

Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE



CHRIS GOODWIN

PILOTE D'OVNIS



Innovation that excites

NISSAN X-TRAIL

PARTANTS ? TOURNEZ LA PAGE !

X-TRAIL



Innovation
that excites

NOUVEAU NISSAN X-TRAIL ÉPATANT SUR TOUS LES TERRAINS !



À PARTIR DE

344 000 Dhs
TTC

Hors peinture métallisée et frais d'immatriculation

CASABLANCA SMVN : 05 22 46 03 35

RÉSEAU AUTO HALL

AGADIR : 05 28 83 81 90/91/19 - 05 28 83 84 41 - BENI MELLAL : 05 23 48 31 19 - CASABLANCA ABDELMOUMEN : 05 22 86 36 32 - CHICHAOUA : 05 24 35 37 74

DAKHLA : 05 28 93 14 12 - EL JADIDA : 05 23 37 37 22 - FÈS : 05 35 62 59 51 - 05 35 62 40 31 - KARIA : 05 35 62 89 32 - KENITRA : 05 37 37 99 66 - 05 37 37 31 26

MARRAKECH I : 05 24 44 84 22 - MARRAKECH II : 05 24 35 47 20/42 12/44 56 - MEKNES : 05 35 55 12 70/72 - OUJDA : 05 36 52 40 20 - RABAT : 05 37 72 58 46 - 05 37 73 08 95

RABAT II : 05 37 29 08 82/36 40/04 73 - SAFI : 05 24 46 28 10 - SETTAT : 05 23 40 26 75 - TANGER : 05 39 39 40 56/38 61 - TETOUAN : 05 39 71 52 05/06/07

NISSAN.MA



NISSANMAROCOFFICIEL

GRUPE AUTO HALL

FORD KUGA

L'échappée belle



Crédit
0%

Le Ford Kuga affiche une allure élégante, des détails raffinés et un habitacle alliant confort, espace et sécurité. Un concentré de performances...Système intelligent de transmission intégrale, hayon mains libres et système SYNC pour faire de chaque trajet...Une échappée belle.

N'attendez plus, venez vite le découvrir dans tous les showrooms Ford.

Trend TDCi

à **255 000** Dhs

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siège : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
- Rabat 1 : 05 37 72 58 46
- Rabat 2 : 05 37 29 08 82
- Meknès 1 : 05 35 55 12 70
- Meknès 2 : 05 35 30 05 19 / 543 / 548
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Kénitra : 05 37 37 99 66
- Tanger : 05 39 95 11 11
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Fés : 05 35 62 59 51
- Oujda 1 : 05 36 52 40 20
- Oujda 2 : 05 36 70 60 23
- 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
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 68
- Chemaia : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 35 37 74
- Attaoula : 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

Édito



Ahmed Kseibati

Chers lecteurs,

Pour ce numéro double de Juillet-Août, nous avons mis en couverture un grand pilote, mais aussi un homme chanceux et heureux d'être le pilote en chef des essais et mise au point de la McLaren p1GTR, l'Ultra car britannique, qui tacle la Ferrari à travers ses performances époustouflantes.

Vous avez sûrement remarqué également la couverture et l'annonce que nous faisons pour notre événement devenu un must annuel : Les Gentlemen Drivers Awards Classics & Modern Exhibition. Cette année, nous avons introduit aussi les classic cars, qui sont des œuvres d'art et dont le Maroc regorge, pour les mettre en valeur, dans le plus bel écrin du Maroc, l'incontournable Hôtel Royal Mansour Marrakech. Les voitures modernes, quant à elles, feront leur show sur un des golfs de la ville ocre.

Chers lecteurs, dans l'attente de vous retrouver au mois de septembre, reposés et bien bronzés, je m'éclipse de mon côté, pour un peu de repos, mais aussi pour préparer à loisir et avec beaucoup de soin notre grand événement.

Je vous souhaite une bonne lecture et vous dis à très bientôt.

CONCEVOIR DES ESPACES DE



BETTER LIFE STYLE

Acteur de référence de l'immobilier de luxe, de l'immobilier social & moyen standing ainsi que de l'hôtellerie & loisirs, Palmeraie Développement a fait de la qualité sa valeur centrale.

Aujourd'hui, avec trois pôles d'activité et plus de 2000 collaborateurs, Palmeraie Développement est un groupe leader, un groupe dont la mission est d'offrir aux familles marocaines des espaces adaptés à leur style de vie, leur aspiration à plus de loisirs. C'est cela, être un groupe leader proche de chacun de vous. C'est cela, vous offrir des lieux de vie qui vous ressemblent.

VIE QUI VOUS RESSEMBLENT



Palmeraie

DÉVELOPPEMENT


palmeraie
RESORTS

REL | PALMERAIE
LUXURY LIVING

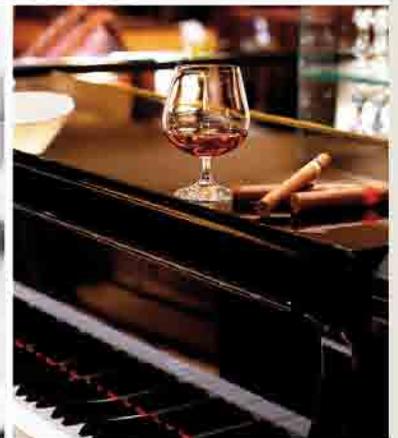
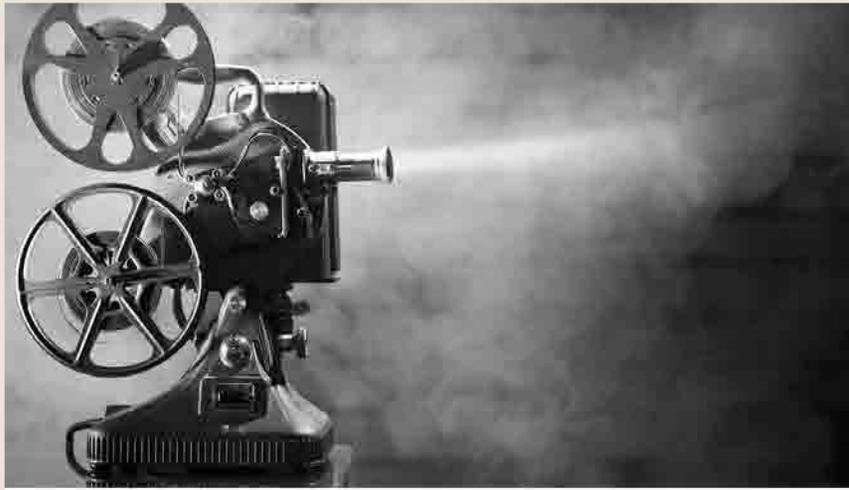
ESPACES
SAADA  فضاءات
السعادة

LUXE RADIO LES SALONS

— Prochainement à Casablanca —

Sociabilité raffinée de femmes et hommes de lettres et de goût,
revendiquant l'héritage des salons londoniens du XVIII^{ème} siècle...

Dès lors que nous considérons qu'une définition des élites ne s'appuie pas seulement sur des critères économiques ou politiques mais aussi sur une maîtrise de comportements raffinés ou, plus particulièrement, sur l'habileté à imposer comme raffinés des comportements, il faut s'interroger sur quelles représentations repose ce pouvoir à transformer la maîtrise acquise de codes arbitraires en une supériorité naturelle que résume à juste titre l'expression "élites". La politesse ou les principes de la conversation, c'est la volonté de faire de la maîtrise des codes d'interaction sociable des révélateurs de qualité humaine et morale. "L'honnête homme", cette ambition d'identifier qualités sociales et qualités de cœur, chez nous marocains, et d'en faire un enjeu moral. Cette quête de l'idéal de l'écrivain-homme du monde s'évertuant à allier manières et morale, dans la lignée des philosophes anglais comme Shaftesbury, et qui a pour objectif de reformuler les contours classiques de la vertu en y introduisant le raffinement des manières et l'intérêt de la sociabilité. C'est cela, redéfinir les critères de la grandeur sociale, à la lumière d'un essai d'unification des pratiques culturelles de disciplines plurielles émanant de groupes sociaux traditionnellement distincts... LRLS, puisant dans l'essence même de l'héritage des salons londoniens du XVIII^{ème} siècle.



Sommaire

10 Motors

- 10/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
14/18 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
20/24 **ActuEvenement** 24 heures du Mans 2015 par Amal Razine
26/30 **ActuEvenement** Goodwood Festival 2015 par Amal Razine
32/36 **ActuEvenement** Essai Renault Kadjar par Amal Razine
38/39
40 **L'actu** Le marché de l'automobile par Youssef Bennour
42/45 **AutoConcept** Aston Martin DBX Concept par Youssef Bennour
46/50 **AutoException** McLaren P1 GTR par Amal Razine
52/57 **AutoException** Bentley Continental GTC V8S par Youssef Bennour
58/63 **AutoException** Aston Martin Vantage GT12 par Youssef Bennour
64/68 **AutoException** Chevrolet Camarao SS Cabriolet par Amal Razine



70 >79 Entretien du mois **Chris GOODWIN**

Pilote d'OVNIS par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 80/87 **AutoLégende** McLaren F1 : La fusée des 24 heures du Mans par Youssef Bennour
88/89 **MotoException** Kawasaki Z300 par Lina Mouafak

90 L'Homme

- 90/91 **Montres** Chopard : Superfast Chrono Porsche 919 ICKX Edition par Lina Mouafak
92/93 **News** Hyundai inaugure un E-Motion Park à Agadir par Lina Mouafak
94/95 **Cigare** Montecristo Open Eagle par Antoine Delmas

96 Lifestyle

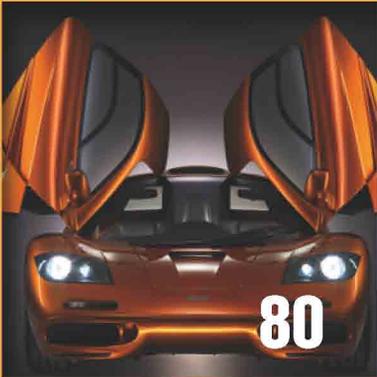
- 96/99 **Evasion** Circuit Pau-Ville par Lina Mouafak
100/101 **Art** Juan Carlos Ferrigno par Antoine Delmas

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** 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



46



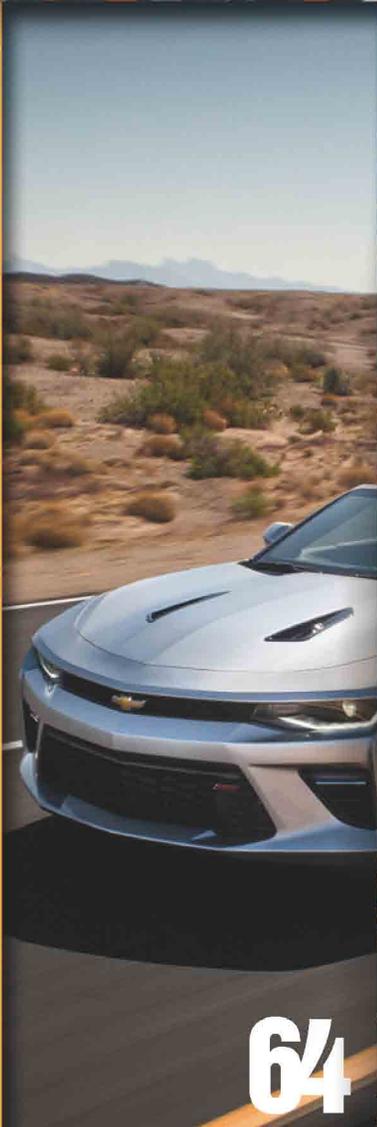
90



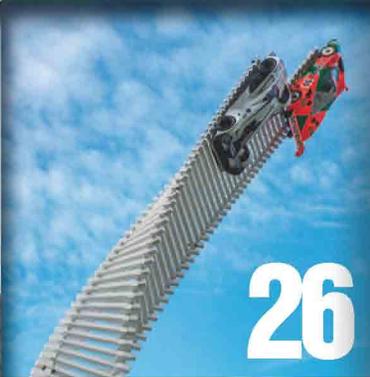
70



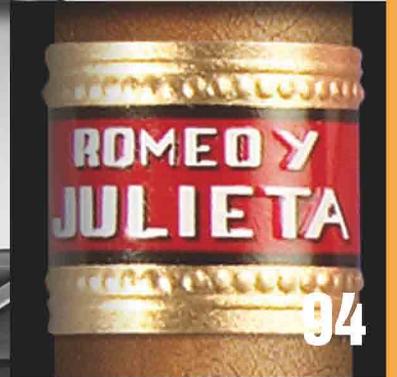
52



64



26



94



42

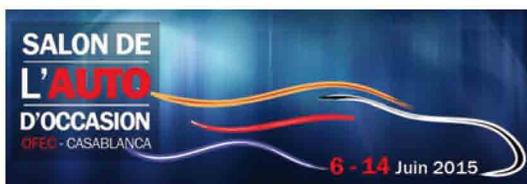


88



58

Bilan positif pour la 1^{re} édition du Salon de l'auto d'occasion :



Pour la première édition du Salon de l'auto d'occasion organisée du 6 au 14 juin à la Foire internationale de Casablanca (OFEC), le bilan est largement positif. En effet, l'évènement a drainé une quarantaine d'exposants et une affluence de plus de 52.000 visiteurs. Des pics de 8.000 à 10.000 visiteurs ont été même enregistrés les jours des week-ends. Il faut dire que les visiteurs avaient l'embarras du choix avec 6000 m² de superficie d'exposition et plus de 1.000 véhicules offerts à la vente âgés de moins de cinq ans. Cet engouement s'est traduit par 500 transactions conclues selon les organisateurs. Ces chiffres flatteurs ont encouragé les organisateurs à envisager une seconde édition en 2015 toujours. Un autre Salon de l'occasion devrait d'ailleurs être organisé dans les prochains mois, à Tanger.

Il y a lieu de noter enfin que le Salon de l'auto d'occasion de Casablanca, proposait parallèlement, des offres d'assurance et de crédits spécifiques aux véhicules d'occasion.

La nouvelle Audi TT débarque au Maroc

La troisième génération du TT est désormais disponible chez l'importateur exclusif de la marque, la Centrale Automobile Chérifienne (C.A.C). Esthétiquement, le nouvel opus joue clairement la carte de l'agressivité. Ainsi, le coup de crayon attribué aux boucliers et jupes latérales devient plus acéré, pour s'harmoniser avec les nouvelles optiques Xénon ultra-agressives (LED et Matrix en options) et à la calandre aux angles désormais biseautés. Si extérieurement on parle d'évolution, à bord on constate une véritable révolution. Désormais, le TT est doté d'un « cockpit virtuel » concentrant l'ensemble des systèmes embarqués autour du conducteur via un énorme écran de 12,3 pouces (31 cm) en guise de bloc d'instrumentation. La seconde grosse innovation concerne le châssis. Le TT 2014 repose en effet aujourd'hui sur la plateforme MQB, désormais commune à quasiment tous les modèles compacts du groupe VW. Celui-ci peut donc embarquer les motorisations les plus modernes. Et l'importateur

marocain n'en a retenu qu'une pour le moment, à savoir le 2.0 TFSI de 230 ch, qui propulse le véhicule de 0 à 100 km/h en environ 5,9 secondes.



Wafa Assurances lance les Trophées de la prévention :



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

Wafa Assurance vient d'annoncer le lancement de la première édition des Trophées de la prévention, afin de récompenser les efforts pour prévenir les risques professionnels, lors d'une conférence de

presse organisée le 30 juin à Casablanca. Cette initiative part d'une solide conviction : « La responsabilité de l'assureur ne se limite pas à indemniser en cas de sinistre, mais aussi à éviter que le sinistre ne se produise », soulignent les responsables de cette compagnie d'assurance, filiale du groupe Attijariwafa bank.

Les candidatures sont déjà ouvertes et les noms des vainqueurs seront dévoilés le 29 octobre prochain. Ces trophées d'une périodicité annuelle sont ouverts à toutes les entreprises marocaines, clientes ou non de Wafa Assurance. Selon Ali Harraj, président-directeur général de Wafa Assurance, l'objectif est d'« encourager la prévention ». Il est à noter que seules les entreprises qui exercent au Maroc pour prévenir les risques et assurer la sécurité de leurs salariés et de leurs biens sont concernées.

Cette première édition des trophées de la prévention verra la distribution de sept prix: 3 prix pour les grandes entreprises, 3 pour les PME et un prix pour le jury. Pour la sélection des gagnants, trois principaux items seront pris en compte : la santé et la sécurité au travail, l'incendie et le risque routier.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE BANQUE PRIVÉE

EXIGEZ LE MEILLEUR !

Société Générale Banque Privée met à votre disposition des services et conseils à forte valeur ajoutée pour la gestion, la protection et la transmission de votre patrimoine.

Au sein de notre réseau d'agences Banque Privée à travers le Maroc, vous êtes accueillis par des Conseillers dédiés et hautement spécialisés .

Pour plus d'informations, contactez notre Banque Privée au 05 22 42 42 48.



