mot Cartier indiqué dans la barre du cinq du sept en chiffres romains), le chemin de fer graphique, les aiguilles glaives, la couronne avec spinelle tout est « Tank ».

Disponible en acier (cadran argenté ou gris) ou en or rose 18 carats, cette nouvelle Tank MC reprend les

caractéristiques qui ont fait le succès de son aînée : un boîtier aux dimensions très agréables au porté, un cadran offrant un magnifique relief et caractéristique des productions Cartier,

des aiguilles glaive bleues, une couronne à 8 pans ornée d'un spinelle de synthèse (version acier) ou d'un saphir cabochon (version or rose) et un fond saphir, permettant d'admirer sa mécanique.

Côté mécanique justement, le calibre Cartier 1904-PS MC de la version 3 aiguilles laisse la place au calibre 1904-CH MC pour cette nouvelle version chronographe. Le 1904-CH MC produit et développé en interne par les équipes de Carole Forestier-Kasapi au sein de la Manufacture Cartier Horlogerie est un chronographe à roue à colonnes avec embrayage vertical, dispensant une réserve de marche de 48h. Il est par ailleurs équipé d'un système de roulement à billes en céramique, qui se trouve au centre du rotor, afin de lui assurer une extrême durabilité.

La Tank MC est livrée avec un bracelet alligator noir ou marron, selon le modèle. Il y a lieu de noter que la boucle déployante permet un réglage ultra-précis et facile de la taille. Avec ce chrono, Cartier offre aux amateurs de ce modèle « icône », une belle montre, chic, d'assez et intemporelle, qui affiche une petite touche « sport », par le biais de la fonction chronographe.





Sport d'élite

par Lina Mousafak

FIA
Formula E
CHAMPIONSHIP

www.fiaformulae.com

#FElaunch

FIA Formula E
championship

Le futur de la course automobile se dessine avec la Formule E, le nouveau championnat de voitures électriques à hautes performances. Les valeurs écologiques au cœur du Championnat de Formule E électrique de la FIA sont l'énergie, l'environnement et le divertissement. C'est bien plus qu'une course. C'est la fusion entre l'ingénierie, la technologie, le sport, la science, le design et même la musique, le tout pour encourager la transition vers un futur tout électrique.

Les monoplaces atteignent des vitesses de 225 km/h et passent de 0 à 100 km/h en trois secondes. Tous les éléments traditionnels de cette expérience grandiose qu'est la course automobile sont réunis, sauf un : il n'y a pas de gaz d'échappement, pas de fumée et pas d'odeur d'essence.



Un Grand Prix ancré au cœur des villes avec des monoplaces qui n'émettent aucun bruit mécanique: tel est le pari un peu fou de la Formule E. Véritable message environnemental, ce championnat « propre » et avant-gardiste s'est ouvert le week-end du 13 et 14 septembre à Pékin.

Les pneus des monoplaces crissent et le ronronnement des moteurs se transforme en un rugissement de 80 décibels lorsqu'il dépasse deux adversaires dans un virage extrêmement serré. Les pilotes ne sont pas impressionnés. Ce sont les meilleurs du monde. Les voitures aussi. Elles sont fabriquées en carbone, aluminium et kevlar par les plus grands constructeurs automobiles...

À l'issue de deux simulations de course, à Pékin, début août 2014, les organisateurs de la Formule E ont réussi à établir le programme-type d'une manche de Formule E. Il y a deux séances d'essais libres: la première prend 45 minutes, tandis que la seconde est de 30 minutes. Les qualifications suivront et seront découpées en quatre groupes, constitué chacun de cinq pilotes. Chaque pilote a dix minutes pour réaliser le meilleur temps possible. La course se passe plus tard et devrait prendre environ une heure. Durant cette course, les pilotes doivent rentrer aux stands au moins une fois, pour changer de voiture. Ce changement de voiture s'explique par le fait de l'autonomie de la monoplace

qui ne peut pas durer tout au long de l'épreuve.

