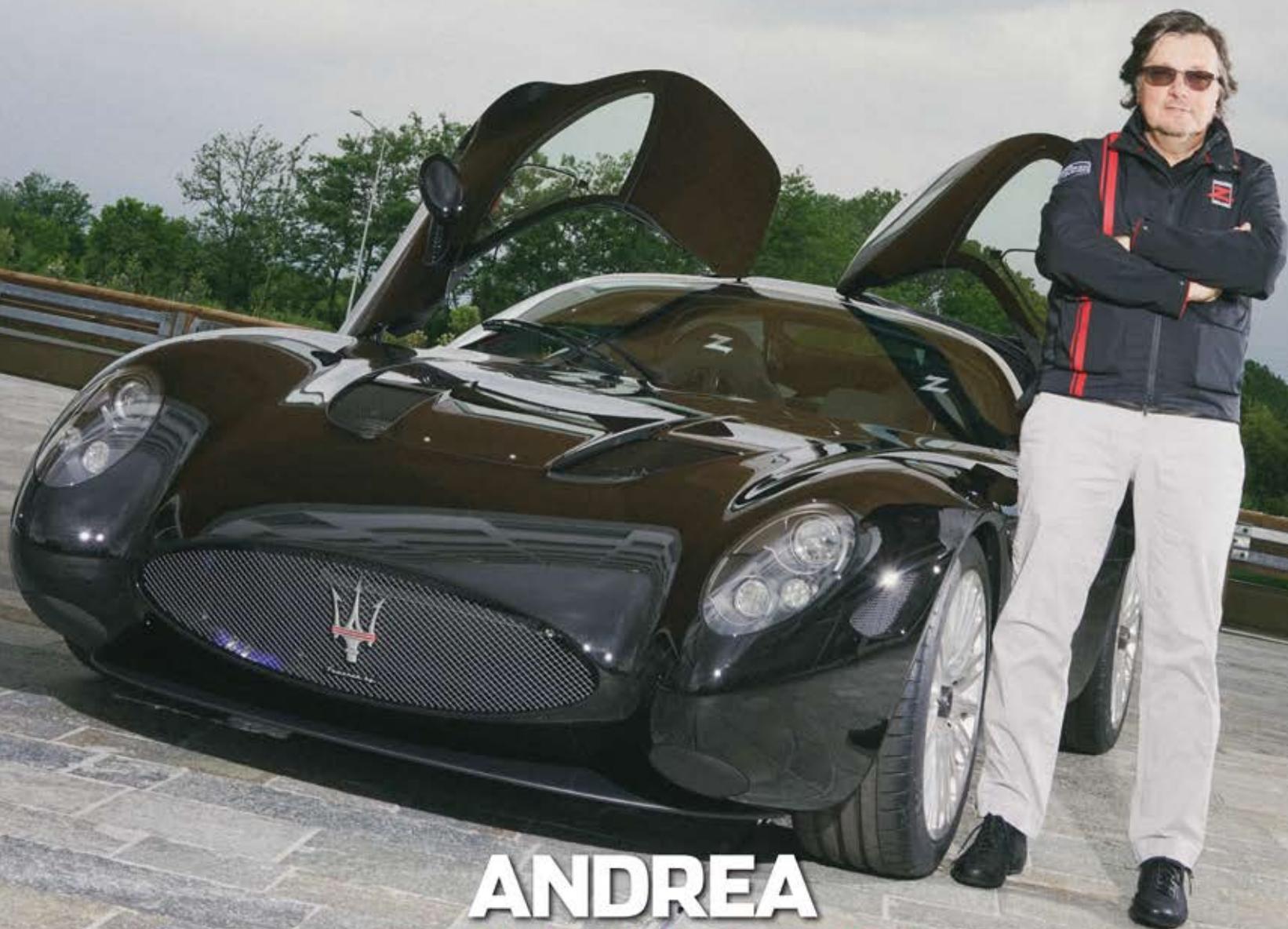


Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



ANDREA
ZAGATO
LE MAITRE CARROSSIER

GENTLEMEN DRIVERS M

Gentlemen
DRIVERS

MAGAZINE

AWA

CONCOURS DE LA PLUS BELLE VOITURE
DE L'ANNÉE
LE 09, 10, ET 11
AU ROYAL MANSOUR
MARRAKECH



Royal Palms
The Palm Jumeirah
The Palm Jumeirah of the World

ES SAADI
GARDENS & RESORT
MARRAKECH

LES ECO

LR LUXE RADIO

MAGAZINE PRESENTE

men
VERS

NE
ARDS

ITURE CLASSIQUE ET MODERNE

ÉE 2015

1 OCTOBRE

JR & ROYAL PALM

KECH



LALIQUE

Fouquet's
Marrakech

MediaRep'
Régie PubliCaire

LE MATIN



ROYAL MANSOUR
MARRAKECH

NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE

NÉ DANS LA NATURE,
ÉLEVÉ DANS LA VILLE.

landrover-me.com



ABOVE & BEYOND



Le nouveau Range Rover Evoque est conçu pour être parfaitement à l'aise en ville. Doté d'un design avant-gardiste, il est également équipé d'une boîte automatique 9 vitesses pour une conduite plus raffinée et une consommation réduite. Et avec le module All-Terrain Progress Control, la légendaire tenue de route Land Rover est encore optimisée.