Expertise internationale



Réactivité



Confidentialité



Conseil personnalisé



Solutions produits

يدنا في يدك



الشركة العامة
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE



Contactez notre banque privée

05 22 42 42 48

www.sgmaroc.com

Le groupe PSA investit dans une usine d'assemblage à Kénitra :

Le Maroc est bien parti pour devenir un pôle de référence dans l'industrie automobile en Afrique. Ainsi, après Renault, qui a investi dans une usine dans la zone franche de Tanger-Med, voilà qu'un autre constructeur français vient lui emboîter le pas, en l'occurrence le Groupe PSA, qui produit les marques Peugeot et Citroën. Ce dernier vient d'ailleurs de signer le 19 juin un accord avec le gouvernement marocain pour l'ouverture d'une usine au Maroc en 2019. Il s'agit d'un investissement de 557 millions d'euros et d'une capacité de production de 90.000 véhicules par an. À terme, cette capacité de production pourrait être doublée, précisent les syndicats. Le constructeur français produira des véhicules de segments B et C (citadines et compactes) uniquement à destination du marché d'Afrique et du Moyen-Orient, où il réalise actuellement 5,8% de ses ventes mondiales. Ce projet industriel de Peugeot-Citroën, prévu près de Kénitra, pour répondre aux « besoins de la région et des clients marocain », s'inscrit dans le projet de PSA de faire de la région Afrique et Moyen-Orient « le troisième pilier de sa croissance », après l'Europe et la Chine », a précisé l'entreprise dans un communiqué.

Team car Chease l'automobile au service des plus démunis

Les passionnés de l'automobile auront rendez-vous à Rabat, avec un événement inédit, à but social. Team Car Chease, parrainé par l'association « Une Chance pour tous ».

Ce rendez-vous de belles mécaniques, de collection, de

luxe et de sport, permettra aux passionnés d'exposer leur voiture et de partager leur passion. Cet événement gratuit, va permettre au grand public de s'approcher de belles pièces, rares et chères.

Déjà en vogue sous d'autres cieux, le rassemblement de voitures à caractère social fait ses premiers pas au Maroc, grâce à Moulay Abdelaziz Senoussi et Taha Toujri, deux jeunes Marocains passionnés des quatre roues.

Pour l'instant, plus d'une cinquantaine d'exposants ont confirmé leur participation à cette première édition, qui semble prometteuse. Par ailleurs, cette manifestation revêt un but caritatif. Ainsi, tous les fonds récoltés à l'issue de ce meeting seront intégralement reversés à trois associations qui œuvrent pour améliorer les conditions de vie des plus démunis.

GT Academy À la recherche de nouveaux talents



Lancée en 2008 grâce à la collaboration entre Nissan et Playstation à travers son jeu incontournable, Gran Turismo, la GT Academy découvre de nouveaux talents et leur offre la possibilité de devenir pilotes professionnels. Alors qu'en mai dernier ils étaient 629 à être sélectionnés, les qualifications sur simulateur ont permis de sélectionner les 5 meilleurs temps. Suite à cela, il a été question de les départager sur circuit au volant d'une Nissan Sunny sur la piste AutoVroom près du Caire. Également au programme figurent une épreuve « fitness », une épreuve « Media », évaluant leurs capacités de communiquer et enfin une épreuve de « beep test », consistant à effectuer des allers-retours jusqu'à épuisement entre deux lignes espacées de 20 mètres, à une allure croissant de 0,5 km/h par paliers d'une minute. De ces épreuves, c'est Ilyes-El Mahmoudi, jeune étudiant en psychologie venu de Casablanca, qui s'en est le mieux sorti et qui représentera le Maroc en août prochain à Silverstone.



Smeia

Importateur exclusif

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

Réseau Smeia

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

La nouvelle
BMW Série 1



Le plaisir
de conduire

www.bmw.ma

BMW EFFICIENTDYNAMICS.
MOINS DE CONSOMMATION. PLUS DE PLAISIR.



Photo non contractuelle.

LE STYLE DE VIE BMW.

NOUVELLE BMW SÉRIE 1.
#BMWstories

Unique en son genre, la nouvelle BMW Série 1 fascine par l'harmonie des styles qu'elle réussit si bien à conjuguer. Des lignes puissantes et athlétiques avec un charme moderne et élégant. Une association parfaite qui se poursuit à bord au gré des nombreuses ambiances proposées. Aidées par la technologie BMW Twin Power, les motorisations sportives et sobres fournissent des sensations uniques pour un plaisir de conduire sans égal.

Jaguar XJ Nouveautés pour 2016

Jaguar a déjà dévoilé son programme 2016 pour la XJ. Avec de nouveaux équipements, de subtiles retouches stylistiques et surtout une nouvelle version, qu'elle a empruntée au Range Rover, l'anglaise est plus luxueuse que jamais. En effet, la signature Autobiography vient pour la première fois coiffer un modèle Jaguar. Au-delà d'une appellation, cette version se distingue par des touches de chrome supplémentaires et surtout un habitacle où boiseries et cuir sont en parfaite symbiose. L'autre nouveauté est la version R-Sport, au look plus dynamique, mais qui n'empiète en aucun cas sur le terrain de la XJR. L'équipement multimédia a également été revu, avec de nouveaux écrans 10,2" aux places arrière, une nouvelle instrumentation TFT de 12,3" et un nouvel écran tactile capacitif et avec un double angle de vision. Côté motorisation, une évolution en douceur, principalement pour le V8 essence, décliné en plusieurs puissances, entre 470 et 550 ch. Quant au diesel, le V6 à double turbo a vu sa puissance passer de 275 ch à 300 ch.



Renault-Nissan 250.000 VE vendus

Record historique pour les ventes des véhicules électriques et plus précisément pour l'alliance Renault-Nissan. En effet, début juin, les ventes des véhicules électriques de l'alliance ont dépassé les 250.000 unités. Ce chiffre représente pas moins de la moitié des véhicules électriques en circulation dans le monde entier. Face à une clientèle de plus en plus soucieuse de l'environnement et surtout plus réceptive vis-à-vis des nouvelles technologies, les constructeurs ont enregistré une progression des ventes de près de 15% en mai, par rapport à l'année dernière. Sur ces 250.000 unités écoulées, la Leaf est le best-seller incontesté, avec plus de 180.000 exemplaires vendus dans le monde, dont

80.000 seulement aux U.S.A depuis son lancement, il y a plus de 4 ans et demi. Le 250.000e véhicule électrique de l'Alliance, qui est une Renault Zoé, a été acquis par un habitant de Bordeaux, qui a profité du super bonus de 10.000 euros pour abandonner son vieux diesel.



Alfa Romeo Enfin la Giulia

Après des années d'attente et de rumeurs les plus folles à son sujet, l'Alfa Romeo Giulia vient enfin de se dévoiler au public, dans un décor exceptionnel, à savoir le musée de la marque « La Macchina del tempo ». Rendant hommage à son passé ; mais surtout pensant au futur de la marque, elle concentre les 105 années d'excellence de style et de technologie italienne. Remplaçante de la 159, dont le charme continue d'opérer parmi les alfistes les plus purs, la Giulia marque une certaine rupture. Élégante, comme l'ont toujours été les Alfa, elle affirme davantage son côté sportif, à travers ses lignes dynamiques. Au-delà de son look, elle fera parler d'elle, grâce notamment à son 6-cylindres développant 510 ch, inspiré par les technologies de Ferrari et qui animera la plus agressive des versions, la Quadrifoglio Verde. Pour garantir à ses clients une haute performance et pour rendre hommage aux racines du Biscione, la Giulia a droit aux quatre roues motrices. Avec ce lancement, Alfa Romeo accueille un nouveau souffle dans sa gamme, que le public attendait impatiemment.



NOUVEAU DISCOVERY SPORT L'AVENTURE EST DANS NOS GÈNES



ABOVE & BEYOND

Découvrez notre SUV compact le plus polyvalent. Ses technologies intelligentes, incluant le système Terrain Response®, font du Nouveau Discovery Sport le véhicule idéal pour explorer les grands espaces. Son généreux volume de rangement de 1 698 litres et son ingénieux système de sièges 5+2 garantissent quant à eux votre plus grand confort.

landrover.ma



Smeia importateur exclusif

Casablanca – Smeia 0522 40 07 01
Tanger – Smeia Tanger 0539 39 94 30

Rabat – Ryad Auto, Groupe Smeia 0537 71 62 00
Marrakech – Smeia Marrakech 0524 32 72 32

Hyundai-Kia Luc Donckerwolke succède à Peter Schreyer



Alors qu'il devrait prendre sa retraite en 2017, Hyundai-Kia est déjà en train de préparer la succession de Peter Schreyer. Et sa nouvelle recrue n'est plus ni moins que Luc Donckerwolke ? qui a été recruté 2 semaines après avoir quitté Bentley. Le groupe coréen ne veut pas prendre de risque et préférerait avoir Donckerwolke 2 ans avant la retraite de Schreyer, pour lui laisser le temps de s'imprégner de la culture du groupe. Le designer belge a mené l'équipe en charge du SUV Bentayga, qui sera bientôt présenté, il a travaillé sur le concept car EXP10 Speed 6, dévoilé au dernier Salon de Genève et également sur la prochaine génération de la gamme Continental. Au groupe Volkswagen, il a quasiment travaillé pour toutes les marques. En effet, pour Audi c'était l'A2, pour Skoda c'était la Fabia et l'Octavia, mais ce n'est pas tout, puisqu'en 1998 il a pris la direction du design de Lamborghini et dessiné les mythiques Gallardo et Murcielago. Passant également par Seat, il est à l'origine de l'ADN stylistique que l'on retrouve encore sur les modèles de la marque.

Ford au Mans Retour en 2016

Ford vient d'annoncer son retour au Mans pour 2016. Pour cette prestigieuse compétition d'endurance, la marque sera représentée par la Ford GT dans la catégorie GT-Endurance Pro. Se basant sur le concept de la supercar, présentée en janvier 2015, elle sera dévoilée en 2016, pour célébrer le 50e anniversaire des voitures de course Ford GT, qui ont réalisé le triplé aux 24 Heures du Mans en 1966. Alors que Ford n'a pas encore annoncé ses pilotes, elle a d'ors et déjà révélé qu'elle sera en compétition durant le calendrier 2016 du World

Endurance Championship et du TUDOR United SportsCar Championship et fera ses débuts en janvier 2016 au Rolex 24 à Daytona en Floride. Les deux équipes de Ford seront managées par Chip Ganassi Racing avec Felix Sabates (CGRFS). La Ford GT a été développée par le Ford Performance, dédié à l'innovation et à la performance et qui devrait livrer plus de 12 nouveaux véhicules à l'horizon 2020.



Porsche Clients satisfaits



PORSCHE

« Le succès de Porsche dépend principalement de la satisfaction de nos clients », a déclaré Matthias Müller, Président du Directoire de Porsche AG. Ce n'est pas toutes les marques qui peuvent se permettre un tel luxe. Cette déclaration est venue suite à l'étude « Initial Quality Study », menée par l'institut de sondage américain J.D. Power, qui classe le constructeur allemand au premier rang. C'est donc la 3e année d'affilée que Porsche se place en tête de cette enquête de satisfaction et la 4e année que la Porsche 911 trône sur le segment « Midsize Premium Sporty Car ». Mais ce n'est pas le seul modèle de la marque à avoir été classé dans le top de ce classement. En effet, dans le segment « Compact Premium Sporty Car », c'est le Boxster que les clients ont choisi, alors que le Cayman se place juste derrière. L'hégémonie de Porsche ne s'arrête pas là, puisque le Macan fait son entrée cette année directement à la première place du segment « Highest Initial Quality-Compact Premium SUV ». La Panamera et le Cayenne ont été tous deux classés 3e dans leur segment, permettant ainsi à Porsche d'être sur le podium dans 5 segments différents.

“ POUR MON ACTIVITÉ,
J’AI CHOISI LE PLUS
GRAND RÉSEAU ! ”



8H

- + 1 NUMÉRO ILLIMITÉ*
- + 1GO D'INTERNET
- + ILLIMITÉ INTRA FLOTTE
- + 1000 SMS

Avec le nouveau Forfait 8H de Maroc Telecom,
optimisez votre budget au meilleur prix !

*Plafonné à 30 heures

99 DH TTC
/MOIS

Jeep à Milan Expo universelle 2015



Pour marquer les esprits à Milan, Jeep a décidé d'offrir à ses visiteurs une expérience sensationnelle. En effet, la marque mythique a développé un espace de 500 m², le Jeep Store, avec le dispositif « Samsung Gear VR », pour offrir une expérience virtuelle off-road. En plein centre de Milan, Jeep offre une immersion totale dans le désert marocain d'Agafay, afin de tester les capacités de son modèle légendaire, à savoir le Cherokee. Conduits par un pilote professionnel, les visiteurs pourront vivre une expérience des plus réalistes, grâce à la qualité du film et des commandes conviviales. Mais Jeep profite également de l'occasion pour exposer sa gamme renouvelée et aussi le modèle qui lui a permis d'avoir la réputation dont elle jouit désormais, le Willys. Le thème de l'Expo 2015 étant « Nourrir la planète, énergie pour la vie », Jeep est parfaitement en phase, puisque la marque est partenaire officiel de « MiColtivo, Le Cercle Vert ». Ce projet d'agriculture urbaine promu par la Fondazione Riccardo Catella a été réalisé sur un domaine de cinq hectares de blé, situé dans le même quartier que le Jeep Store.

Porsche 918 Spyder Fin de production

La dernière Porsche 918 Spyder a été produite à l'usine de Stuttgart-Zuffenhausen. Après 21 mois de production et 918 exemplaires fabriqués, comme annoncé, la sportive allemande avait été présentée au Salon de Genève en 2010. Devenue rapidement une pionnière de la technologie plug-in hybride, elle mérite largement sa place parmi les modèles d'exception de Porsche, aux côtés de la 904 Carrera GT, de la 911 GT1 ou encore de la Carrera GT. Grâce à son moteur thermique V8 de 4,6l développant 612 ch et au module hybride, elle totalise une puissance de 887 ch. Grâce à ces caractéristiques,

elle a pu enregistrer un record du tour sur le Nürburgring en seulement 6min57s, dans la catégorie des véhicules de route avec des pneus de production. Porsche a annoncé qu'il y aurait un successeur à la supercar, sans fixer une date, il est certain que le constructeur s'inspirera de cette dernière pour ses futurs modèles.



Top Gear Chris Evans aux commandes

Enfin le nom du successeur de Jeremy Clarkson à la tête de Top Gear a été annoncé. Il s'agit de Chris Evans, le présentateur star de la BBC. Alors qu'il avait révélé qu'il ne serait jamais candidat pour la présentation de l'émission automobile la plus célèbre au monde, il a fini par céder. Cette nouvelle n'est pas près de ravir les fans du show, qui sont allés jusqu'à menacer de le boycotter. Le britannique qui n'a jamais travaillé directement dans le monde automobile est par contre un fan invétéré des 4 roues. En effet, il a été révélé qu'il possédait une Ferrari Spyder California SWB de 1961, pour laquelle il a déboursé 6 millions d'euros, une Ferrari GTO de 1963 acquise pour 16 millions d'euros ou encore une Ferrari Daytona. Mais sa passion ne s'arrête pas là, puisqu'il avait organisé une parade automobile qui n'était pas au goût de la population locale. Engagé pour la présentation des 3 prochaines saisons, Chris Evans ne connaît pas encore ses nouveaux collègues, puisque le reste de l'équipe n'a pas encore été annoncé.



ÊTES-VOUS PRÊTS AU CHANGEMENT ?
ELLE, EST DÉJÀ PRÊTE.



Nouvelle Hyundai *i30*

L'évolution n'a pas de limite. Surtout quand il s'agit de la nouvelle **Hyundai i30**. Toujours en avance sur son temps, elle réaffirme son style et affiche de nouvelles lignes à couper le souffle. Immanquablement, ses phares plus dynamiques, sa calandre réinventée et sa nouvelle boîte automatique à 7 rapports signent son passage à une nouvelle ère. Plus puissante, plus ergonomique, plus confortable... la nouvelle **Hyundai i30** a bien changé. Et vous, êtes-vous prêts au changement ?

**DIESEL – BOITE AUTO
SURÉQUIPÉE**

215 000 DHS


HYUNDAI | NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

par Amal Razine

24 HEURES DU MANS

PORSCHE RENOUVE AVEC LE SUCCÈS

Alors que Porsche s'était imposée la dernière fois en 1998, grâce à l'Écossais Allan McNish, au Monégasque Stéphane Ortelli et au Français Laurent Aiello, au volant d'une GT, qui est désormais exposée au Musée des 24 Heures, la firme de Stuttgart vient de signer un doublé historique lors de cette dernière édition de la mythique manche mancelle, dans la catégorie reine, à savoir les LMP1.