Les monoplaces atteignent des vitesses de 225 km/h et passent de 0 à 100 km/h en trois secondes. Tous les éléments traditionnels de cette expérience grandiose qu'est la course automobile sont réunis, sauf un: il n'y a pas de gaz d'échappement, pas de fumée et pas d'odeur d'essence. L'air est propre et pur: ces bolides à zéro émission sont des merveilles de technologie verte. Le Championnat de Formule E de la FIA est le premier championnat au monde réservé aux voitures entièrement électriques et TAG Heuer est l'un de ses premiers partenaires. L'horloger suisse est passionné par l'automobile depuis ses débuts. S'associer à la Formule E est l'étape suivante logique, étant donné l'héritage sportif de la marque et son engagement pour le développement durable. Des panneaux solaires fournissent déjà l'électricité qui alimente les usines suisses de l'horloger. En 2010, TAG Heuer a organisé avec Tesla le premier tour du monde en GT 100 % électrique. Aujourd'hui, la marque est fière de faire partie du championnat le plus moderne et le plus innovant au monde, une initiative qui rompt avec le passé et qui, comme TAG Heuer, mêle ingénierie, technologie, sport, science et design, le tout en encourageant le changement pour de meilleurs lendemains.





BEHIKE BHK 56

The logo features a black silhouette of a man's head in profile, facing right. Below the silhouette, the words 'COHIBA' and 'BEHIKE' are written in bold, black, sans-serif capital letters. At the bottom, 'BHK 56' is written in a smaller, black, sans-serif font.

Les cigares Cohiba Behike sont les cigares cubains les plus exclusifs. Arrivés sur le marché en avril 2010, cette gamme présente trois nouvelles vitales : le BHK 52, le BHK 54 et le BHK 56 (diamètres). Leur production est extrêmement limitée, pour l'unique raison qu'elle incorpore dans son mélange et ce pour la première fois, la feuille appelée « medio tiempo », qui garantit une saveur et des arômes exceptionnels. Le Cohiba Behike est considéré tout simplement comme un des meilleurs cigares du monde !

Également appelée «Fortaleza 4», la «Medio Tiempo» est une feuille très rare. Il s'agit de la dernière paire de feuilles située au sommet du plant de tabac cultivé en «sun grown».



Créée en 1966, la marque Cohiba a dans un premier temps été réservée à l'élite diplomatique et est devenue la marque de cigares cubains la plus prestigieuse. Les Behike seront produites chaque année à partir des meilleurs tabacs cubains, ceux de San Juan y Martinez et de San Luis, dans la Vuelta Abajo. El Laguito, l'élite des manufactures, a été choisie pour produire cette gamme de cigares exceptionnels.

Également appelée «Fortaleza 4», la «Medio Tiempo» est une feuille très rare. Il s'agit de la dernière paire de feuilles située au sommet du plant de tabac cultivé en «sun grown». Malheureusement, on ne la trouve pas sur tous les plants. Sa naissance dépend du soin et de l'attention apportée à chaque pied. Sa position, au sommet du plant, ainsi que sa taille réduite explique la concentration aromatique exceptionnelle qu'elle produit. C'est véritablement elle qui est la signature aromatique des cigares Cohiba Behike.

L'odeur à cru est extraordinaire, cape luisante et cigare bien rempli.

Le cabinet de 10 vitoles avec sa boîte noire nacrée à l'effigie de la marque est aussi une pure merveille !

Ce sont dix cigares, alignés religieusement, entrés d'une bague aux couleurs or, sur fond de carrés noirs et blancs.

Les capes sont splendides à l'œil, brillantes, de teinte brun moyen «colorado claro». Au toucher, le cigare est tout à la fois souple et ferme.

Avant allumage, on peut noter de jolis arômes plutôt épicés.

L'allumage est puissant, la vitole délivre immédiatement sa force, mais elle reste maîtrisée. Elle délivre de belles notes boisées, torréfiées, qui se développent crescendo.

La finale se complexifie avec des notes épicées élégantes et toujours ce côté boisé luxuriant.

Tout au long de la dégustation, le tirage est parfait.

Au final, il s'agit incontestablement d'un cigare dense et riche, mais qui sait rester équilibré.

Les saveurs poivrées de ces cigares rappelleront des souvenirs émus aux vieux fumeurs de Habanos... un voyage merveilleux en perspective.