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

Agadir – Soutra: 0528 84 74 28

Édito



Ahmed Kseibati

Chers Lecteurs,

J'espère que vous vous êtes bien reposés et que vous avez passé d'excellentes vacances.

De notre côté, c'était plutôt court, mais suffisant pour nous ressourcer et démarrer en fanfare une nouvelle saison.

En ce mois de septembre, nous avons mis en couverture, comme vous l'avez sans doute remarqué, Andrea Zagato, le fameux maître carrossier italien, qui a ouvert les portes de son atelier à Gentlemen Drivers Magazine, pour un entretien exclusif.

vous trouverez aussi dans ce numéro deux essais, le premier étant celui de la nouvelle Hyundai Tucson, le nouveau 4x4 coréen, qui fera son entrée sur le marché marocain en 2016, le second celui de l'essai Passion de la Nissan GTR dans sa livrée 2015, toujours plus puissante, plus efficace et ultra-redoutable, sur circuit comme sur route.

Il ne faut surtout pas oublier l'événement majeur de cette année, les Gentlemen Drivers Awards 2015, où nous exposerons les plus beaux trésors du patrimoine automobile marocain dans le plus prestigieux hôtel du Maroc, ainsi que les plus belles voitures modernes, mais cette fois au Royal Palm Golf & Resort.

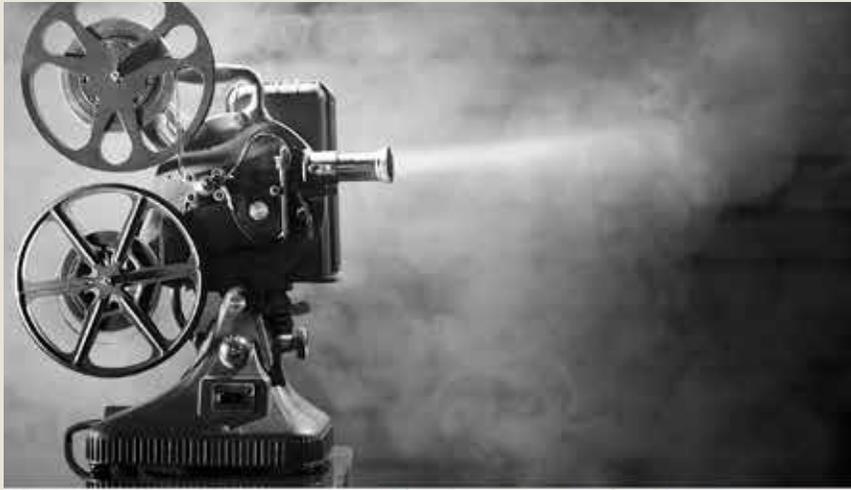
Chers lecteurs, je vous souhaite une excellente lecture et vous donne rendez-vous au mois prochain.

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 sociale 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

8 Motors

- 8 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
12/18 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
20/25 **ActuEvenement** Essai Hyundai Tucson par Amal Razine
26/31 **ActuEvenement** Essai Nissan GTR par Amal Razine
32/35 **AutoConcept** Zagato Mostro par Youssef Bennour
36/41 **AutoException** Jaguar XJ par Amal Razine
42/47 **AutoException** Porsche Boxter Spyder par Youssef Bennour
48/53 **AutoException** Alfa Romeo Giulia par Youssef Bennour
54/59 **AutoException** Renault Talisman par Amal Razine



60 >69 Entretien du mois **Andrea ZAGATO**

Maître Carrossier par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 70/77 **AutoLégende** Zagato : L'orfèvre milanais en carrosserie par Youssef Bennour
78/79 **MotoException** Harley Davidson Forty Eight par Lina Mouafak

80 L'Homme

- 80/81 **Montres** Dior : Chiffre Rouge C05 par Lina Mouafak
82/83 **Cigare** Cohiba Supremos EL 2014 par Antoine Dalmas

84 Lifestyle

- 84/87 **Evasion** Circuit d'Estoril par Lina Mouafak
88/89 **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