CIRCUIT
DES 24 HEURES
DU MANS

ROLEX



19 16 24 00

ROLEX

ALAIN FIGARET

ALAIN FIGAR

TOYOTA
1
MOBIL 1
AW
2300

NISSAN
23
NISSAN
NISMO
MOTUL
MICHELIN

l'événement



Cette année, les 24 Heures du Mans avaient une saveur spéciale, avant même le départ. En effet, pour la première fois de puis plus de 40 ans et Georges Pompidou, François Hollande a assisté à la plus grande course d'endurance au monde. Partie en 3e position sur la grille, la Porsche 919 Hybrid

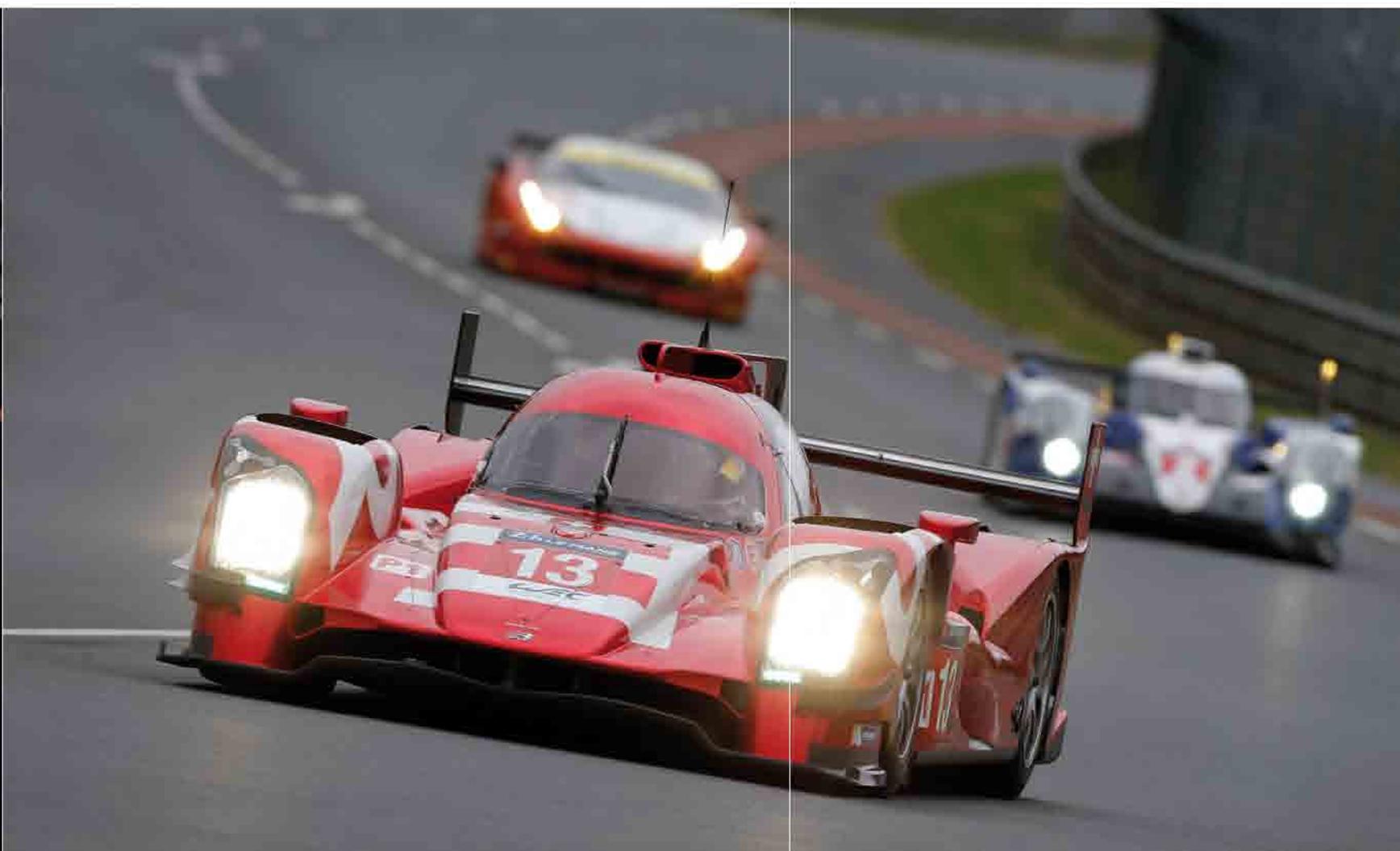
N°19 a pu remonter et remporter la course grâce avant tout à son rythme régulier et un parcours sans faute de la part du trio Nick Tandy, Nico Hülkenberg, et Earl Bamber. C'est une victoire d'autant plus historique que Hülkenberg est un pilote de Formule 1 en activité et que cela n'était pas arrivé depuis 1991. Autre pilote





de F1, mais lui retraité par contre, Mark Webber au volant d'un autre prototype Porsche décroché la 2e place, avec ses coéquipiers Brendon Hartley et Timo Bernhard. Le podium a été complété par l'Audi N°7 de Marcel Fässler, André Lotterer et Benoît Tréluyer. Mais la marque aux anneaux est plus précisément

son pilote allemand. André Lotterer a eu son lot de consolation, puisqu'elle a battu le record du tour le plus rapide de la course, avec une moyenne de 248 km/h. Lors de cette victoire, la 17e pour Porsche au Mans, la firme de Stuttgart a une nouvelle fois réussi le doublé. En tout, ce sont 12 doublés réalisés sur les 17





victoires remportées. Bien que tous les regards aient été braqués sur les LMP1, le public a pu se divertir également en regardant les autres catégories. En effet, en P2, c'est l'Oreca N°47 qui s'est imposée face à la Gibson N°38 et la Ligier N°26. En LM-GTE Pro, c'est la Chevrolet N°64 qui a remporté la victoire, alors qu'en LM-GTE Am, la Ferrari N°72 du Team SMP Racing a

arraché la victoire à l'acteur Patrick Dempsey, au volant de sa Porsche 911 RSR. L'Américain a réussi cet exploit pour sa 3e participation à la course mythique. Lors de cette édition, qui a attiré plus de 263.500 spectateurs, Porsche n'a fait que confirmer sa supériorité, avec une performance exceptionnelle.



L'ENGAGEMENT
EST DANS L'ADN D'ALD



ENGAGÉ À INNOVER ET À OFFRIR

DES SOLUTIONS À VALEUR AJOUTÉE

ALD Automotive s'est engagé à proposer des solutions innovantes pour assister les gestionnaires de parc et les conducteurs.

Nous développons et améliorons en permanence des outils en ligne – reporting, site web, application mobile – pour simplifier le travail au quotidien des gestionnaires de parc et des conducteurs où qu'ils soient.

Nous vous proposons une gamme d'outils et de services sur-mesure destinée à assurer votre mobilité.



*Téléchargez l'application ALD Mobile-disponible dans 32 pays-
et restez connectés avec ALD Automotive où que vous soyez.*



LET'S DRIVE TOGETHER

 **ALD**
Automotive

www.aldautomotive.ma
www.aldmobile.com

par Ahmed Kseibati



GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

Comme chaque année depuis 1993, constructeurs, passionnés et collectionneurs du monde entier se donnent rendez-vous à Goodwood, pour découvrir de nouveaux concepts, des records farfelus et surtout pour assister à sa fameuse course de côte de 1,1 mile dans le comté du Sussex de l'Ouest. Le public qui va au « Festival of Speed » assiste toujours à des shows spectaculaires, étant donné que plusieurs bolides de prestige choisissent d'y faire leur baptême de piste.

Actu événement



Bien évidemment, quand il s'agit de shows, les Américains sont aux avant-postes. Ainsi, pour le dernier jour du festival, Ford a pu compter sur le seul et unique Ken Block, au volant de la Focus RS, avec ses 350 ch et son couple de 440 Nm qui, grâce à l'Overboost, passe à 470 Nm. La Shelby GT350R

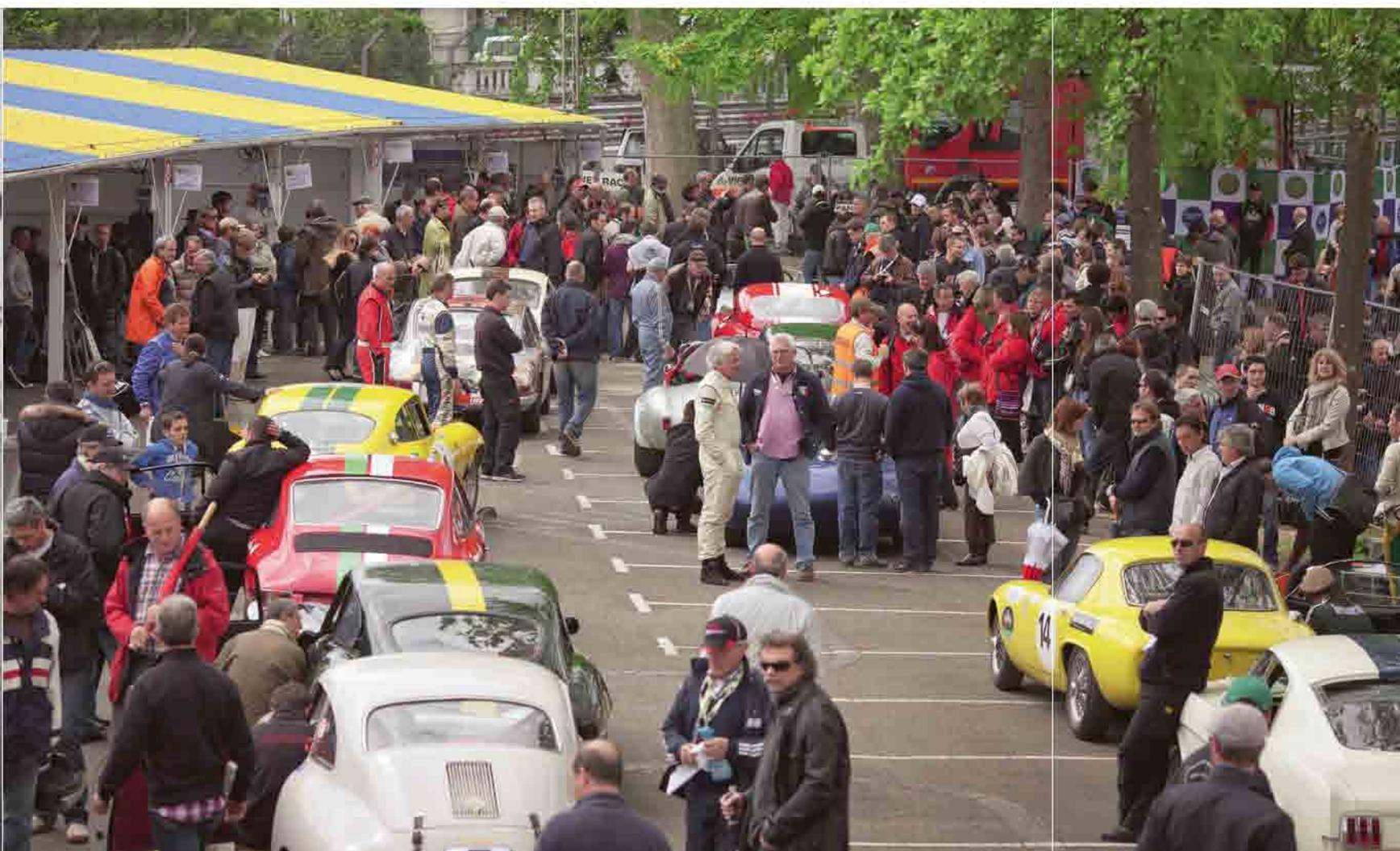
était également de la partie et son V8 atmosphérique a laissé cavalier ses 528 chevaux sur la piste. Dans un autre registre, et alors que tout le monde attend sa renaissance officielle à travers un nouveau modèle, Alpine a présenté le concept-car Celebration. Découvert quelques jours plus tôt aux 24 Heures du





Mans, comme son nom l'indique, il vient célébrer les 60 ans de la marque et devrait préfigurer le nouveau modèle annoncé pour 2016. À Goodwood, un autre bolide des plus exclusifs s'est laissé piloter sur la piste. Il s'agit, ni plus ni moins, de l'Aston Martin Vulcan, qui a été révélée au Salon de Genève en mars dernier.

Animée par un V12 atmosphérique, elle développe 810 ch. La création la plus intense et la plus exaltante à ce jour, selon les termes d'Aston Martin, sera limitée à 24 exemplaires uniquement. Face à elle, celle qui lui a été désignée comme rivale, il s'agit de la Ferrari FXX K. Celle que l'on avait vue à l'œuvre au circuit d'essai





de la marque à Fiorano, pilotée par Sébastien Vettel, a une nouvelle fois offert un spectacle sans égal au public. Alors que la FXX développe à la base 860 ch, la FXX K quant à elle a eu droit à 190 ch de plus, soit un total de 1050 canassons sous le capot. Toujours dans la sportivité, mais dans un aspect plus accessible au commun des mortels, Peugeot a présenté sa nouvelle 308 GTI au design musclé, mais qui surveille de très près sa consommation, puisqu'elle est annoncée à 6l/100 km.

Lors du rendez-vous anglais incontournable, Nissan, qui les années précédentes présentait à chaque fois une version plus bestiale du Juke, a décidé de se distinguer en Range Rover. Qui a dit que les Britanniques ne savaient pas s'amuser ?

le Juke Nismo RS a réalisé le meilleur chrono absolu sur 2 roues. Pour les amateurs de voitures classiques, ils ont pu admirer des chefs d'œuvres qui ne sont pas toujours de sortie, à l'instar de la Singer Porsche 911 Targa. Elle attire tous les regards, pas seulement sur ses lignes, mais également sous le capot, pour scruter le flat-6, qui a été revu pour passer à 4.0l au lieu du 3.6l d'origine et qui développe 390 ch. Offrant la possibilité aux visiteurs de faire des baptêmes dans des voitures de rallye, cette édition a en plus inauguré de nouvelles activités, notamment sur le pavillon de Jaguar et Land Rover. Ainsi, il était possible de faire du drift au volant de la F-Type ou encore de plonger dans une piscine en Range Rover. Qui a dit que les Britanniques ne savaient pas s'amuser ?





Offre Spéciale Golf

Profitez d'un séjour d'exception au Es Saadi avec l'offre spéciale golf, qui vous permettra de découvrir le Spa du Palace et l'Institut Dior ainsi que le restaurant du casino « L'Epicurien »

Offre valable pour 2 personnes, 7 nuits en suite junior au Palace avec petit-déjeuner • 22 130 Dh •

Information et réservation au 05 24 33 74 00 ou par mail à info@essaadi.com



PALACE, KSARS, VILLAS & HÔTEL *****

SPAS & DIOR INSTITUT

GASTRONOMIE

CASINO, THEATRO & LOUNGE BARS

CONFÉRENCE & BANQUETS



ES SAADI
GARDENS & RESORT
MARRAKECH



ESSAI **RENAULT KADJAR**
PRINCE DU DÉSSERT

16

06



Nul ne peut ignorer le succès qu'ont eu les crossovers ces dernières années et toutes les marques ont suivi la tendance, pour avoir leur part du gâteau. Restructurant sa gamme et lui offrant un nouveau look plus moderne et plus dynamique, Renault en a profité pour présenter son offre sur ce segment. Evidemment, la marque au losange se devait de marquer le coup, pour pouvoir se frayer un chemin au milieu de tous les crossovers déjà sur le marché. Pour cela, le constructeur français mise sur un look dont les grandes lignes respectent les codes du design qui ont fait le succès de la Clio, notamment, mais surtout sur les capacités en off road et en ville, bien évidemment, où la majorité des crossovers restent cantonnés. Le Kadjar ne fait pas les choses à moitié et annonce déjà qu'il projette de devenir une référence dans le segment. Pour le découvrir, Renault nous a donné rendez-vous dans le désert des Bardenas, au sud-est de la Navarre, en Espagne.

Actu événement



le Kadjar est un nom original, que Renault a bien explicité. Il s'agit d'un nom masculin construit autour de KAD- et JAR. KAD- s'inspire directement de «quad», véhicule à quatre roues tous-chemins, alors que JAR rappelle à la fois les mots «agle» et «jaillir». La sonorité et l'orthographe de KADJAR sont teintées d'exotisme, invitant ainsi à l'aventure et à la découverte de nouveaux horizons.

Dès notre premier contact visuel avec le Kadjar, on ne peut s'empêcher de penser à la Clio, d'autant plus que nos voitures d'essai portaient la fameuse robe rouge

qui a marqué les esprits durant toute la campagne de la citadine. Respectant les nouveaux codes du design de la marque au losange, le Kadjar sourit à ses clients, grâce à sa calandre et à ses feux effilés. Le capot nervuré et les lignes dynamiques annoncent d'emblée ses intentions. Il a eu droit à des passages de roue marqués et bien évidemment, la raison n'est pas uniquement esthétique. N'oublions pas qu'il s'agit d'un crossover qui s'aventurera, par moments, hors des sentiers battus, comme tel a été le cas lors de notre essai. Pas de rupture de ligne et le dynamisme





se prolonge jusqu'à la poupe, qui accueille d'ailleurs un becquet fixe.

À l'intérieur, comme tout bon crossover qui se respecte, le Kadjar met en avant sa modularité et son habitabilité. En effet, grâce à une longueur de 4,45 mètres et un empattement de 2,64 mètres, les passagers n'ont pas vraiment de quoi se plaindre. Notre version d'essai avec sa finition Xmode nous a agréablement surpris. Vu ses ambitions, Renault ne devait pas lésiner sur les moyens. Pour donner une bonne impression, sur la planche de bord ont été adoptés des plastiques

moussés et des textures granulés sur les aérateurs. Sur la console centrale prend place un écran TFT de 7 pouces, grâce auquel le conducteur peut naviguer entre les différentes composantes du menu multimédia. Veillant à la sécurité de ses occupants, le Kadjar se dote des dernières technologies, à l'instar du freinage d'urgence automatique ou encore de l'alerte de franchissement de file.

Pour notre essai, nous avons pu prendre en main la version diesel. Cette motorisation, à savoir le dCi 130 ch, n'a plus de secrets pour les clients de la



Actu évènement



marqué au losange. Avec un couple de 320 Nm et sa transmission 4x4, le Kadjar ne s'est pas laissé intimider par le désert des Bardenas. Grâce à sa direction à assistance électrique et à son train avant vif et surtout précis, le crossover français nous a offert une agréable expérience au volant. Malgré un terrain accidenté, la suspension typée confort a bien ménagé nos lombaires. En mode 4WD et avec une garde au sol de 200 mm, le franchissement a été tâche facile pour le français. Bien évidemment, pour la plateforme, Renault a profité de son alliance avec Nissan pour offrir une variante du Qashqai qui n'a plus rien à prouver sur ce segment.

Si le segment des crossovers paraît déjà saturé, nul ne peut douter de l'entrée fracassante de Renault et du changement que cela peut créer. Avec son look, sa polyvalence et sa motorisation, le Kadjar a séduit le public, avant même d'envahir nos routes.



ENEZ POUR LE CIRCUIT FORMULA1,
PRENEZ DU PLAISIR A ABU DHABI



F1 2015 FORMULA 1
ETIHAD AIRWAYS
ABU DHABI GRAND PRIX
Formula 1

Soyez au cœur de l'action pendant le **2015 FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS ABU DHABI GRAND PRIX**, grâce à nos packages de vacances FORMULA 1 -2015, Profitez de cette occasion pour vivre tous les événements organisés autour du circuit, Réservez vos billets et packages dès maintenant.