Évasion de rêve

par Lina Mouafak

DONINGTON PARK

Construit en 1931, le circuit de Donington Park est situé dans les East Midlands, à 180 km au nord de Londres et à proximité de la forêt de Sherwood. Construit dans un amphithéâtre naturel, il permet aux spectateurs de bien voir les courses. Il a dès le début pour vocation d'accueillir des courses de motos. Fermé pendant la Seconde Guerre Mondiale, le circuit est racheté en 1971 par Tom Wheatcroft, qui lance alors des travaux de rénovation. Ré-ouvert en 1977, Donington accueille son premier Grand Prix en 1987.





Le circuit de Donington a été ouvert en 1931 pour accueillir des courses motocyclistes. Il a par la suite rapidement accueilli des courses automobiles de niveau international. Le Grand Prix de Donington a ainsi vu en 1937 et 1938 les victoires des champions d'avant-guerre qu'étaient Tazio Nuvolari et Bernd Rosemeyer, tous les deux sur Auto Union. Donington a également accueilli le championnat du monde de Formule 1, dans le cadre du Grand Prix d'Europe 1993. L'épreuve est restée fameuse pour ses conditions météorologiques incertaines, qui ont contraint les pilotes à de multiples changements de pneumatiques, ainsi que pour le premier tour du Brésilien Ayrton

Senna, parti quatrième et tombé à la cinquième place après un mauvais départ, mais solidement installé en tête de la course à l'issue de la première boucle. Un mémorial en hommage au pilote brésilien et à Juan Manuel Fangio a été édifié sur le site.

Le futur s'annonce meilleur pour ce circuit, en effet, alors que le Circuit of Wales s'est engagé à accueillir le Grand Prix de Grande-Bretagne jusqu'en 2024, suite à la signature d'un contrat de cinq ans avec option de renouvellement, Dorna Sports et les dirigeants du circuit ont décidé que l'épreuve aurait lieu à Donington Park l'an prochain, avant la première venue du Championnat du Monde MotoGP™ au Circuit





of Wales en 2016. Selon Carmelo Ezpeleta, le CEO de Dorna : « Donington Park a une longue histoire et a récemment accueilli plusieurs des Grands Prix les plus excitants. Nous sommes certains que le travail réalisé depuis sa réouverture il y a quatre ans, garantira le succès de l'évènement. »

Donington est un circuit vallonné et contraignant, composé de onze virages pour une distance de 4,023 mètres, présentant des grandes courbes rapides et des épingles lentes. Il est également doté d'une impressionnante descente. Résultat, les pilotes sont souvent en appui prononcé sur l'avant. Les pilotes y courent dans le sens des aiguilles d'une montre,

le pilote en pole position partant sur la gauche. Par rapport à d'autres circuits, Donington Park est une piste où personne n'atteint des vitesses extrêmement élevées. La vitesse maximale dépasse à peine les 260 km/h et la vitesse moyenne se trouve autour de 160 km/h. C'est une différence abyssale comparée aux 340 km/h de Monza et aux 320 km/h de Phillip Island, avec leur vitesse moyenne de 200 et 180 km/h. Combiné aux conditions climatiques typiques de la région, cela conduit à des températures de fonctionnement extrêmement froides pour les pneus.



Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne-France)

Né à Saint-Etienne le 19 octobre 1942. Études techniques et stages à l'École 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

OUBLIEZ TOUT LE RESTE
PRENEZ LE VOLANT




*OFFRE DANS LA MESURE DU STOCK DISPONIBLE

NOUVELLES ALFA ROMEO MITO ET GIULIETTA.

MOTEURS MULTIAIR ET DIESEL JTDM. ALFA D.N.A. ALFA TCT (BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE). ECRAN TACTILE 5" UCONNECT™. 7 AIRBAGS. DIRECTION ÉLECTRONIQUE (ALFA ACTIVE STEERING). NOUVELLE PLANCHE DE BORD.

MITO : À PARTIR DE 209 900 DHS - GIULIETTA : À PARTIR DE 249 900 DHS*
AVEC POSSIBILITÉ DE REPRISE DE VOTRE VÉHICULE D'OCCASION

 / ALFAROMEOMAROC WWW.ALFAROMEOMAROC.CO.MA

ASSISTANCE ROUTIÈRE ET CONCIERGERIE OFFERTES - POSSIBILITÉ DE SOUSCRIRE À UNE EXTENSION DE GARANTIE.