70



36



80



48

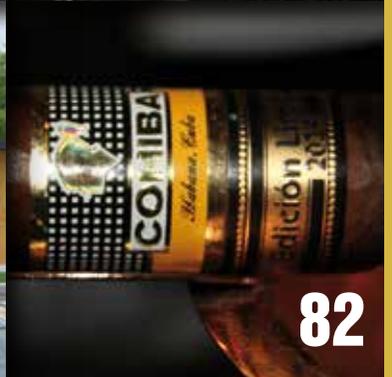
60



54



26



82

32



78



42

BMW Série 1 débarque au Maroc



Présentée pour la première fois en marge du mondial de l'automobile de Genève, en mars dernier, cette version restylée de la BMW Série 1 succède au premier opus, qui s'est vendu dans le monde à plus de 2 millions d'unités. En 2014, la première génération s'est déjà écoulee au Maroc à un peu plus de 360 unités. Pour l'année en cours, la SMEIA compte en vendre plus de 400 exemplaires. Esthétiquement, on remarque à l'avant des naseaux BMW redessinés et des prises d'air agrandies, tandis que les phares intègrent dorénavant l'éclairage diurne à LED, en dotation standard. Quant aux feux arrière, ils ont désormais la forme en L caractéristique des modèles BMW, ainsi que des corps lumineux, alimentés par LED. L'habitacle change aussi, mais dans une moindre mesure. Il y a lieu de noter l'amélioration de la qualité perçue du véhicule. L'ambiance premium régnant à bord de la nouvelle BMW Série 1 s'en trouve accentuée. Côté équipement, la nouvelle BMW Série 1 progresse également. De série, elle reçoit la climatisation automatique, un capteur de pluie, la radio BMW Professional, ainsi que le système de commande iDrive, y compris un écran haute définition de 6,5 pouces intégré dans le tableau de bord, en position dégagée. Pour son lancement au Maroc, la nouvelle BMW Série 1 est proposée avec trois motorisations diesel (116 d, 118 d et 120 d) déclinés en quatre finitions « Avantage », « Urban », « Sport » et « Pack Sport M ». Quant aux tarifs, ils démarrent à 294.000 DH.

Bentley Service Clinic ouvre à Casablanca

Dans le sillage de l'implantation de Bentley dans le Royaume, à travers l'importateur C.A.C (Centrale Automobile Chérifienne), le premier Service Clinic Bentley s'ouvre à Casablanca et met à disposition

des propriétaires de la marque un technicien venant spécialement de l'usine de Crewe, ville natale de Bentley, au Royaume-Uni.

Le client pourra ainsi bénéficier d'un examen de sa voiture dans les moindres détails, à l'intérieur comme à l'extérieur et on lui signalera les éléments à surveiller. Il s'agit d'une occasion unique de faire évaluer sa Bentley par l'une des personnes qui ont contribué à sa création.

Au cours de l'examen du "Bentley Service Clinic, 67 points de check up sont établis, dont: un contrôle extérieur portant sur la carrosserie/peinture, les vitres et l'éclairage ; un contrôle compartiment moteur qui concerne la mécanique, le système de refroidissement, la climatisation et les liquides de freins ; un contrôle du dessous de caisse, qui scrute les essieux, la transmission, le système d'échappement et les pneus ; un contrôle sécurité active, qui couvre les amortisseurs, le système de freinage, la garniture et les disques de freins. Enfin, un contrôle de l'habitacle, qui passe au peigne fin le démarreur, le frein à main, la climatisation, le chauffage et la ventilation. Le contrôle du lubrifiant, lui, est assuré par le partenaire de Bentley, Shell.

À l'issue de ces contrôles, un rapport détaillé sera partagé avec le propriétaire, qui pourra procéder, si nécessaire, aux réparations et entretien qui permettront de préserver la qualité exceptionnelle du véhicule.

Mourad Belgnaoui atterit chez Univers Motors :



L'ex DG de Scandinavian Auto Maroc (Importateur de Volvo Cars) vient d'intégrer officiellement le Groupe Univers Motors en tant que directeur général délégué. C'est un nouveau défi qu'il devrait relever haut la main, après l'excellent travail réalisé lors de son passage chez

l'importateur local de janvier 2008 à février 2014 et qui a permis de doper les ventes de la marque suédoise sur le marché marocain. Quant au directeur général actuel d'Univers Motors, Mehdi Tak Tak, il conservera son poste au moins d'ici la fin de cette année. Il sera par la suite appelé à prendre les commandes de LGMC Industries, également filiale de Mutandis, spécialisée dans la production de conserves de poissons. Pour rappel, Mehdi Tak Tak a permis à la marque Seat de reprendre du poil de la bête, en intégrant le top 15 des marques les plus vendues au Maroc.



RENAULT
Passion for life

Renault CLIO

Elle m'a séduit et ...