Pour avoir plus d'informations sur les packages et pour toute réservation, contactez-nous sur le 05 22 77 50 00 ou visitez etihad.com

الإتجاه
ETIHAD
AIRWAYS
ABU DHABI

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE**AWARDS**

Cette édition intégrera donc pour la première fois les voitures classiques, qui seront classées en sept catégories : de 1920 à 1930, de 1931 à 1940, de 1941 à 1950, de 1951 à 1960, de 1961 à 1970, de 1971 à 1980. S'agissant des voitures modernes, plus de 30 modèles appartenant aux marques les plus prestigieuses (BMW, Mercedes, Maserati, Ferrari, Land Rover, Audi, Jaguar, Volvo, Porsche, Alfa Romeo et Jeep), valant plus de 600.000 MAD, vont se disputer les prix, dans chacune des catégories, du meilleur modèle de Limousine, Berline, Coupé, Coupé 4 portes, Cabriolet et

4X4, pour faire valoir leurs atouts stylistiques, devant un jury de connaisseurs.

À l'instar des éditions précédentes, des invités de marque seront de la partie. Il s'agit entre autres de Lorenzo Ramaciotti, ex-directeur général du design du Groupe Fiat / Chrysler (président du jury des classiques) et de Piero Mancardi, CEO de Touring Superleggera, ainsi que quelques grands noms du



TROISIÈME ÉDITION DES GENTLEMEN DRIVERS AWARDS

LA MESSE DE L'AUTOMOBILE CLASSIQUE ET MODERNE.

Après deux éditions très réussies, Gentlemen Drivers, le Magazine de l'automobile de luxe, donne une nouvelle fois rendez-vous aux passionnés des quatre roues, avec cette année l'élection de la plus belle voiture classique et moderne au Maroc les 9, 10 et 11 octobre 2015. Cette messe de l'automobile aura pour écrin deux sites de prestige : le Royal Mansour Marrakech pour le classique et un golf de renom pour les voitures modernes.

design automobile mondial, qui seront présentés plus tard et constitueront le jury des voitures classiques. Pour départager tous ces modèles, le comité d'organisation a fait appel cette année à des gentlemen drivers de renom, à savoir Jacky Berenger, Fayçal Doukkali, Dafir Arraki, Karim Benkirane et Aziz Lamghari et d'autre part de journalistes représentant les principaux supports de la presse automobile

au Maroc : Jalil Bennani (Les Inspirations Éco), Mohamed Akisra (Le Matin), Moulay Ahmed El Belghiti (L'Économiste) et Hicham Smiyej (La Revue Auto). Les internautes auront également leur mot à dire en votant sur les réseaux sociaux (Facebook, un site Internet ainsi que deux applications mobiles, Android et iOS).

À travers la troisième édition du concours de sélection de la plus belle voiture de luxe de l'année, Gentlemen Drivers réaffirme son positionnement de Magazine de prestige et de raffinement automobiles et revendique à ce titre sa vocation de support incontournable pour tout gentleman driver passionné.



MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE

Bilan mi-figue mi-raisin

Si le secteur de l'assemblage automobile se porte bien et devient le premier pourvoyeur de devises pour l'économie nationale, les ventes de voitures peinent toujours à sortir du creux de la vague. En effet, le premier semestre 2015 s'est clôturé sur une note négative, se traduisant par un recul de 2,7% des ventes. Le segment du luxe ne déroge pas à la règle, malgré certains signes rassurants de reprise, dont la plus spectaculaire est celle de Porsche.

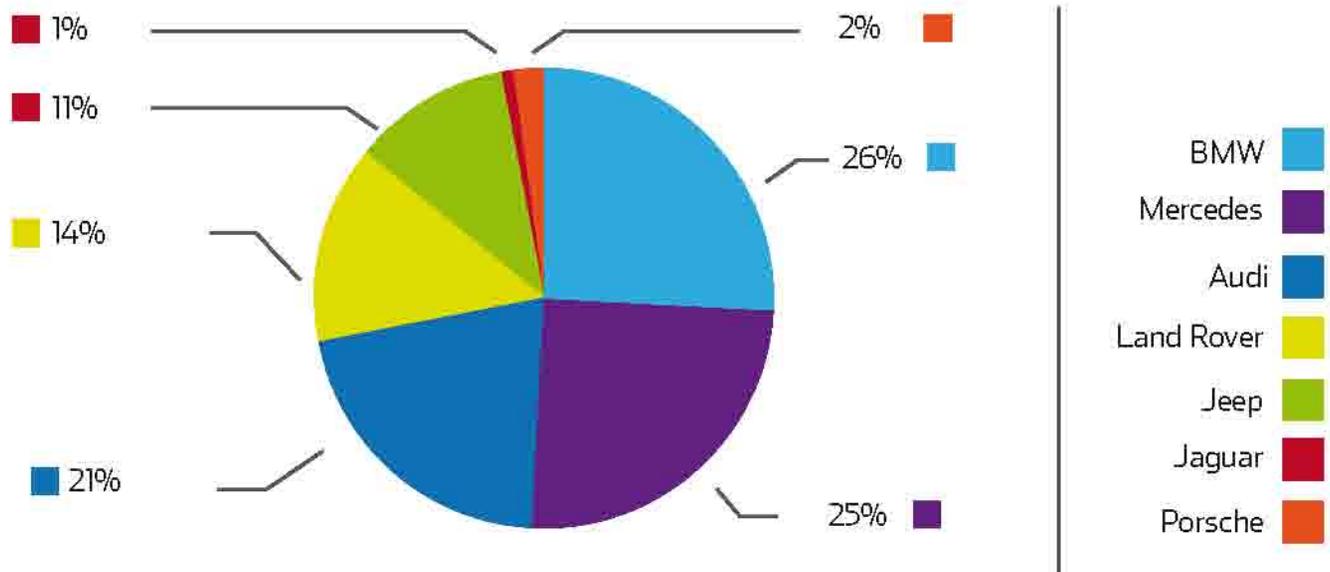
Le marché de l'automobile au Maroc continue à subir les effets de la crise économique. Les chiffres fournis par l'AIVAM pour les six premiers sont là pour en attester: 62.242 véhicules ont été vendus contre 63.969 une année auparavant, soit un recul de 2,7%. Le segment du luxe n'a pas échappé à cette tendance baissière, quoique certaines marques lourdement frappées par la taxe sur les voitures de luxe, en l'occurrence Porsche et Audi, ont repris du poil de la bête.

Malgré le recul des ventes, la hiérarchie au sein du segment du luxe n'a pas changé. Ainsi, la place de leader est toujours trustée par la marque BMW, avec des ventes qui ont progressé de 3,86%, passant de 1010 à 1049 unités écoulées. Le pic des ventes a été atteint au mois de mars, avec 161 ventes. L'essentiel des ventes a porté sur la 316 d, la 520 d et dans une moindre mesure le X1 (116 ch) et le X3 (150 ch). En deuxième position, on retrouve la marque à l'étoile, dont les ventes ont enregistré un bond de 6,26%, passant de 958 à 1018 transactions réalisées. Il y a lieu de noter que l'essentiel des ventes a été assuré par la CLA, qui a été plébiscitée dans sa version 2.2 CDI (170 ch), suivie de la nouvelle Classe C (150 ch), ainsi que de la Classe A (109 ch). Le plus gros volume a été enregistré au mois de juin, avec 213 unités écoulées. La troisième marche du podium est occupée par la

marque aux anneaux, dont les ventes ont connu une progression soutenue. Ainsi, la C.A.C a réussi à écouler 901 unités, contre 770 une année auparavant, soit une hausse de 17,5%. Le pic des ventes a été atteint au mois de mars avec 161 ventes. Parmi les modèles les plus convoités, on trouve la nouvelle Audi A3 berline, ainsi que l'A4 TDI dans ses deux déclinaisons, 120 et 140 ch.

En quatrième place pointe Land Rover, avec un total de 605 ventes durant le premier semestre 2015, contre 892 en 2014, soit une régression de 32,17%. La meilleure performance a été celle du mois de mai avec 121 transactions réalisées. La palme des meilleures ventes revient à la coqueluche de la gamme, le Range Rover Evoque, qui continue à séduire la gent féminine, surtout dans ses versions diesel de 150 et 190 ch, suivi du Range Sport SDV6 (292 ch).

La cinquième position est occupée par Jeep, dont les ventes ont bondi de 93,5% passant de 248 à 480 unités vendues. Le plus gros des ventes a été réalisé au mois de juin, avec 98 transactions. Les modèles les plus appréciés de la marque sont le Wrangler 2.8 CRD 200 ch et dans une moindre mesure, le Cherokee 2.0 MJT 170 ch.



Loin derrière se profile une autre marque anglaise prestigieuse, Jaguar, qui a également enregistré une contre performance de 52% ! Ses ventes ont en effet fondu comme neige au soleil, passant de 113 à 54 unités. L'effondrement des ventes s'explique essentiellement par la taxe qui touche presque tous les modèles de Jaguar. C'est le mois de février qui s'est révélé le plus fructueux pour la marque de Coventry, avec 17 ventes conclues. Le modèle le plus plébiscité est toujours la XF, qui dispose d'un grand capital de séduction grâce à son esthétique mêlant élégance et sportivité et à son raffinement. C'est sa version diesel 2.2 litres de 190 ch, qui se distingue par son

étonnante frugalité et son prix compétitif, qui a réussi à convaincre 42 clients à sortir leur carnet de chèque.

Enfin, Porsche a réussi à redresser de manière spectaculaire ses ventes, qui étaient en berne. En effet, les ventes de la firme de Zuffenhausen se sont carrément envolées, passant de 32 à 95 unités vendues, soit une progression de 196%. Le pic des ventes a été atteint au mois de juin, avec 24 unités écoulées. S'agissant des meilleures ventes, le modèle phare reste incontestablement le Macan dans sa version 3.0 TDI de 245 ch, suivi du Cayenne, doté de la même motorisation.

par Youssef Benhour

CONCEPT



DB X





ANTICONFORMISTE

Depuis le concept de SUV Lagonda, qui avait déçu la majeure partie des fans de la marque en 2009, Aston Martin ne s'était pas aventurée à refaire cet exercice. C'est désormais chose faite avec le Concept car DBX, présenté au dernier Salon de Genève.

CONCEPT

Ce qui interpelle au premier abord à la vue du concept, c'est sa robe assez spectaculaire. Arborant une livrée sombre Black Pearl Chromium, le DBX Concept affiche la traditionnelle grille de calandre propre à Aston, entourée par des feux particulièrement étirés, avec LED actives. L'ADN Aston Martin sur le concept DBX a été, donc, conservé. Pourtant, il se démarque des habituelles créations de la marque par sa garde au sol visiblement élevée. Par ailleurs, la silhouette est relativement fine et basse pour la catégorie, cela étant de plus accentué par l'absence de portes arrière. Enfin,

il y a lieu de noter la présence de caméras en lieu et place des rétroviseurs !!

À l'intérieur, le constructeur de Gaydon joue la carte du raffinement à bord, mélangeant avec beaucoup de bon goût le nubuck et le cuir, l'accent sportif étant donné par les sièges baquet et le volant concentrant toutes les commandes.

La partie mécanique a, pour sa part, de quoi surprendre, puisqu'il s'agit d'une étude de style



entièrement électrique à transmission intégrale. On trouve également une direction "Drive-by-wire" et un système KERS, récupérant l'énergie cinétique émanant des disques de freins en carbone céramique. L'Aston Martin DBX fonctionne grâce à quatre moteurs électriques, qui sont installés dans les roues. Cette architecture permet d'avoir un véhicule à quatre roues motrices, sans les inconvénients de la transmission intégrale mécanique en l'occurrence le poids, la consommation...

"Le concept DBX est un challenge au statu quo qui

existe actuellement dans le segment des GT de grand luxe", explique Andy Palmer, PDG d'Aston Martin. "Il envisage un monde, peut-être pas si lointain que cela, où le voyage en GT serait non seulement élégant et luxueux, mais aussi plus pratique, plus familial et aussi plus respectueux pour l'environnement".

Il sied enfin de noter que le concept car Aston Martin DBX préfigure le futur crossover du constructeur britannique. Ce dernier vient de confirmer une version de production attendue pour 2019. La motorisation électrique du prototype pourrait être proposée au catalogue.

par Youssef Bennour

A high-angle, close-up photograph of the front-left quarter of a McLaren P1 GTR. The car is painted in a vibrant yellow with dark green racing stripes running along the side. The front fender features the 'Mobil 1' logo. The front wheel is a black Pirelli racing wheel with the 'PIRELLI' logo in white. The front wing is black and prominently displays the number '57' in white, with 'McLaren P1 GTR' written in white and red below it. A small 'SAP' logo is visible on the lower part of the front wing. The car is set against a dark, reflective background.
McLaren

P1 GTR

MONSTRE DE PUISSANCE

La descendante de la F1 GTR a été dévoilée au Salon de Genève, dans sa version définitive. Baptisée P1 GTR, celle qui se positionne en concurrente directe avec la Ferrari FXX-K, annonce une puissance de 1.000 ch et reçoit un traitement digne d'un modèle de compétition.





C'est une véritable compétition au plus haut niveau que se livrent Ferrari et McLaren. L'enjeu n'est autre que la domination du segment très élitiste de l'hypercar, puissant vecteur d'image. Ce choc des titans s'est traduit récemment par la confrontation entre la Ferrari FXX-K et la dernière arme de la firme de Woking : la McLaren P1 GTR.

Présentée sous forme de prototype au concours d'élégance de Pebble Beach l'an dernier, la McLaren P1 GTR a été dévoilée au dernier Salon de Genève. Ce nom est hérité de la McLaren F1 GTR, qui a remporté les 24 Heures du Mans en 1995, avec Yannick Delmas à son volant. Avec cette victoire en endurance, le constructeur britannique est entré dans la légende, puisqu'il est le seul à avoir gagné les trois plus prestigieuses courses du monde: le Grand Prix de Monaco (15 fois depuis

1984 avec Alain Prost), les 500 Miles d'Indianapolis (en 1972 avec Mark Donohue) et Le Mans.

À l'instar de la Ferrari FXX, la P1 GTR est réservée exclusivement à un usage sur piste. À cette fin, les futures propriétaires de P1 GTR seront regroupés sous le programme McLaren P1 Driver, qui les accueillera en premier lieu au Technology Center de la marque pour le moulage du siège et aussi pour définir le look qu'ils voudront donner à leur voiture avec Frank Stephenson, le designer en chef de McLaren. Les premiers tours de roue au volant se feront d'abord sur simulateur, avant de se retrouver à Silverstone pour une session de tests. Les vrais roulages libres, mais bien encadrés, auront lieu sous le ciel espagnol au circuit de Catalunya. "Le programme a été conçu pour préparer les conducteurs à exploiter pleinement les capacités de la voiture", annonce le constructeur.



Extérieurement, tout est pensé pour la piste. Un imposant aileron fixe prend place à l'arrière de la McLaren, de même que le reste du kit aérodynamique a été repensé pour apporter un maximum d'appui en courbe. On notera aussi les magnifiques sorties d'échappement libres en titane, qui promettent une sonorité envoûtante à plein régime. La livrée jaune et verte de la P1 est un clin d'œil à la McLaren F1 GTR jaune et verte, châssis #06R, qui a gagné une place dans l'histoire en faisant partie de l'une des cinq F1 GTR qui ont dominé les 24 Heures du Mans lors des débuts historiques de la McLaren, il y a 20 ans. Il y a lieu de noter que les riches clients de la P1 GTR pourront choisir leur livrée, qui sera dessinée par le designer Frank Stephenson en personne, après discussion avec le client. À l'intérieur, le dépouillement est de mise, comme

dans toute voiture de course. On y trouve le carbone à profusion, notamment sur le tableau de bord, la console centrale et même enveloppant le dos de l'unique baquet disponible. Le volant renvoie, lui, à l'univers de la F1, avec ses multiples manettes et ses diodes indiquant au pilote le moment idéal pour passer les vitesses.

Au chapitre mécanique, la GTR s'offre une cure aux stéroïdes, atteignant ainsi les 1.000 ch, soit 84 de plus que la P1 "de base". Le V8 3,8 l bi-turbo passe ainsi de 737 à 800 ch et le moteur électrique de 179 à 200 ch, pour obtenir un total tout rond de 1 000 ch, tandis que la courbe de poids suit la tendance inverse avec 50 kg de moins sur la balance. Forte de cette impressionnante cavalerie, la bête devrait expédier l'exercice de 0 à 100 km/h en seulement 2,4 secondes et pointer à plus de 350 km/h.

Cylindrée : 3.8L V8 biturbo
Puissance : 800 ch à 7500 tr/min +200e
Couple : 900 Nm à 4000 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1400 kg
Dimensions : 4.79/2.10/1.13 (L/l/h)
Réservoir : 72 l
Volume coffre : 145 l
Pneumatiques : 235/35 R 19 - 305/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 350 km/h
0 à 100 : 2.8 s
Consommation : 10 l/100
Autonomie : --- km

Côte tenue de route, il y a lieu de souligner tout d'abord le gain de poids, obtenu grâce à l'emploi de fibre de carbone, de titane, et le recours à des vitres en polycarbonate. De plus, le châssis a été abaissé de 50 mm par rapport à la P1, tandis que les voies ont été élargies de 80 mm. L'aérodynamique a été par ailleurs optimisée avec un gain de 10%, annoncé grâce au gros aileron arrière fixe et non plus mobile, comme sur la voiture de série, mais qui peut tout de même passer de 32° à 0°, comme le système DRS des F1. Ce dernier génère 660 kg d'appui, à 240 km/h !! Enfin, les pneus sont des slicks Pirelli, montés sur des jantes de 19 pouces à écrou central.

Dernier détail, qui a toute son importance, seules 375 unités ont été produites, pour un prix avoisinant les deux millions de dollars. Mais pour acquérir ce bijou, il ne suffit pas d'avoir un compte bien garni en banque, car seuls les propriétaires de la P1 de « base » peuvent l'acheter.

Avec la P1 GTR, McLaren a clairement dévoilé ses ambitions : construire la meilleure pistarde du monde pour les pilotes non professionnels. Une montée en puissance qui annonce de belles empoignées dans le futur au sein du segment désormais très disputé des hypercars !





Motors

Auto Exception

par Amal Razine



CONTINENTAL GTC V8S TAPIS VOLANT





Pour conférer plus de sportivité à la version d'appel de sa gamme Continental, Bentley a sorti de sa besace un V8 plus musclé, emprunté à la banque d'organes du groupe VW. Au menu figurent une puissance de 528 ch et une tenue de route plus dynamique.



Maître étalon dans la catégorie des GT 2+2 très haut de gamme, la Continental GT cabriolet vient de s'offrir une version plus musclée de son V8, reconnaissable au sigle "S". Celle-ci a été présentée officiellement au Salon de Francfort.

Esthétiquement, cette version à l'ADN plus sportif se distingue par des spoilers en fibre de carbone, une calandre et des rétroviseurs noirs, un diffuseur cerné par deux sorties d'échappement en forme de huit couché et des sigles V8 "S" sur les flancs. Le tout est joliment mis en valeur par des jantes de 22 pouces au style très sportif, qui cachent des disques de frein en carbone céramique, aux étriers rouges. Il est à noter que les manœuvres de capotage ou de décapotage du couvre-chef en toile sont possibles jusqu'à 30 km/h possibles, mais réclament cependant de maintenir le doigt sur le bouton.

L'intérieur est, en revanche, plus sobre, avec une finition noire, mais l'atmosphère raffinée et typiquement British est inimitable, surtout qu'elle marie ici le cuir matelassé aux inserts en fibres de carbone ou aux placages en bois traités façon laque piano. L y a lieu de signaler que les deux demi-planches de bord en aluminium bouchonné sont avantageusement complétées par une console centrale contrastée. Quant aux portefeuilles bien garnis, ils peuvent toujours se rabattre sur le pack Mulliner Driving Specification qui prévoit, en plus des jantes spécifiques, une sellerie en cuir cousue main en forme de diamant, un pédalier en alu perforé et une commande de boîte spécifique.

L'équipement de confort est au diapason du pedigree de la voiture et de l'exigence de la clientèle. On y trouve la ventilation d'air chaud sur la nuque et la ventilation des sièges, combinée à la fonction de



massage multipoints, à la climatisation automatique, au système de démarrage sans clé, à la navigation par DVD, au frein de parking automatique avec assistance au démarrage, aux palettes au volant, aux projecteurs bi-xénon et au système de contrôle de la pression des pneus.

Côté pratique, la Bentley Continental GTC fait ce qu'elle peut, mais il faut reconnaître que ce n'est pas vraiment "son fort", puisque son volume de chargement n'est que de 235 litres. Petit détail cocasse, les fans de sports d'hiver trouveront leur bonheur avec la trappe à skis.

Sous le capot, on retrouve une vieille connaissance, puisqu'il s'agit du V8 4,0 l bi-turbo d'origine Audi, qui équipe les berlines RS notamment. Ce bloc se

Cylindrée : 4.0L V8
Puissance : 528 ch à 6000 tr/min
Couple : 680 Nm à 1700 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 2470 kg
Dimensions : 4.81 / 1.94 / 1.4 (L/l/h)
Réservoir : 90 l
Volume coffre : 260 l
Pneumatiques : R20

Performances globales

Vitesse max : 308 km/h
0 à 100 : 4.7 s
Consommation : 15.8/8/10.9 l/100
Autonomie : 685 km

caractérise par l'injection directe et la désactivation des cylindres : à faible charge et selon le régime moteur, le moteur désactive la moitié de ses cylindres, pour ne fonctionner que sur quatre. Par rapport à la V8, cette version gagne 21 ch et 20 Nm de couple, pour avouer un total de 528 ch pour 680 Nm de couple disponibles dès 1.700 tr/min. Les émissions, elles, ressortent à 254 g/km.

En termes de performances, cela se traduit par une vitesse maximale de 309 km/h (+ 6 km) et un 0-100 km/h en 4,5 secondes (0,2 secondes de mieux). Précisons enfin que cette motorisation est accouplée à une boîte à vitesses automatique à huit rapports à palettes, qui renvoie le couple généreux vers les quatre roues à raison de 40% vers l'avant et 60% vers l'arrière par défaut.

Mais c'est au niveau de la tenue de route que les plus gros efforts ont été consentis. Ainsi, le châssis

a été abaissé de 10 mm et les facteurs de rappel de l'amortissement ont été augmentés de 45% pour l'avant et 33% pour l'arrière. La rigidité, quant à elle, a été augmentée de 70% sur les liaisons châssis et 54% sur la barre stabilisatrice arrière. Notons au passage que la suspension est un peu plus ferme que sur la V8 normale, mais elle reste paramétrable en quatre positions, allant du Confort au Sport, qui se règle automatiquement suivant l'allure. Ainsi, à des vitesses supérieures à 245 km/h, la suspension abaisse la hauteur de caisse, afin de réduire les effets aérodynamiques néfastes.

Revendiquant davantage de sportivité, la GTC V8 S n'oublie pas pour autant les bonnes manières, en préservant son confort légendaire. Il est clair que cette voiture rend bien ses lettres de noblesse à la catégorie des GT, en faisant preuve d'un bon compromis entre sportivité et confort.





1800 TU

Motors

Auto Exception

par Amal Razine



VANTAGE GT12



ÉCHAPPÉE D'UN CIRCUIT

Neuf ans après son lancement, la Vantage commence à entrevoir la fin de sa carrière commerciale. Pour la rendre encore plus désirable, Aston Martin a pourvu sa sportive d'une nouvelle série spéciale, la GT12, inspirée de la compétition automobile.



Motors

Auto Exception





La frontière entre le monde de la compétition et celui des voitures de série est de plus en plus poreuse, étant donné que les constructeurs n'hésitent plus à proposer des modèles de route à peine civilisés. C'est le cas de la notamment de la dernière née des Aston Martin, la Vantage GT12 (initialement appelé GT3 avant que Porsche n'oblige la firme de Gaydon à changer de nom pour des raisons de propriété intellectuelle). Présentée lors du Salon de Genève 2015, elle constitue l'ultime déclinaison d'un modèle qui arrive en fin de vie, après son lancement en 2005.

Esthétiquement, cette Aston Martin a droit à un kit carrosserie beaucoup plus spectaculaire. Elle se dote notamment de pare-chocs redessinés, en fibre de carbone, de jupes latérales revisitées, d'ailes étendues. Pour accroître les performances, les ingénieurs du constructeur britannique ont également installé un splitter avant, un diffuseur arrière et un aileron arrière

proéminent. Un capot en fibre de carbone, une calandre grillagée noire sont également de la partie. Enfin, cette robe sportive repose sur des roues en alliage forgé de 19 pouces, s'équipant de pneus Michelin Pilot Super Sport.

En écho à cette présentation extérieure dévergondée, l'intérieur respire la course. Le carbone foisonne, puisqu'il garnit la console centrale et une partie des sièges baquets qui sont en alcantara. En option, il est possible également de choisir un toit du même matériau. L'habitacle affiche une finition "noir piano", des surpiqûres et un logo brodé sur le dossier du siège, de la couleur de la calandre. Les touches de sport sont également au rendez-vous, comme en attestent les couvre-pédales anodisés noirs et les pédales noires. Par ailleurs, toujours dans un souci de légèreté, on peut choisir une lunette arrière et des vitres de custode en polycarbonate, alors que la batterie est au lithium. Au

total, l'ensemble pèse 1.565 kg, soit 100 kg de moins qu'une V12 Vantage S.

Quant aux équipements, ils sont réduits au strict minimum, conformément à la vocation course du bolide. Cependant, de nombreuses options permettent de s'offrir les gadgets dernier cri : caméra de recul, système audio Bang & Olufsen, pochette en cuir pour la clé de contact. Sans compter les nombreuses possibilités de personnalisation.

Au chapitre mécanique, cette Vantage GT12 est mue par un V12 de six litres de cylindrée. Ce bloc développe 600 ch et un couple de 625 Nm et bénéficie d'une ligne d'échappement entièrement en titane et de collecteurs d'admission en magnésium. La boîte à vitesses, toujours située en position centrale arrière, est automatisée à sept rapports, comme la V12 Vantage S. L'accélération de 0 à 100 km/h est abattue en 3,7 secondes, alors que la vitesse de pointe s'élève à 297 km/h.

Côte tenue de route, le comportement a été optimisé par une caisse abaissée aux voies élargies, ainsi que des suspensions pilotées, réglables selon trois modes. Des collecteurs en magnésium, un arbre de transmission en carbone et un échappement en titane

font également partie de l'ensemble. Pour couronner le tout, un différentiel à glissement limité et des freins en carbone céramique complètent la liste des équipements issus de la compétition.

Au final, même si la Vantage GT12 est apte à circuler sur route, puisqu'elle est homologuée, il s'agit avant tout d'une pistarde. Elle s'inspire en effet grandement de la version courant dans le championnat GT3, avec son aileron arrière surdimensionné et son kit de carrosserie particulièrement agressif. Cette fabuleuse Aston a fait son show sur la « course de côte » de Goodwood, avec à son volant Andy Palmer, le PDG d'Aston Martin himself. Ce dernier a d'ailleurs déclaré : "La Vantage GT12 est un exemple sans compromis de notre expertise en matière de conception et d'ingénierie, et je suis sûr que les 100 propriétaires d'une de ces voitures sauront savourer chaque seconde derrière le volant, que ce soit sur la route ou sur la piste".

Pour l'instant, rien n'a filtré sur le tarif de cette édition limitée à 100 exemplaires, tous déjà vendus. Les premières livraisons aux clients débiteront au troisième trimestre 2015.





par Amal Razine



CAMARO SS CABRIOLET

SENSATIONS CHEVEUX AU VENT

Pour répondre au lancement de la déclinaison cabriolet par Mustang, la Camaro n'a pas tardé à en faire autant. Une version décapsulée apparaît, dans la foulée de la commercialisation du coupé. Plus moderne, la sixième génération du cabriolet s'investit dans les nouvelles technologies, tout en restant fidèle à l'esprit qui a fait la réputation du modèle.





Esthétiquement, pas de surprise, puisque les lignes restent très fidèles au coupé. Ainsi, à l'avant, le regard se fait plus agressif que jamais, des LED apparaissent de part et d'autre du bouclier, dans deux entrées d'air en forme de canines, prêtes à mordre la route. L'entrée d'air centrale est plus béante qu'auparavant. De profil, cette Camaro 6 évolue très peu, par rapport à la 5. Enfin, du côté de la poupe, toujours très marquée par ses hanches arrière élargies, on note la présence de nouveaux blocs optiques horizontaux, qui reprennent le dessin de ceux de la dernière Corvette. Tout ce qui fait la « muscle car » digne de ce nom, est bien là ! La déclinaison cabriolet y ajoute un toit souple en plusieurs parties, capable de se rétracter en 16

secondes, jusqu'à une vitesse de 50 km/h. La clé permet en outre d'effectuer la manœuvre à distance. La capote se replie sous un couvre-capote rigide, affleurant à la carrosserie. Il est à noter que l'ablation du toit semble vraiment bien convenir à cette dernière génération de la Camaro.

Le changement est également de mise côté mensurations. Ainsi, la nouvelle Camaro cabriolet affiche 4,78 m de long et 1,90 m de large, des dimensions en retrait par rapport à sa devancière : moins 6 cm en longueur, moins 2 cm en largeur et moins 3 cm en hauteur. L'empattement suit la même tendance, en rendant 41 mm (2,81 m).



À l'intérieur, la toute nouvelle planche de bord, qui adopte une allure rétro, devrait gagner en qualité perçue. La console centrale est tournée vers le conducteur et intègre un grand écran multimédia de 8 pouces. La Camaro embarque aussi des équipements bien dans l'air du temps : feux à LED, volant à méplat, frein à main électronique. Il y a lieu de signaler également la présence d'un nouveau sélecteur de modes de conduite prédéfinis, qui adapte les réglages de la direction, de la suspension et du moteur. Nous terminerons en précisant que cette Camaro propose évidemment les éléments de confort de ce type de véhicule : navigation GPS, caméra et radar de recul, sièges chauffants et climatisés ... Par ailleurs, à l'instar

des productions outre-atlantique, la nouvelle Camaro se permet quelques petites excentricités, comme cet éclairage d'ambiance, qui offre la possibilité de choisir entre 24 couleurs et qui fonctionne même à l'arrêt, lorsque vous avez quitté votre véhicule.

Comme pour le coupé, la réduction de poids du cabriolet est significative par rapport à l'ancienne génération, « d'au moins 90 kg », indique Chevrolet, donnant de belles promesses côté performances et nul doute que l'américaine ne sera pas avare à ce niveau, avec le moteur V8 6.2 de la Corvette de 455 ch équipant la version SS. Ce dernier bénéficie des dernières technologies de la marque, déjà éprouvées





sur la nouvelle Corvette : injection directe, système de déconnexion des cylindres AFM et distribution variable VVT. Il peut en outre être accouplé au choix à une boîte manuelle ou automatique à 8 rapports. Un système d'échappement à deux modes "offrant des performances améliorées et des niveaux sonores plus élevés", ainsi que plusieurs options de personnalisation sont également de la partie

Côte tenue de route, la nouvelle Camaro a droit à une toute nouvelle plateforme, dérivée de celle de la Cadillac ATS. Celle-ci offre un gain de rigidité de l'ordre de 70%. En plus, elle s'équipe de nouvelles suspensions (McPherson à l'avant, multi-bras à l'arrière). Afin d'alléger le véhicule, les ingénieurs ont fait appel à plusieurs composantes de suspension en aluminium. À l'arrière, certains éléments en acier de la suspension sont dotés d'ouvertures, afin de les alléger. Le freinage, quant à lui, est signé Brembo. Par ailleurs, le conducteur peut adapter le comportement de la voiture à sa conduite, à travers un sélecteur donnant

le choix entre quatre modes de conduite (Verglas/ Neige, Confort, Sport et piste). Enfin, la version SS reçoit la suspension magnétique Ride, qui mesure les paramètres de la chaussée 1000 fois par seconde et ajuste le taux d'amortissement à chaque choc pour optimiser le confort de roulement.

Pour conclure, force est de reconnaître que la nouvelle Camaro cabriolet enregistre des progrès à tous les niveaux, par rapport à sa devancière. D'abord, la belle américaine arbore une esthétique plus suggestive, qui traduit bien l'esprit des « Muscle cars ». Ensuite, l'équipement plus riche fait appel aux dernières technologies. Enfin, la SS s'appuie sur le bouillonnant V8, emprunté à sa sœur la Corvette. Nul doute que sa commercialisation fera mouche auprès des passionnés des sportives américaines.



VoitureAuMaroc.com

Votre Voiture Vous Attend!

Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Classe E 2010 Casablanca

Diesel, Automatique, 87000kms, 12Cv, Coupés, Blanc, 2 Portes, pack amg, toutes options, voiture en bonne état.

400000 dhs- réf: 646762- 06.63.48.31.83

Jeep



Jeep Grand Cherokee 2014 Casablanca

Diesel, Tiptronic, 10000 kms, 4x4 Tourisme, Bleu foncé, 12cv, 5 Portes, toutes options, en très bon état.

550000dhs réf: 661149- 06.61.97.27.51

BMW



BMW X6 2009 Casablanca

Diesel, Tiptronic, 150000 kms, 12Cv, Berlines, Blanc, 5 Portes, Anticraquillard, Rétroviseurs électriques, full options, bon état.

400000dhs réf: 6574352- 06.66.40.36.34

Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Classe E 2009 Casablanca

Diesel, Automatique, 110000kms, 11Cv, 5 Portes, Noir, Cruise Control, full-option Keyless GO, voiture en bon état.

400000 dhs- réf: 627989- 06.58.75.39.03

Bentley



Bentley Continental 2009 Rabat

Essence, Automatique, 90000 kms, 26Cv, Cabriolets, Bleu foncé, 2 Portes, toutes options, très propres, très bon état.

820000dhs- réf: 632381- 06.67.66.11.29

Jeep



Jeep Wrangler 2014 Casablanca

Diesel, Automatique, 1000 kms, 11Cv, 4x4-Tourisme, Noir, 5 Portes, 1 ère main, toutes options, siège cuir, encore ww.

425000 dhs- réf: 638474- 06.38.98.83.12

BMW



BMW Serie 5 2013 Rabat

Diesel, Automatique, 44800kms, 8Cv, 5 Portes, Berlines, Bleu foncé 1ère main, Toutes les vidanges effectuées à la maison.

415000 dhs- réf: 659067- 06.61.83.97.65

BMW



BMW X5 2008 Casablanca

Essence, Tiptronic, 34800 kms, 4x4 Tourisme, 27CV, Vert clair, 5 Portes, Sièges électriques, très bon état.