J. WALTER THOMPSON CASABLANCA

Photo non contractuelle



...elle est branchée

* Prix hors peinture métal et hors frais d'immatriculation
** Equipements selon version



RENAULT
Passion for life



J. WALTER THOMPSON CASABLANCA

Photo non contractuelle

Prix à partir de
130 900 DHS*

R-link, tablette multi-média connectée**

START
STOP

   renault.ma

Abarth 124 Spider Confirmation de l'italienne

Alors que la présentation de la Fiat 124 Spider, qui sera directement dérivée de l'actuelle Mazda MX-5, est prévue pour la fin de l'année aux États-Unis, une version plus musclée a été annoncée. En effet, avec le badge Abarth, son arrivée a été confirmée par un responsable de Fiat au magazine anglais Auto Express. Si son lancement a été confirmé, aucune information concernant ses caractéristiques n'a été dévoilée par contre, mais selon les rumeurs, elle pourrait hériter du bloc de l'Alfa Romeo 4C. Ce serait donc le 4-cylindres 750 cm³ qui perdrait quelques canassons pour développer 200 ch. Dans cette configuration, le Spider italien devrait présenter un rapport poids-puissance plutôt intéressant, qui lui permettrait de faire une entrée fracassante dans ce segment. Patience donc, pour connaître la Fiat 124 Spider, avant d'en découvrir la version piquée par le Scorpion.



Nissan Investissement à Sunderland

Nissan vient d'annoncer un investissement de 37 millions de livres sterling dans son usine britannique de Sunderland. En effet, la marque nippone a décidé de renforcer ses installations, puisqu'en plus de la production européenne des Qashqai, Juke, Note ou Leaf, le site accueillera bientôt l'assemblage des Infiniti Q30 et QX30. Grâce à cet investissement, Nissan pourra élargir son site de production, installer une nouvelle presse de 2,5 tonnes et surtout soutenir la production britannique des crossovers. La nouvelle presse acquise par Nissan fabriquera des panneaux de carrosserie plus larges pour tous les modèles de la marque produits à Sunderland, ainsi que les deux futurs Infiniti, la compacte tant

attendue, la Q30 et sa déclinaison en crossover, la QX30. À travers cet investissement, le nippon qui confirme son statut du plus gros acteur auto outre-Manche, embauchera 300 salariés supplémentaires.



Ferrari Cotation en Bourse

Les changements post Di Montezemolo commencent à être publics. En effet, peu après le départ du charismatique directeur de Ferrari, la marque de Maranello a annoncé avoir déposé officiellement une demande formelle de cotation à la Bourse de Wall Street. Sous le nom « New Business Netherlands N.V. » une partie des actions sera mise en Bourse, directement au New York Stock Exchange. La société qui sera prochainement rebaptisée « Ferrari N.V. », a été créée de façon à séparer la marque de Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Pour le moment, ces actions ne devraient pas dépasser 10%, mais tout semble indiquer que ce pourcentage pourrait être revu à la hausse. Pour la mise sur le marché de Ferrari ont été mandatées les banques UBS, Merrill Lynch et Santander. Grâce à cette introduction, qui rapportera plusieurs milliards de dollars à FCA, le groupe pourra financer son ambitieux plan de relance, qui concerne toutes les marques. Il reste maintenant à voir la réaction des puristes de la marque, après tant d'années de résistance au capitalisme.



L'ENGAGEMENT
EST DANS L'ADN D'ALD



La **LLD** clé en main Quelle que soit votre **a c t i v i t é**

ALD Automotive, leader au Maroc, offre une gamme de services adaptés aux besoins de votre entreprise

Votre cœur de métier mérite toute votre attention ?
Libérez-vous des contraintes liées à la gestion de vos véhicules

Vous souhaitez externaliser la gestion de vos véhicules d'entreprise ?
ALD Automotive vous apporte des solutions sur-mesure et de qualité

Vous cherchez à confier votre parc automobile à un expert ?
Choisissez ALD Automotive filiale de la Société Générale

Parce qu'en matière de gestion de flotte, nous ne connaissons qu'une ligne de conduite... la vôtre !



LET'S DRIVE TOGETHER

 **ALD**
Automotive

www.aldautomotive.ma

Ford en Afrique Une nouvelle usine

Ford Motor Company vient d'annoncer l'inauguration d'une nouvelle usine d'assemblage au Nigéria. Dans le cadre de son expansion au Moyen-Orient et en Afrique, la marque lancera l'assemblage de son pick-up Ford Ranger à Ikeja dans l'État de Lagos, à environ 750 km au sud-ouest de la capitale du Nigéria, Abuja. Pour mener à bien ce projet, la marque a opté pour un partenariat avec le concessionnaire du groupe Ford, Coscharis Motors Limited. Grâce à ce projet, le Nigéria se convertira en premier pays africain à fabriquer les véhicules Ford, en dehors de l'Afrique du Sud, bien évidemment. Cette nouvelle usine se chargera donc de monter les Ford Ranger à un niveau semi-knockdown, puisque les pièces de carrosserie et composants seront importées d'Afrique du Sud. Créant 180 emplois directs et indirects, l'usine d'Ikeja atteindra une capacité de production de 5.000 unités par an. Ford a déclaré qu'investir dans la plus grande économie de l'Afrique était une étape importante dans son plan de croissance et que le groupe s'engage à soutenir le développement de l'industrie de l'automobile et l'économie du Nigéria.