400000 dhs- réf: 639375- 06.61.45.63.37

Mercedes-Benz



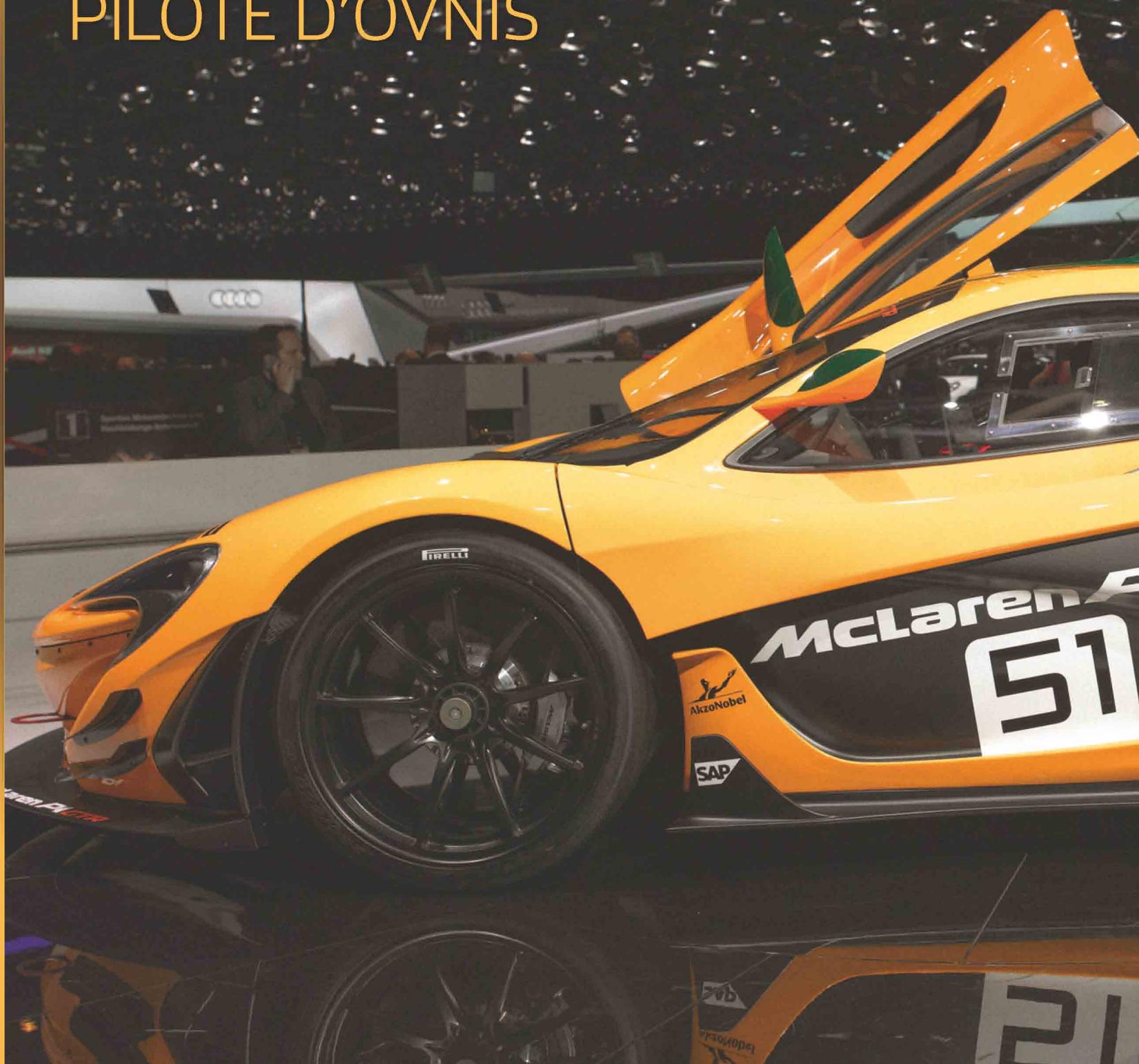
Mercedes-Benz Classe E 2010 Tanger

Diesel, Automatique, 89000kms, 12Cv, Berlines, Beige, 5 Portes, climatisation, jantes alliage, ABS, toutes options.

440000 dhs- réf: 557910- 00961.3677.642

CHRIS GOODWIN

PILOTE D'OVNIS





GT

PIRELLI

TECHNOGYM

PIRELLI

Mobil 1

TECHNOGYM

Mobil 1

AVENTADOR



AVENTADOR

51

CHRIS GOODWIN

PILOTE D'OVNIS





Pilote-essayeur en chef de McLaren, Chris Goodwin a baigné depuis sa tendre enfance dans un environnement automobile. Son père, médecin, était pilote à ses heures perdues. Son vrai contact avec les voitures, il va le faire sur les circuits que son père arpentait. Il y découvre l'odeur de gomme et d'essence et surtout le son fabuleux des moteurs de course. Ce contact va transformer sa vie, puisqu'il va se consacrer corps et âme à sa passion, d'abord à travers la mécanique. Il montre beaucoup de doigté dans la restauration et la réparation des voitures, mais ce talent précoce en cachait un autre. En effet, Chris Goodwin était également doué pour le pilotage et ne se privera pas de le démontrer lors des courses auxquelles il a participé. Animé d'une soif insatiable de victoires, il s'illustrera dans plusieurs championnats et tapera dans l'œil de plusieurs constructeurs, qui ne manqueront pas de s'arracher ses services. Après un parcours de haute voltige, il jette l'ancre dans le port de la marque de Goodwin, dont il deviendra le pilote-essayeur en chef. Gentlemen Drivers a eu le privilège de rencontrer ce gentleman driver d'exception, qui a bien voulu, le temps d'un entretien, nous entretenir de sa passion pour l'automobile et de mettre la lumière sur les principaux événements qui ont jalonné son parcours d'exception.

CHRIS
GOODWIN

PILOTE D'OVNIS

**Avez-vous été intéressé par les voitures depuis votre enfance?**

Mon père était un médecin, mais pilotait des voitures à l'international et ce avant ma naissance. Vous pouvez voir quelques images de moi en tant que petit enfant en train de regarder sa voiture de sport Chevron, quand j'avais six ans. Curieusement, nous étions en "vacances" en Espagne, mais il s'est avéré que papa participait à une course de l'European Endurance Series et du coup, nous avons passé quelques jours sur la piste au lieu d'être sur la plage

Je me trouvais toujours autour des voitures de course, à travailler sur elles et à mesure que j'avais en âge (ce qui était une expérience inestimable, à mesure que ma carrière prenait son envol), cela me donnait également l'occasion de les conduire ... Le graal !

Dites-nous comment avez-vous acquis votre première voiture ?

Ma première voiture était en fait une très vieille voiture. Une Turner de 1958, que mon père avait achetée à moindre coût, car elle était presque une épave. Le deal que j'ai passé avec mon père était que si je pouvais la reconstruire moi-même, alors je pourrais la conduire. Eh bien, j'ai passé beaucoup d'heures dans le garage et finalement j'ai obtenu une voiture de route entièrement restaurée, qui en fait a également couru dans quelques courses de voitures historiques. Ce ne fut pas une voiture de route très pratique pour un adolescent, mais à son volant j'ai gagné toutes les courses auxquelles j'ai participé et il était donc temps

de passer rapidement à des voitures contemporaines Comment avez-vous effectué vos débuts en sport automobile?

Je passais la plupart de mes vacances scolaires à l'école de course, au circuit de Brands Hatch, près de chez moi. J'ai démarré au niveau le plus bas de «coursier», avant de devenir mécanicien. Les propriétaires de circuit ont développé une nouvelle catégorie d'accès à la course appelé Formula First, avec une monoplace peu chère et basique et il faut dire que j'étais au bon endroit et au bon moment. Ils m'ont laissé utiliser la voiture d'essai pour courir et j'ai été suivi par le programme TV de la BBC Top Gear, qui préparait une sorte de documentaire sur la façon de commencer une carrière dans le sport automobile

J'étais rapide, mais je ne savais pas au début ce que j'étais en train de faire, mais avec le temps j'ai appris à courir et j'ai eu quelques grands accidents sur le chemin, pour gagner la dernière course de la saison. Une bonne histoire ! Cette bonne couverture TV m'a permis d'accrocher certains sponsors et a conduit une de ces sociétés à me soutenir pour monter en puissance...

J'avais commencé à étudier pour obtenir un diplôme en génie mécanique à l'Imperial College à Londres, mais dès que je eu la chance de courir pour une équipe professionnelle, j'ai laissé tomber les études, pour me concentrer sur ce qui était important !! Mes parents n'étaient pas trop impressionnés. Ce fut un gros pari, mais j'ai remporté le championnat de cette année



Biographie

1967

Naissance à Londres, au Royaume-Uni

1987

Débute la compétition avec le championnat Formula First.

1991

Participe au championnat de Formule Vauxhall.

1992

Participe au championnat de Formule 3000

1999

Participe au championnat britannique de GT au volant d'une McLaren et occupe la première place

2009

Pilote la Formule 1 McLaren MP4-23 lors du Festival of speed de Goodwood.



CHRIS GOODWIN

PILOTE D'OVNIS

et ma carrière a décollé. J'ai réussi en Formule Ford, Formule Renault et accroché un baquet en Formule 3000, ce qui était peu évident dans une équipe totalement sous-financée...

À partir de là, j'ai été forcé de participer aux courses de voitures de tourisme pour lesquels les programmes offraient le meilleur financement. Ce fut le début de la meilleure partie de ma carrière et parallèlement mon niveau de vie a commencé à s'améliorer, car je gagnais assez pour vivre décemment, ce qui était important, vu que j'avais désormais une épouse et des enfants.

Quels sont vos meilleurs résultats ?

Tous mes résultats sont importants dans un sens ou un autre, puisque chaque succès a ouvert la voie à la prochaine opportunité dans ma carrière.

J'ai gagné la dernière course de l'année en Formule First, ce qui a ouvert la porte à ma seconde étape en Formule Ford Series. Sans cette victoire dans une course de bas niveau, je n'aurais peut-être pas eu la chance de continuer à courir l'année suivante... Chaque petite victoire peut-être très significative.

J'ai gagné le championnat de Formule Ford au volant d'une monoplace de la marque Van Diemen et par la suite, j'ai été recruté pour développer la voiture pour les saisons suivantes. Beaucoup de grands pilotes ont piloté pour Van Diemen et de ce fait ce fut à la fois un honneur et une grande opportunité d'apprendre comment tester et développer une voiture de course et également un moyen de gagner un peu d'argent.

J'ai travaillé pour eux pendant quelques années de plus et j'ai été finaliste dans le Championnat britannique de Formule Renault, qui était vraiment difficile.

J'ai gagné des courses pour permettre à Saab de remporter le championnat de voitures de production britannique, avec une seule occasion de course dans le BTCC pour l'écurie écossaise. Je n'ai pas gagné, mais j'étais bien coté points pour mes débuts, en réussissant à battre mon coéquipier et en finissant avec quelques années d'expérience comme pilote d'essai.

J'ai gagné pas mal de courses en BTCC à titre privé, à ce moment aussi. J'ai accumulé des centaines de jours en piste d'essai et j'ai eu la bonne idée de mettre en place toutes sortes de voitures de course et même de rallier des voitures pour Opel et Hyundai.

Par ailleurs, j'ai été pilote d'essai sur le projet Saleen S7 GT et cela m'a mis dans l'un des baquets de l'European Le Mans Series. J'ai gagné chaque course et Saleen a remporté le championnat...





Chez McLaren, parmi les événements qui m'ont marqué, il y a eu ma première course dans une McLaren F1GTR où nous avons gagné la pole position à Silverstone et aussi la première course de la GT3 12C à Spa, où plus récemment, j'ai obtenu la pole position pour les débuts de la marque en compétition.

Comment avez-vous rejoint McLaren?

J'ai été engagé à courir au volant d'une F1GTR pour une équipe privée en 1997 et nous nous sommes bien débrouillés, en remportant la première course de l'année et en marquant quelques bons résultats contre les équipes d'usine de Porsche, Mercedes et BMW. On m'a demandé de faire des tests de 24 heures pour McLaren en préparation des 24 Heures du Mans, car ils avaient besoin d'un grand nombre de pilotes pour cela. Le test s'est bien passé. J'ai donné un bon feedback aux ingénieurs de course McLaren et j'étais plus rapide que prévu. Donc, on m'a demandé de refaire tous les tests et j'ai été placé dans l'équipe d'usine de McLaren Golf pour Le Mans.

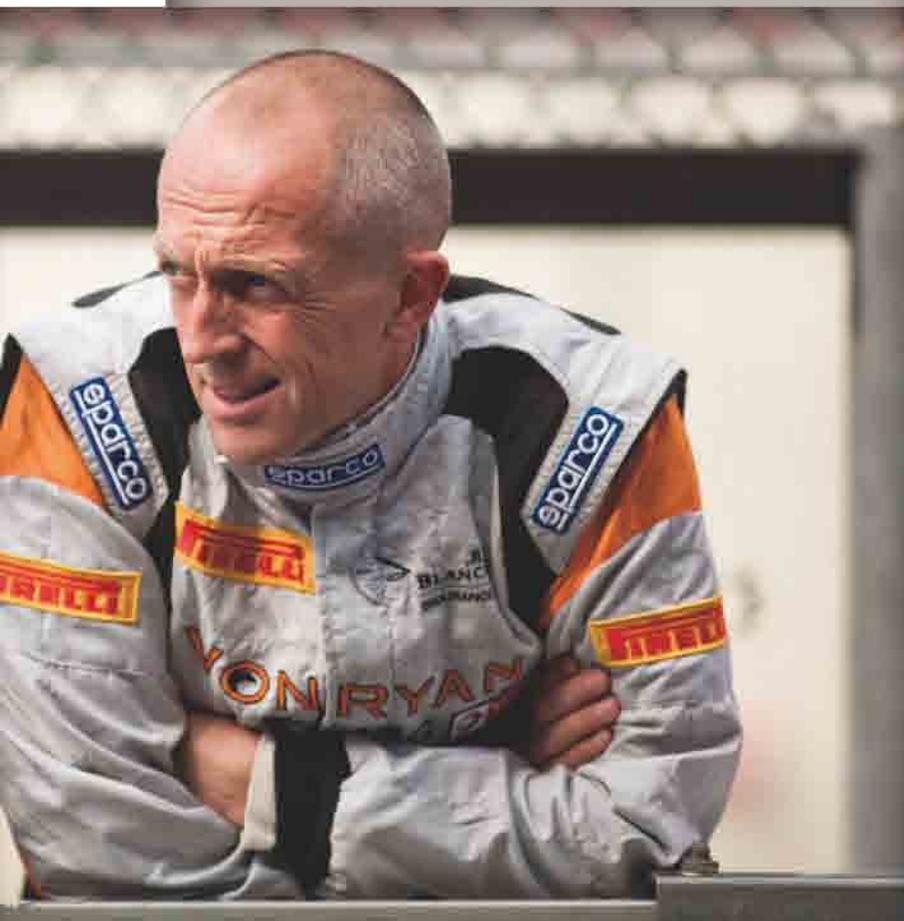
Ma carrière chez McLaren a été une série d'occasions de m'illustrer et chaque défi m'a conduit à relever le prochain. J'ai continué à courir sur des McLaren GT jusqu'en 1999, et puis j'ai piloté la Formule 1 à deux places. Je testais des voitures de Formule 1, je faisais des démonstrations etc. Et j'ai continué à être occupé en tant que pilote jusqu'à ce que le projet de voiture de route SLR avec Mercedes voie le jour.

À ce moment, Ron Dennis m'a demandé d'aller le voir et comme il a expliqué les plans futurs pour McLaren (essentiellement ce que nous sommes devenus 15 ans plus tard), il m'a offert la chance d'établir une carrière à long terme avec la société, en me concentrant sur le développement plutôt que la course, mais surtout de m'offrir la variété que je cherchais...

Pouvez-vous nous décrire votre travail de pilote de test?

Depuis le début de ma relation avec McLaren, j'ai tiré profit de la variété qui est en fait l'une des clés pour être un bon pilote d'essai. L'immense base de données d'expérience dont je dispose de toutes sortes de voitures de route ou de voitures de course de F1 à Le Mans, en passant par le NASCAR ou le monde des rallyes, était d'une précieuse aide, à chaque fois que j'étais dans une voiture d'essai ou travaillais sur un problème ou visais une prestation particulière ou une performance.

Chaque jour, je suis au volant de quelque chose quelque part. Mon travail de pilote d'essai a été axé principalement sur nos projets de voitures de route



CHRIS GOODWIN

PILOTE D'OVNIS

la 12C, la 650s, la P1, la 675LT et la 570s, mais a également inclus beaucoup de voitures de course, que j'aime bien entendu et qui constituent un volet inhabituel dans mon rôle dans l'entreprise automobile. J'ai conduit la plupart de nos voitures de Formule 1, toutes nos voitures de course GT et je suis en train de développer la P1 GTR, dédiée à la piste et le programme d'entraînement.

Piloter la F1 GTR était ce que j'avais fait de plus sensationnel dans ma carrière, mais plus récemment, le pilotage de la 12C GT3 a été extrêmement gratifiant. J'ai joué un rôle dans la conception du programme GT3 de course et nous avons maintenant environ 60 voitures GT3 partout dans le monde, avec des écuries privées qui gagnent beaucoup de courses.

La dernière course à laquelle j'ai participé était les 24 Heures de Spa, où j'ai partagé une voiture avec Bruno Senna, dont j'ai managé la carrière. Maintenant, il a cessé de courir en F1 et il pilote une 650S GT3 pour nous, ce qui est une excellente chose.

Chaque jour est différent et je suis impliqué dans nos projets de voitures depuis le début. Cela signifie beaucoup de kilométrage de piste d'essai sur des mulets ou des prototypes qui peuvent être n'importe où dans le monde, en fonction de ce que nous testons. En Espagne, pour la maîtrise des circuits, en Italie pour du pilotage à grande vitesse, en Suède pour les lacs gelés, en Allemagne pour le Nurburgring, au Bahreïn pour le temps chaud ou n'importe où, de Londres à Los Angeles, pour trouver les routes et autoroutes les plus difficiles. C'est la meilleure partie de mon job. Être loin avec une petite équipe de nos ingénieurs et développer le produit à partir d'une idée géniale (nous avons certains des ingénieurs les plus brillants et les plus innovants), qui est à la base d'une voiture qui fait rêver nos clients et leur donne plus de performance que prévu et une grande maniabilité pour attaquer dans les virages.

Quels sont vos futurs projets?

Nous travaillons toujours sur de nouveaux projets, à court terme et à long terme... Venez au prochain salon de l'automobile pour voir ce que nous allons aligner (rires)...





Êtes-vous un collectionneur de voitures anciennes ?

Oui, j'aime les voitures. J'en ai toujours, surtout quelques vieilles voitures qui sont importantes, pour diverses raisons. Je cours sur un vieux bolide McLaren au Goodwood Revival, qui est incroyablement amusant. C'est un M1B qui a été le tout premier châssis Can-Am que McLaren a produit et a fait courir. Le châssis n°1 !

Je possède également une Fiat 500 originale, que j'ai achetée dans le sud de l'Italie lors d'un voyage d'essai... Voilà beaucoup de plaisir et un bon exemple de l'innovation pour le marché de masse...

Je possède, par ailleurs, une vieille Lotus, qui est l'une des voitures de course légères emblématiques de la révolution des années 1960 et une Mercedes SL de 1950, qui représente vraiment les normes élevées de la qualité et de l'ingénierie pour l'époque (même si elle ne se conduit pas comme une voiture de sport...)

Je vais très prochainement acheter de nouvelles voitures. Je ne peux pas m'en empêcher (rires)

Quelle est la voiture classique qui vous fait le plus rêver ?

La McLaren M23 que James Hunt a pilotée lors du Championnat du monde de F1 en 1976. J'ai grandi en rêvant de cette monoplace et je l'ai vue en direct en tant que gosse, alors que les pilotes couraient à Brands Hatch près de ma maison. J'ai pédalé jusqu'à la piste et je me souviens très bien des couleurs, des sons et des odeurs que j'ai senties lors de la course de Nikki Lauda ce jour-là... J'aimerais posséder cette voiture.

Quelle est la voiture que vous conduisez chaque jour ?

Une McLaren, bien sûr... C'est ce que je conduis toute la journée comme je passe la plupart de mon temps sur la piste d'essai... Quand je suis loin du travail, j'essaie de conduire l'une de mes vieilles voitures pour changer même si je laisse un Land Rover Defender dans le parc de stationnement de l'aéroport chaque semaine...

Quels sont vos hobbies ?

Pas beaucoup de temps pour ça, mais je passe chaque temps libre avec ma famille. Ma femme et mes enfants sont très portés sur le sport (ma femme est un coach sportif). Mon fils a déjà couru le marathon et ma fille pratique le hockey à haut niveau.

Je cours partout où je suis dans le monde et souvent on souhaite courir ensemble la course de 10 km ou juste explorer un nouvel endroit. La course me permet d'être affûté, ce dont j'ai besoin chaque jour pour parcourir beaucoup de kilomètres sur circuit ou en avion...

par Hamid Benmearouf

McLaren**F1 LEMANS** LA FUSÉE DES
24 HEURES
DU MANS

Beaucoup de bolides d'exception ont marqué la course mancelle par leur brillante victoire, mais rares sont ceux qui sont entrés dans la légende de cette course mythique. La McLaren F1 le Mans en fait partie. Extrapolée à partir de la McLaren F1 de route, la déclinaison dédiée à la course représente l'archétype de la voiture de compétition, avec une aérodynamique époustouflante et une technologie avant-gardiste. Deux éléments au service de la vitesse, qui a atteint des records sur le circuit du Mans en 1995.







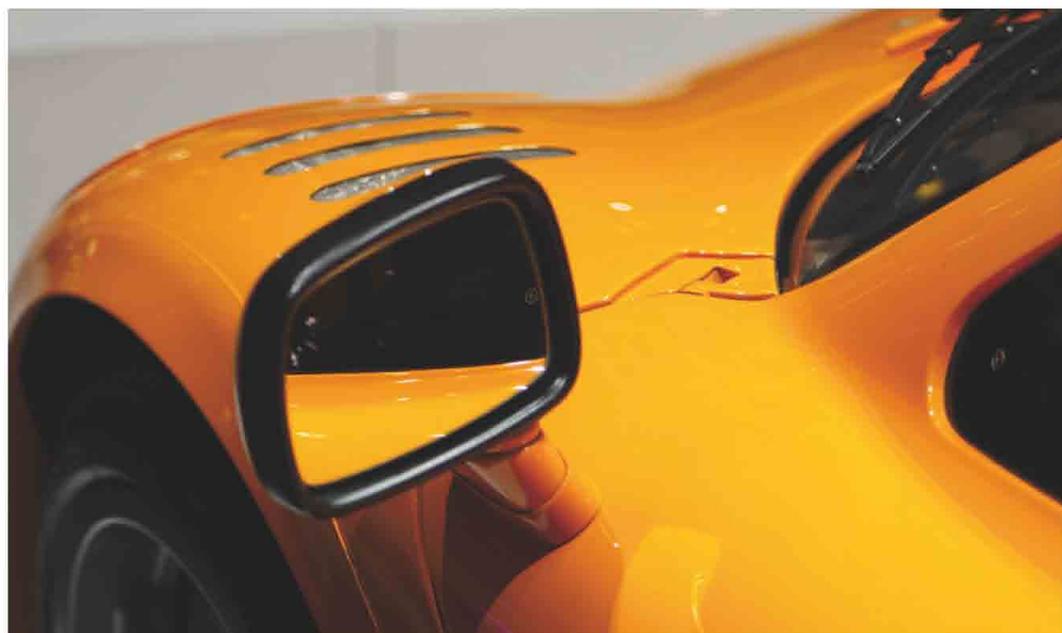
Avant de s'imposer dans la Sarthe en juin 1995, grâce au trio Dalmás/Lehto/Sekiya, la McLaren F1 GTR présentée pour la première fois en 1992 était avant tout une voiture de route, pour laquelle un engagement en compétition n'était pas à l'ordre du jour.

McLaren fête cette année le vingtième anniversaire de sa victoire aux 24 Heures du Mans avec la F1 GTR. Un bolide d'exception, qui a marqué de manière indélébile l'histoire de la course automobile d'endurance. Avant de s'imposer dans la Sarthe en juin 1995, grâce au trio Dalmás/Lehto/Sekiya, la McLaren F1 GTR présentée pour la première fois en 1992 était avant tout une voiture de route, pour laquelle un engagement en compétition n'était pas à l'ordre du jour.

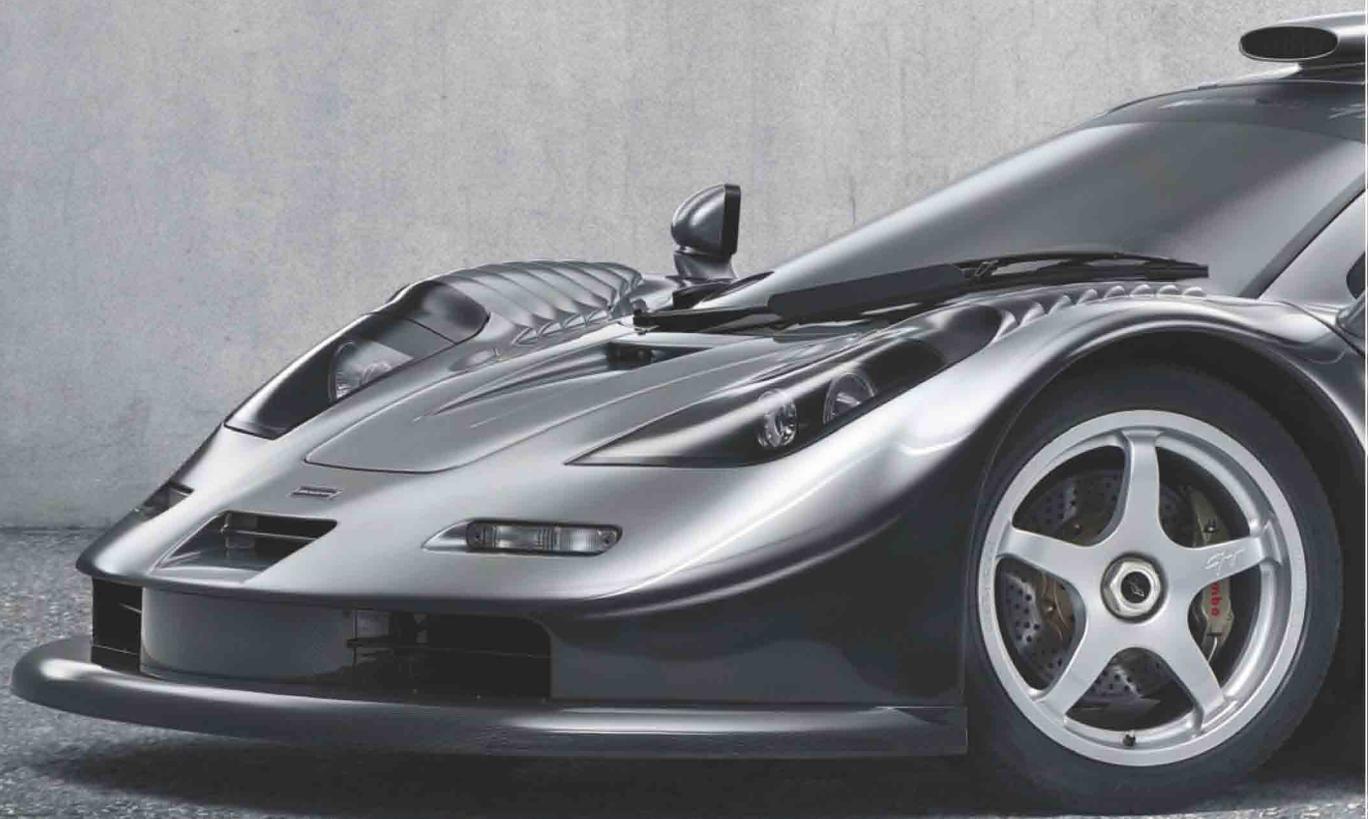
En effet, Gordon Murray, créateur de la McLaren F1, la considérait comme la voiture de route ultime, sans avoir l'intention d'en extrapoler une voiture de course. Bien que la voiture utilisait de nombreuses technologies et un design de course, on a estimé que la voiture devrait être une voiture de route d'abord, sans aucune intention de la modifier en voiture de course.

Cependant, peu après le lancement de la McLaren F1, le BPR Global GT Series a été créé. À partir de la saison 1994, la série introduit des modifications sur des voitures de sport comme la Venturi 600 LM, la Ferrari F40 et autres Porsche 911 Turbo. Vue comme une alternative possible au défunt Championnat du monde des voitures de sport, les principaux constructeurs affichaient un intérêt pour la série. En même temps, les équipes étaient également à la recherche des voitures les plus rapides et les plus puissantes pour la classe supérieure de la série, la GT1. Beaucoup d'équipes comme celles gérées par Ray Bellm et Thomas Bscher ont décelé un énorme potentiel dans les voitures de route McLaren F1 et se sont, du coup, tournés vers Gordon Murray, dans une tentative de le convaincre d'offrir le soutien de l'usine aux courses pour la série BPR.

Finalelement, Murray a cédé et accepté de modifier la F1 en une voiture de course, acceptant de construire plusieurs châssis pour la compétition dans la saison 1995. Un châssis de F1 inutilisé destiné à devenir « # 019 » a été récupéré par McLaren et largement modifié comme prototype de développement. En raison de la similitude avec une voiture de course, une vaste modification n'a pas été nécessaire pour réellement transformer la F1. La modification de la carrosserie a vu l'ajout de divers canaux de refroidissement, notamment un grand, dans le centre du nez et deux placés sur les côtés de la voiture. Une grande aile d'appui réglable a été ajoutée à l'arrière. L'intérieur a été simplement dépouillé de tous les artifices de luxe et équipé d'arceaux de sécurité. Des freins en carbone ont fait leur apparition dans la foulée. En raison des règles de l'époque, le moteur V12 BMW S70 a été bridé pour limiter la puissance à environ 600 ch, ce qui rendait la voiture moins puissante et moins rapide que la voiture de route, mais plus agile, en raison d'une baisse globale de poids. Des fonctionnalités telles que la position centrale des sièges, les portes papillon, et



Gordon Murray, créateur de la McLaren F1, la considérait comme la voiture de route ultime, sans avoir l'intention d'en extrapoler une voiture de course.



La première sortie de la voiture en février 1995 lors des 4h de Jerez fut aussi la date de sa première victoire. Par la suite, elle remporta les 24 heures du Mans 1995.

même la boîte de vitesses ont été maintenues.

Un total de neuf châssis ont été construits pour la saison 1995, dont le « # 01R », qui a été retenu par l'usine comme un mulot d'essai. Colombie GTC de l'équipe Racing a reçu deux F1 GTR, avec une troisième pouvant être utilisée pour remplacer une voiture détruite. David Price Racing, BBA Compétition, Mach One Racing, et Giroix Racing Team ont également reçu tous un châssis chacun, tandis que le châssis final « # 09R », a été vendu à Hassanal Bolkiah, le Sultan de Brunei, pour étoffer sa collection de voitures.

La première sortie de la voiture en février 1995 lors des 4h de Jerez fut aussi la date de sa première victoire. Par la suite, elle remporta les 24 heures du Mans 1995 avec Yannick Dalmas, Masanori Sekiya et JJ Lehto. Cette année-là, quatre autres GTR '95 finirent troisième, quatrième, cinquième et treizième lors de cette même course. McLaren a obtenu la victoire et la plus grande vitesse de l'année, atteignant 381 kilomètres par heure sur la ligne droite des Hunaudières. Par rapport à cette



victoire, Jeff Hazell, considéré par certains comme le « parrain de la F1 GTR », rappelle que l'exploit de 1995 a été une véritable surprise pour l'équipe, victoire suivie d'une fête grandiose, organisée par un Ron Dennis qui, lui non plus, n'avait pas parié pour un tel dénouement. La voiture remportera ensuite les championnats BPR Global GT Series en 1995 et 1996 et GTR Euroseries en 1998. Le succès de la GTR '95 amena McLaren à produire en 1996 neuf autres voitures de course, les McLaren F1 GTR '96, qui sont un peu plus légères que les GTR '95.

Une fois la GT homologuée, la McLaren F1 GTR '97 put être développée. Le poids est réduit à 930 kg suivant le règlement, une boîte séquentielle Xtrac fait son apparition à la place de la Weismann classique et la cylindrée passe de 6.064 cm³ à 5.990 cm³, en réduisant la course de 87 mm à 85,94 mm. À cause de sa carrosserie allongée à l'arrière, elle reçoit la dénomination « Long tail » (« longue queue »).

Après leur retrait de la compétition, beaucoup de GTR seront converties pour un usage routier en ajoutant des silencieux, en changeant les sièges et la suspension

et en enlevant les brides à l'admission, pour en faire de formidables voitures de sport.

En l'honneur de son succès au Mans en 1995, McLaren annonça la création d'une McLaren F1 LM (LM pour Le Mans). Comme cinq F1 GTR avaient terminé au Mans, cinq F1 LM sont construites. Le poids est réduit d'environ 75 kg par rapport à la version route, en supprimant des pièces de finition et des équipements optionnels comme l'installation hi-fi. La voiture reçoit un ensemble boîte-différentiel différent, des modifications aérodynamiques (notamment un aileron arrière) et des jantes spéciales de 18 pouces (457 mm). La LM utilise le moteur déjà amélioré de la GTR '95, mais sans les restrictions liées à la course automobile, produisant ainsi 691 ch.

Trois des cinq LM construites sont faciles à reconnaître à cause de leur peinture « Papaya Orange » choisie en mémoire de Bruce McLaren, qui avait utilisé cette couleur pour toutes ses Formule 1 et CanAm contemporaines. Les LM1 et LM4 produites pour le Sultan de Brunei ont reçu, elles, une peinture noire avec des bandes bleues, jaunes et grises.

Une dernière version arriva, la GT, encore plus rare : seulement deux exemplaires ont été produits, afin de servir de base d'homologation pour la GTR de course.



Bien que seulement cinq LM aient été vendues, un sixième châssis existe. En effet, un prototype appelé « XPLM » a servi à tester les modifications apportées pour former la F1 LM. Cette voiture, aussi peinte en Papaya Orange, est conservée par McLaren.

En termes de performances, la McLaren LM passe de 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes et de 0 à 160 km/h en 5,9 s. Pendant l'été 1999, le pilote Andy Wallace a battu le record du monde du 0 à 160 km/h en 11,5 s à son volant. Depuis, ce record a été battu par l'Ultima GTR.

La vitesse de pointe de la LM n'est pas aussi élevée que celle de la version de route, principalement à cause de l'aile arrière, mais aussi à cause de ses rapports de boîte plus courts et d'un bouclier avant plus émoussé, emprunté à la GTR et dessiné pour créer plus d'appui au

sol. McLaren Cars Ltd affirme que la vitesse de pointe est de 362 km/h, mais ceci n'a jamais été prouvé ou testé.

Puis, une dernière version arriva, la GT, encore plus rare : seulement deux exemplaires ont été produits, afin de servir de base d'homologation pour la GTR de course. Elle était rallongée pour pallier le manque d'appuis aérodynamique et a été la dernière des McLaren F1. Elle atteignait plus de 380 km/h.

Très rare, la McLaren F1 GTR traduit des valeurs chères à la marque de Woking : légèreté, aérodynamisme et vitesse. Des qualités qui lui ont permis de décrocher de belles victoires, dont la plus prestigieuse au Mans en 1995 et d'occuper ainsi une place de choix dans le cœur des passionnés de la course automobile en général et de la course mancelle en particulier.



par Lina Mouafak



Kawasaki

Z300



La Z300, dernière arrivée dans la famille des Z, est une petite cylindrée, conçue pour entrer dans le monde de la moto par la grande porte. Son design agressif est inspiré de sa grande sœur, la Z800. En plus de ses lignes musculeuses qui ne la font pas passer inaperçue, elle est dotée d'une superbe finition, qui la distingue positivement des autres roadsters de petite cylindrée.