Range Rover Sport Véhicule télécommandé

Les voitures télécommandées ne sont plus des jouets réservés aux enfants. En effet le groupe Jaguar Land Rover est en train de développer de nouvelles technologies, qui permettront au conducteur de piloter sa voiture de l'extérieur, via son smartphone. Les chercheurs du groupe basés au Royaume-Uni ont développé une application qui comprend la commande du volant, de l'accélérateur, des freins, mais également le changement entre les rapports longs et courts. Cette application a été mise au point pour faciliter le quotidien des conducteurs, qui peuvent se retrouver à faire des manœuvres parfois compliquées et qui demandent une certaine justesse. Pour la démonstration, c'est un Range Rover Sport qui a été choisi. Le 4x4 mythique de la marque est capable de

tourner à 180° sur la route grâce au « Demi-tour multi-manœuvres ». À travers ses détecteurs, il évalue l'espace disponible évitant ainsi les piétons, les autres véhicules et tout autre obstacle. Il sélectionne aussi la bonne vitesse et contrôle la direction, les freins et l'accélération. Si cette application venait à faire son apparition, ce serait les gardiens qui en seraient le plus ravis.



Porsche 911 GT3 Nouveau rappel

Les propriétaires de la version la plus sportive de la 911 risquent de ne pas être contents. Heureusement que ce nouveau rappel ne concerne que quelques voitures, une douzaine au total, selon Porsche. En effet, il y a un an, ce sont 785 voitures qui ont été rappelées pour remplacer leur moteur. Une mesure préventive, puisque 2 modèles avaient pris feu. Cette fois encore, le flat-six 3.8 de la 911 GT3 doit être remplacé, une solution plus facile et plus rapide surtout que de réparer le problème selon Becki, porte-parole de Porsche. Alors que l'année dernière, c'était un problème au niveau du filetage de fixation de bielle, qui entraînait une détérioration du carter d'huile, créant ainsi une fuite, le problème cette fois serait au niveau de la commande de soupapes du 6 à plat. Parmi les 12 voitures concernées par ce rappel, 4 d'entre elles sont des Ring Taxis destinées à la location sur le fameux circuit du Nürburgring.





RENAULT

TANJA 33
Festival de jazz de Tanger
www.tanjazz.org



life music
JAZZ
FESTIVAL
Renault, Official car

Citroën WTCC ou WRC?

À partir de 2017, Citroën devra choisir entre WTCC et WRC, mais c'est maintenant que la décision doit être prise. En effet, le patron de Citroën Racing, Yves Matton, a déclaré



dans un entretien avec TouringCarTimes que la décision de s'engager officiellement dans l'une des catégories sera prise avant la fin de l'année. Parmi les critères évoqués par Matton pour se décider, un calendrier international passant par la Chine, un marché très important pour la marque. Il semblerait justement que le WTCC pourrait compter 2 épreuves en Chine continentale, à partir de 2017. Citroën Racing également a mis l'accent sur une couverture médiatique importante et des adversaires de bon niveau, choses qui manquent actuellement au WTCC. Mais l'année prochaine, avec un nouveau constructeur qui devrait s'aligner en WTCC, la donne pourrait bien changer. Le patron de Citroën Racing a profité de l'occasion pour mettre fin aux rumeurs concernant le retour de Sébastien Loeb en WRC, d'autant plus que l'Alsacien est attendu chez Peugeot.

Land Rover Defender Production jusqu'en 2016

Dans le monde des 4x4, le Defender a une place spéciale, qu'il a conservée à travers le temps, malgré la multitude de modèles lancés chaque année. Cette légende des pistes accidentées, dont la fin de la commercialisation approche à grands pas, a quand même réussi à obtenir un sursis. En effet, en début d'année, la marque avait annoncé que le Defender allait tirer sa révérence au mois de décembre 2015, mais c'était compter sans la demande du public, qui ne semble pas faiblir. Il se pourrait donc que la production perdure, plus longtemps que prévu. S'il est

probable qu'elle continue jusqu'en février, des sources avancent une fabrication prolongée jusqu'en avril 2016. Il semble aussi que Land Rover a envisagé de reprendre la production hors de l'Europe et l'Inde semble être en tête de liste. Si tant de rumeurs ont vu le jour, c'est à cause de la date, paraissant lointaine de son remplaçant, puisqu'il est attendu en 2018.