Même si elle offre un gabarit un peu plus petit et compact que sa grande sœur, elle a tout d'une grande ! Surtout que l'ajout de carénages latéraux enveloppe le petit moulin et donne l'impression que c'est une grosse cylindrée. La face avant identique à la version 800 renforce cette idée.

Le Z300 offre des lignes équilibrées et son look agressif plaira autant que le reste de la famille Z, puisqu'elle en est totalement inspirée. On apprécie particulièrement le soin apporté aux finitions et à certains détails, comme le moulage de la boucle arrière ou l'assemblage de la face avant. Rien ne dépasse et même le pot d'échappement est bien intégré.

À bord, les 785mm de hauteur de selle et son étroitesse permettent à la moto d'être accessible au plus grand nombre, ses 170 kilos bien répartis (version ABS) ouvriront le champ des possibles aux petits bras. La position est légèrement vers l'avant, sans pour autant être sur les poignets.

Côté moteur, la Z300 embarque le même bloc que sa cousine, la petite sportive Ninja 300 : un bicylindre parallèle à injection de 296 cm³, refroidi par eau. Les doubles papillons permettraient, selon Kawasaki, de disposer d'une puissance et d'un couple importants à tous les stades de conduite. Ce roadster développe une puissance maximum de 39 chevaux à 11.000 tr/min et d'un couple maximum de 2,7 m.kg à 10.000 tr/min.

Une autre caractéristique est le système d'embrayage anti-dribble, qui permet d'éviter les effets de glisse lors des rétrogradages. La Z300 bénéficie également d'une assistance mécanique pour alléger l'effort du levier. Comme sur la Ninja 300, l'ABS est disponible, mais en option.

Pour les suspensions, la Z300 se dote d'une fourche télescopique classique de 37 mm et d'un amortisseur Uni-Trak.

Avec la Z300, Kawasaki s'adresse avant tout aux motards débutants, mais pas seulement, tant le rayon d'action de cette nouveauté 2015 se révèle large. Agréable au quotidien malgré son équipement réduit, supportable en duo, suffisante pour les grands axes et rigolote les jours de folie, la Z300 est à même de séduire un public moins regardant à la cylindrée qu'au portefeuille !

par Lina Mouafak

CHOPARD

SUPERFAST CHRONO PORSCHE 919 JACKY ICKX ÉDITION

Official Timing Partner depuis 2014, Chopard a lancé en 2014 un chronographe Superfast inspiré de la Porsche 919 Hybrid, qui participe au Championnat du monde d'endurance LMP1. Cette année, Chopard dévoile une nouvelle montre, la Superfast Chrono Porsche 919 Jacky Ickx Edition, limitée à 100 pièces, dédiée à Jacky Ickx, pilote au palmarès impressionnant et ambassadeur de Chopard et Porsche depuis de très nombreuses années. Ce modèle porte les couleurs du champion légendaire, six fois vainqueur des 24 heures du Mans.

Jacky Ickx est l'un des plus grands pilotes du 20^e siècle. Pilote de Formule 1 de 1967 à 1979, il participe à 114 Grands Prix et remporte sa première victoire au Grand Prix de France en 1968, à l'âge de 23 ans. Mais Jacky Ickx est surtout célèbre pour ses performances dans les courses d'endurance, notamment lors des 24 Heures du Mans, compétition qu'il a gagnée à 6 reprises, dont 4 fois avec Porsche, victoires qui lui ont valu le fameux surnom de « Monsieur Le Mans ».

En l'honneur de ce pilote, le cadran de la Superfast Chrono Porsche 919 Jacky Ickx Edition présente un rehaut et des compteurs bleu foncé ponctués de touches blanches, couleurs qui ont orné le casque de Jacky Ickx au cours de sa carrière. Ces teintes contrastées se détachent avec élégance d'un cadran argenté, tandis que les stries du cadran évoquent le diffuseur arrière de la Porsche 919 Hybrid.

Étanche à 100 mètres et surmonté d'une lunette avec tachymètre et huit vis noircies, le boîtier de 45 mm de diamètre renferme une mécanique de précision au

décor inspiré des moteurs de voiture. Pourvus d'une couronne ornée d'un volant surmoulé de caoutchouc noir, les flancs striés de la boîte évoquent les ailettes de refroidissement des moteurs de course, une finition exclusive, à laquelle font écho les motifs linéaires du cadran et des ponts ajourés du mouvement. À l'image d'un authentique bolide, la carrosserie d'exception de la Superfast Chrono Porsche 919 Jacky Ickx Edition recèle un moteur entièrement conçu, fabriqué et assemblé dans les ateliers Fleurier Ébauches de la maison Chopard : le calibre Chopard 03.05-M. Ce mouvement chronographe mécanique à remontage automatique doté de la fonction flyback peut en outre se targuer d'une précision chronométrique, certifiée par le Contrôle Officiel Suisse des Chronomètres. Ce moteur et sa masse oscillante ajourée sont visibles à travers une glace saphir gravée de la mention « Official Timing Partner Porsche Motorsport » et « Jacky Ickx Limited Edition ». Un bracelet en caoutchouc noir au relief inspiré des pneus slick de compétition parachève cette montre, symbole de l'engagement complet de Chopard dans le monde de la course automobile.





CHOPARD
CALIBER
01.05-M

8

TACHYMETER

CHRONOMETER

FLYBACK

HOUR

SWISS

MADE

150

180

240

80

90

170

50

55

160

150

Hyundai inaugure un showroom E-Motion Park à Agadir

C'est à Agadir que Hyundai a inauguré le premier showroom au Maroc et en Afrique à adopter son nouveau concept E-Motion Park. Ce dernier implique un design et un aménagement d'espace inspirés de la nature. Ayant nécessité un investissement de 60 millions de dirhams, ce showroom traduit non seulement une évolution visuelle, mais également un équipement de dernière technologie pour le service après-vente. La généralisation de ce concept à l'ensemble de ses concessions et succursales dans le Royaume coûtera à Hyundai Maroc 350 millions de dirhams.

«Le nouveau concept E-Motion Park matérialise notre ambition d'être la marque automobile préférée dans le monde et au Maroc», a déclaré Zineb Oukacha, directrice Marketing et Communication de Hyundai Maroc.

Pour le développement de ce nouveau concept, Hyundai a fait appel au cabinet d'architectes de renommée mondiale Delugan Meissl Associated Architects (DMMA), célèbre pour ses réalisations emblématiques, telles que le Musée du film d'Amsterdam.

La succursale d'Agadir s'étend sur 9.000 m², construits sur quatre niveaux. Le showroom a une superficie de 1.400 m² et peut accueillir jusqu'à 50 véhicules en exposition. Quant à l'atelier technique, il s'étend sur 2.800 m². Il est équipé de 10 stations de levage et de 12 stations mécaniques, ainsi que de 8 stations de carrosserie. La zone de stockage s'étend, pour sa part, sur 4.000 m².







Romeo & Julieta

Julieta

Qu'il soit à la bouche de Fidel Castro ou de Winston Churchill, de paysans cubains ou d'industriels occidentaux, le cigare a toujours été perçu comme une affaire d'hommes, mais Cuba veut désormais séduire les femmes, en lançant sur le marché un « Julieta » aux arômes raffinés.

Le nom de Julieta a été choisi spécialement afin d'honorer les femmes, dont la participation est indispensable dans tous les processus agricoles et de fabrication de habanos.



De couleur claire, fin et court avec ses 13 mm de diamètre et 120 mm de longueur, le Julieta a été conçu, pour être dégusté en peu de temps et suivre le rythme de vie des femmes d'aujourd'hui, sophistiquées et actives.

Le nom de Julieta a été choisi spécialement afin d'honorer les femmes dans le monde du cigare.

À Cuba, la participation des femmes est indispensable dans tous les processus agricoles et de fabrication de habanos. Nombre d'étapes sont réalisées par elles en raison de leur soin, de leur sensibilité, de leur goût artistique, qualités indispensables dans ce monde de perfection.

Et c'est une femme, Norma Fernandez, qui a confectionné pendant 14 ans les longs cigares Cohiba Lanceros du père de la Révolution cubaine de 1959 et ancien président Fidel Castro, 83 ans, jusqu'à ce qu'il arrête de fumer en 1986, et qu'elle-même abandonne du coup son métier de « torcedora ».

Les femmes ne roulent cependant plus seulement le cigare à Cuba, elles sont aussi de plus en plus productrices de tabac. Mais dans ce pays réputé pour son machisme, les femmes aimant fumer le cigare, qu'elles soient ouvrières ou femmes d'affaires, restent parfois mal perçues par les hommes.

La société Habanos S.A. cherche justement à changer les mentalités et à développer un marché longtemps négligé, alors que seulement 10% des amateurs de cigares dans le monde sont des femmes.

Le Julieta est un cigare aromatique composé de tabac de la Vuelta Abajo. Il est orné d'une bague spécialement dessinée pour ce habano. Ce cigare est présenté dans une boîte de 5 modules en aluminium, garant d'une bonne protection, également réalisée spécialement pour cette série. Avec ses bords arrondis, le design est très moderne et élégant.

Commercialisé à partir du 1er Juillet 2015 au Maroc, il sera vendu au prix très attractif de 45 DH l'unité.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

RICHARD MILLE

CIRCUIT PAU-VILLE

Le circuit de Pau-Ville ou circuit automobile de Pau, est un circuit automobile urbain temporaire, empruntant les rues de la ville de Pau dans les Pyrénées atlantiques. Il accueille chaque année le Grand Prix de Pau et le Grand Prix de Pau historique. Ce circuit est très original et atypique, autant par son tracé que par son environnement urbain





Évasion de rêve

Misano World Circuit Marco Simoncelli est un circuit italien basé à côté de la ville de Misano Adriatico (Province de Rimini), dans le frazione de Santamonica. Conçu à l'origine en 1969 avec une longueur de 3,488 kilomètres, il a accueilli sa première épreuve en 1972. En 1993, la longueur a été portée à 4,064 kilomètres. Le Circuit international de Santa Monica est l'un des circuits les plus renommés pour le Moto GP. Après de gros travaux de modernisation en 2006, pour l'agrandissement des tribunes pour les spectateurs et l'allongement du trajet de la piste jusqu'à 4,180 km, en lui donnant une largeur de 14 m, le circuit a été réintégré dans les étapes du grand motocyclisme. Ces interventions ont permis au circuit d'être reconnu comme l'un des meilleurs et plus sûrs circuits de motocyclisme du monde.

En effet, depuis 2007, il est l'hôte du Grand Prix moto de Saint-Marin, dans le cadre du Championnat du monde de vitesse. Cette même année, le sens du circuit a été inversé. L'édition 2010 est marquée par la mort du pilote de 19 ans, Shoya Tomizawa. Il est décédé à l'hôpital des suites des blessures qu'il a subies dans un accident pendant la course des Motos 2.

Suite au décès de Marco Simoncelli au Grand Prix de Malaisie le 23 octobre 2011, le conseil d'administration du complexe sportif de Misano a décidé à l'unanimité, le 3 novembre 2011, de rebaptiser le circuit du nom du pilote italien.

Début 2015, le Misano World Circuit Marco Simoncelli vient de commencer toutes une série de travaux qui visent à resurfer la piste, mais aussi à réaliser plusieurs modifications, qui permettront de proposer un tracé alternatif de 3,2 km, qui sera utilisé pour les journées de roulage et d'autres compétitions. Les



travaux sont réalisés par Studio Dromo, qui emploiera des matériaux spécifiquement conçus pour résoudre les problèmes liés à l'air marin, le circuit étant situé à quelques centaines de mètres des plages de Rimini. Les principaux objectifs sont d'améliorer la sécurité sur la piste, mais aussi de réduire la pollution sonore et de diminuer l'impact environnemental de l'ensemble des infrastructures. D'après le designer Jarno Zaffelli, les travaux n'utiliseront que des matériaux dernier cri, tous produits en Italie et devraient faire de Misano l'un des circuits les plus modernes au monde.

Chaque année, le circuit accueille avec enthousiasme les événements du Grand prix de San Marino et de la Côte de Rimini et Riccione du Motomondial et aussi la compétition traditionnelle du Championnat mondial de Superbikes. Le Grand Prix de Misano Adriatico attire en effet chaque année des milliers de passionnés et de spectateurs, qui se rassemblent pour assister au grand prix sur la piste de Santa Monica !





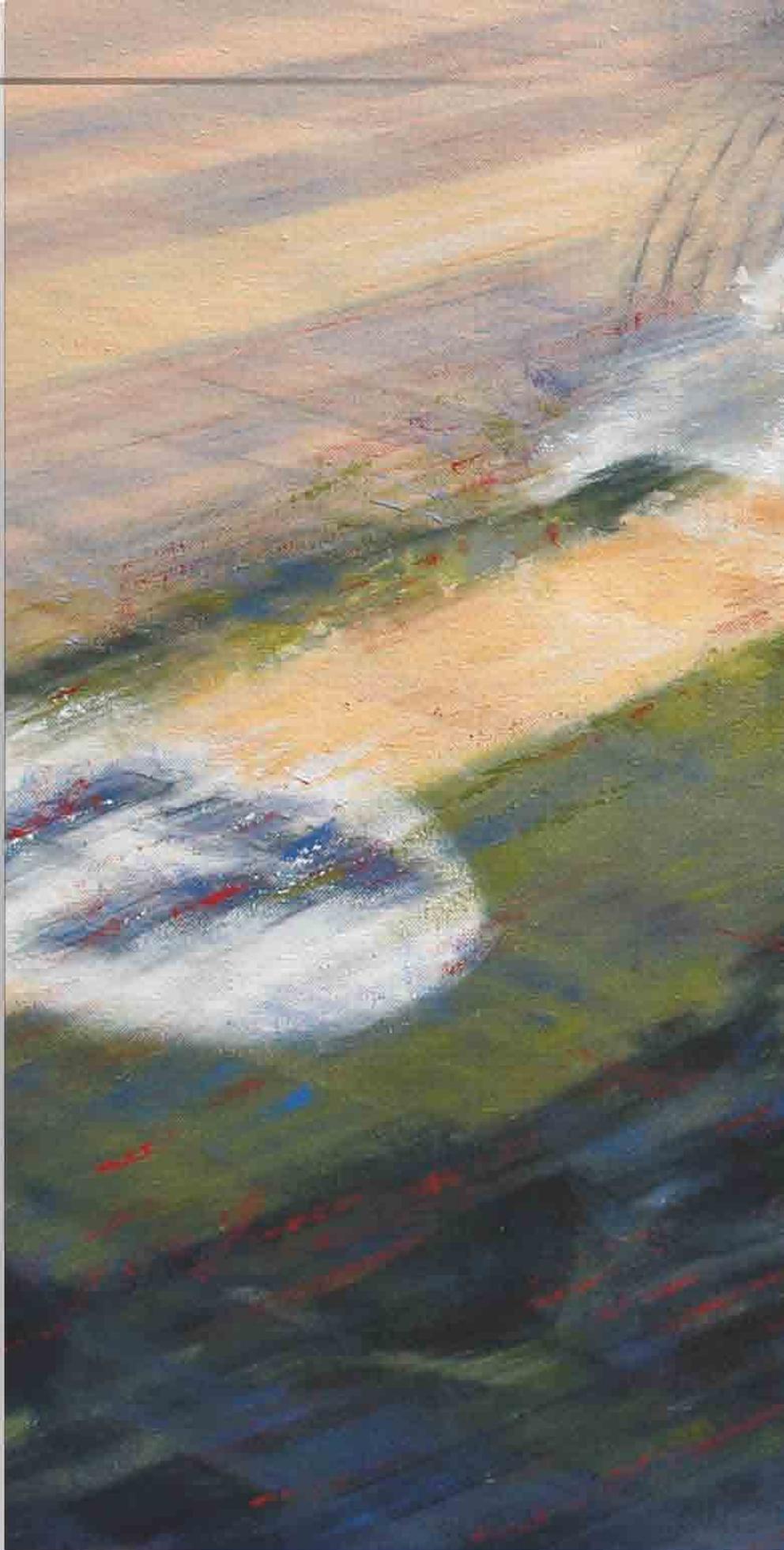
par Antoine Delmas

Juan Carlos Ferrigno

1960 (Argentine)

Juan Carlos Ferrigno est né en Argentine en 1960. Durant son enfance, il aimait dessiner et peindre, mais son amour pour la course automobile a commencé au moment où il a suivi la fabuleuse Porsche 917 en course à Buenos Aires, alors qu'il n'avait que 10 ans. Dès lors, il consacre sa vie à peindre des voitures de course, devenant ainsi artiste professionnel à 18 ans, après avoir obtenu un diplôme dans une école des beaux-arts.

En 1989, il s'est établi à Barcelone, où sa carrière en tant que peintre est allée plus loin que l'Espagne, se concentrant son principal marché, en Angleterre. À partir de 1997, il a fait quelques expositions régulières, étant également présent avec ses peintures au F1 Paddock Club, où il peignait sur place dans les circuits autour de l'Europe et à l'étranger. Il a été récompensé par des prix internationaux, après plus de 30 années dédiées à l'art de la course automobile. Son style est bien connu pour ses peintures aux effets de vitesse, mouvements de couleurs, non seulement de la F1 actuelle, mais aussi de sujets historiques. En tant que peintre professionnel, il s'essaye encore et toujours à la peinture pour améliorer son propre style et garder vivante sa passion pour la course automobile et l'art.





Gentlemen DRIVERS

DISPONIBLE SUR

www.lirekalpin.com

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 - Apt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



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

Gentlemen
DRIVERS
 MAGAZINE