Formule1 Pas de nouvelle écurie



Selon certaines rumeurs, une 12e écurie était attendue en Formule 1 pour la saison prochaine. Mais il semble qu'il y a eu des complications et que le plateau devra se contenter de 11 équipes. La FIA a déclaré à ce sujet avoir rejeté la candidature de 2 écuries : « Nous pouvons confirmer que nous avons reçu deux candidatures de teams pour occuper les places vacantes, déclare un porte-parole de la FIA. Malheureusement, aucune d'entre elles n'a rempli les critères de sélection de la FIA ». Parmi les critères définis par la FIA, la viabilité financière des futures écuries, est l'un des plus importants, ainsi que leurs compétences techniques et humaines, afin de présenter et de défendre un projet suffisamment compétitif. La FIA n'a évidemment pas dévoilé le nom des deux équipes, mais une seconde écurie américaine était éventuellement pressentie. En 2016 donc, seul Haas fera ses débuts, portant ainsi le nombre de voitures sur la grille de départ à 22.



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





GUY LIGIER

Le drapeau à damier s'agite une dernière fois

Figure emblématique du sport automobile français, Guy Ligier s'est éteint le 23 août dernier à l'âge de 85 ans. Sa disparition, survenue quelques semaines après celle de Jules Bianchi et quelques mois après celle de Jean-Pierre Beltoise, a replongé dans le deuil la grande famille de la Formule 1 française. Le podium inespéré signé par Sébastien Grosjean au GP de Belgique le jour même de cette funeste nouvelle ne l'en aura finalement sorti qu'une poignée d'heures.

Cette concomitance de la mort et de la renaissance (sportive) a tout d'un symbole ! Fondée en 1969 d'après le modèle des petites écuries britanniques et après avoir accompli ses premiers faits d'armes au championnat du monde d'endurance à partir de 1970, avec notamment une belle deuxième place au classement général des 24 Heures du Mans de 1975, l'écurie Ligier a permis, vingt ans durant, entre 1976 et 1996, d'offrir un baquet en Formule 1 à de jeunes pilotes français. Ligier a même permis à quatre d'entre eux de remporter au moins un grand prix de F1. Comme ces Goliath que sont Renault, Elf et Michelin, le petit David, le petit apprenti boucher, devenu rapidement chef d'entreprise de BTP, champion de France d'aviron, joueur de rugby pro, avant de s'essayer au sport automobile, d'abord en tant que pilote, en endurance puis en F1, le temps d'une saison, au terme de laquelle il remporte un point en finissant huitième au Nürburgring, a lui aussi fait en sorte de représenter dignement la France dans la catégorie reine du sport auto. Il y a lieu de noter, pour fermer la parenthèse, que ce touche-à-tout a aussi été capitaine d'industrie, puisqu'il a produit entre 1971 et 1975 une petite GT, la très désirable JS2, dotée d'un V6 de 170 ch et cotée aujourd'hui à plus de 40.000 euros, et, dans un autre registre, des voitures sans permis.

Cela dit, c'est avant tout en compétition que Guy Ligier s'est fait un nom. Les monoplaces bleues arborant les

armoiries des cigarettes Gitanes et d'autres marques de la Seita, l'équivalent hexagonal de notre Régie des Tabacs, ont pris part à 326 GP de F1 et glané 9 victoires, 9 pole positions et 50 podiums. Les plus belles pages de ce palmarès ont été écrites par Jacques Laffite, avec six courses remportées et 31 podiums, tandis que c'est Olivier Paris qui s'est chargé du dernier chapitre, avec une victoire à Monaco en 1996. Ce coup d'éclat n'a pas permis à Guy Ligier de remettre daplomb son écurie, alors au bord du gouffre, financièrement parlant. Revendue quelques mois plus tard à Alain Prost et rebaptisée Prost GP, elle n'est pas parvenue à décrocher la moindre victoire en 83 GP disputés entre 1997 et 2002. Malgré toute la science du quadruple champion du monde de F1, l'écurie a vivoté avant de disparaître parce qu'elle a été orpheline de Guy Ligier, de sa poigne légendaire, de ses coups de gueule, fréquents mais constructifs, mais aussi de ses réseaux préférentiels avec les sponsors ou les politiciens. Il était notamment l'ami intime de François Mitterrand. Il entretenait également une belle relation amicale avec Jacques Nicolet, dirigeant de la société Onroak Automotive, à qui il a cédé les droits sur l'utilisation de son nom en endurance. La dernière apparition publique de Guy Ligier a d'ailleurs eu lieu lors des 24 Heures du Mans, dans le paddock de l'écurie portant son nom.

Un studio, à la place d'un siège
C'est le voyage aérien réinventé.

Découvrez la différence entre un siège classique et un véritable studio en classe affaires à bord de notre nouvel A380 et 787 Dreamliner. Les deux sont spacieux et privés, notre Studio Classe Affaires offre à ses clients un environnement personnel pour travailler, se reposer et se divertir. C'est un espace où vous allez savourer une restauration de haute qualité avec des repas gastronomiques préparés par notre chef cuisinier à votre convenance. Ou simplement allongez-vous sur votre siège entièrement lit confortable, Alors imaginez l'expérience d'un voyage si raffiné et personnel, c'est comme être transporté dans un univers privé.

Flying Reimagined.

etihad.com #Reimagined

ESSAI HYUNDAI TUCSON RETOUR AUX SOURCES

Après avoir abandonné le patronyme Tucson au profit de « ix35 », le SUV de Hyundai revient aux origines, pour une nouvelle génération, qui s'appellera Tucson. Au menu, une ligne aguicheuse dans la veine des dernières réalisations de la marque, un contenu technologique d'avant-garde et des motorisations plus efficaces.





All-New
Tucson

 HYUNDAI

Actu évènement



Successeur de l'ix35, le Hyundai Tucson représente la troisième génération d'un modèle dont le premier opus avait été introduit en 2004 sous cette appellation. Donc, il s'agit d'un retour aux sources, dans la mesure où le coréen troque son appellation actuelle contre celle qu'il avait initialement.

Dévoilée au Salon de Genève 2015, ce nouveau modèle adopte les nouveaux codes stylistiques de la marque et plus particulièrement le style de son grand frère, le Santa Fe. Ainsi, la grille de calandre en deux parties

laisse place à une grande grille hexagonale, ce qui a pour effet de lui donner un style plus musclé. Idem pour le dessin des optiques à LED et des antibrouillards, qui devient plus aiguisé. L'influence du Santa Fe est également évidente au niveau de la poupe, avec des lignes horizontales en provenance des passages de roue. Selon Peter Schreyer, président et directeur du Design de Hyundai Motor Group, « Le nouveau SUV compact représentera un grand pas pour Hyundai. Le Nouveau Tucson a une présence audacieuse et athlétique et une posture assurée. Son design se





démarque par ses proportions, ses lignes affûtées et surtout sa calandre hexagonale, signature de la marque ».

Le nouvel opus est par ailleurs plus spacieux que le modèle précédent. Plus long de 7 cm que l'ix35, le Hyundai Tucson affiche une longueur de 4,475 m, une largeur de 1,850 m et une hauteur de 1,645 m, pour un empattement de 2,670 m. Il y a lieu de signaler que les places arrière profitent d'un dossier inclinable sur trois positions. La capacité de chargement s'établit, quant à elle, à 513 litres, mais ce chiffre comprend l'espace disponible sous le plancher et qui peut être pris par la roue de secours.

À l'intérieur, on découvre une planche de bord plus conventionnelle, avec un dessin dans l'esprit des derniers modèles de la marque. Le recours à des plastiques moussés en partie haute et les nombreux rangements traduit les ambitions du constructeur pour ce modèle.

L'équipement s'enrichit avec les systèmes de sécurité en vogue actuellement chez Hyundai : lecture des panneaux de signalisation, assistance au maintien dans la voie ou encore la vision à 360° en manœuvre de stationnement. Il y a lieu de noter l'apparition d'un système de freinage d'urgence automatique à trois modes d'intervention (piéton, ville et interurbain).

Les équipements de confort ne sont pas en reste, avec la présence de sièges avant chauffants et ventilés avec assises plus longues pour un meilleur confort, ainsi que d'un hayon motorisé intelligent, qui s'ouvre à l'approche du détenteur des clés et une assistance active au stationnement (SPAS), avec fonction de stationnement en bataille. De plus, un nouveau système de navigation avec abonnement gratuit de sept ans aux services TomTom Live est proposé et selon le constructeur, il est trois fois plus rapide que la version précédente.

Actu événement



Au chapitre mécanique, le nouveau Tucson propose une large palette de motorisations, essence et diesel. En diesel, le Hyundai Tucson offre trois puissances : 1.7 CRDi de 115 ch et 2.0 CRDi de 136 ch et 186 ch. La transmission 4x4 sera disponible uniquement sur le 2.0.

En essence, le SUV Hyundai recevra le 1.6 GDi de 132 ch et surtout le nouveau 1.6 T-GDi. Ce moteur turbo propose 175 ch et pourra s'accoupler à une boîte manuelle à six rapports ou à une boîte automatique à double embrayage et sept rapports. Il proposera aussi le choix entre transmission 4x2 et 4x4.



Il sied enfin de signaler que le nouveau SUV de Hyundai offre le choix entre deux modes de conduite, Normal et Sport, correspondant à des réglages spécifiques pour la direction assistée, l'accélérateur, le moteur et le passage de vitesses pour la boîte automatique. Au final, le nouveau Tucson a su capitaliser sur le

succès remporté par la précédente génération, tout en proposant des améliorations à tous les niveaux. Nul doute que ce nouvel opus grappillera sans difficulté des parts de marché à la concurrence, surtout dans le segment des jeunes aux revenus limités, mais qui sont très sensibles au look et aux nouvelles technologies.

par Amal Razine



NISSAN GTR

DANSE AVEC GODZILLA

À l'occasion de la finale de la Nissan GT Academy, qui a mis aux prises des candidats de la Région MENA dont le Maroc sur le circuit anglais de Silverstone, Gentlemen Drivers a été invité à se glisser dans le baquet de la Godzilla, surnom donné à la très célèbre supercar de Nissan, la GT-R. Récit



nismo

4

5

NISSAN
ACADEMY
4 The System

5

nismo

nismo

Actu évènement



Seuls quelques privilégiés ont pu goûter aux joies du pilotage de la supercar de Nissan : la GTR. C'est pourquoi, qu'elle ne fut ma joie lorsque j'ai reçu l'invitation d'en prendre le volant sur le prestigieux circuit de Silverstone en Angleterre.

Très médiatisée, la bête est présentée comme une supercar très aboutie au rapport Prix/ performances le plus avantageux du marché. Sa notoriété est montée d'un cran dans le sillage du lancement de la Nissan GT Academy. En effet, c'est cette sportive qui est pilotée par les participants à cette formule de promotion.





Racée, cette supercar ne peut laisser indifférent. Qu'elle soit appréciée ou pas, la GT-R en impose avec sa ligne mélangeant agressivité et sportivité. Si sa silhouette massive n'en fait pas une voiture très sexy, ses côtes musclées et son gabarit en font un objet très remarquable dans le paysage automobile sportif. Le côté sportif de l'engin est souligné par les jupes latérales renforcées, le spoiler conséquent et les pare-chocs extrêmement bas tout en carbone, afin de renforcer l'aspect prédateur du supercar nippon.

L'intérieur n'est pas en reste, avec l'adoption d'éléments exclusifs, comme les baquets Recaro en fibre de carbone. Il y a lieu de noter la présence d'un ordinateur de bord conçu par Polyphony Digital, qui délivre une pléthore d'informations au pilote.

La pièce maîtresse de la GT-R est toutefois son V6 biturbo, logé sous le capot avant. Il développe la puissance démoniaque de 550 ch, pour un couple de 632 Nm. Les performances sont au diapason, avec seulement 2,7 s pour le 0 à 100 km/h. C'est à dire moins qu'avec la toute nouvelle Porsche 911 Turbo S, une McLaren MP4-12C ou une Lamborghini Aventador !!! Le 400 mètres départ-arrêt, lui, est mesuré en 12,1s. Quant au 1.000 mètres départ-arrêt, il est avalé en 21,8 s. La vitesse de pointe, elle, atteint 315 km/h, ce qui en fait l'une des voitures à quatre places de série les plus rapides du monde. Des chiffres qui imposent le respect, mais décuplent terriblement le plaisir pour un passionné des puissantes sportives.

Côté tenue de route, il sied de noter la présence d'une transmission intégrale à répartition variable. Appelée « ATTESA ET-S », cette dernière se comporte comme une propulsion en temps normal, mais offre la

possibilité d'envoyer du couple vers les roues avant, en cas de perte d'adhérence.

Par ailleurs, la supercar nipponne dispose de suspensions fermes, d'amortisseurs DampTronic personnalisés et développés par Bilstein et de liens spéciaux dans les doubles triangles à l'avant, bref tout l'attirail pour rivaliser avec les grandes sportives. De plus, les jantes à six rayons inspirées de la version GT500 en alliage forgé permettent d'assurer les transferts de poids à très grande vitesse, dans un virage sans aucune hésitation.

Assisté par un mécanicien, je mets mon casque et je règle le siège baquet Recaro for Nismo aux coutures rouges, aux appuis latéraux identifiables, consolidé à l'arrière par une plaque de carbone et au revêtement en suède, pour assurer le confort et la sécurité à haute vitesse. La GT-R est dotée d'un équipement audio Bose à 11 haut-parleurs incluant un système de contrôle actif du bruit. L'ajout de matériaux acoustiques, agrémenté par le contrôle actif de la sonorité de Bose, rend l'habitacle plus silencieux à petite vitesse.

J'apprécie énormément l'habitacle, pensé pour le pilote et renfermant un volant épais et adhérent provenant tout droit des GT3. Au fil des tours, la GT-R accroît mon désir d'accélérer toujours et encore plus. La raison en est les pneus (255/40 R20 285/35 R20), développés spécialement pour la nipponne par Dunlop, des SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT, scotchant la GT-R au bitume. Sans m'en rendre compte, je me retrouve en train d'égrener à la volée les six rapports de l'excellente boîte à vitesses à double embrayage. La bonne réponse des commandes m'aide à me sentir rapidement à l'aise et donne envie d'exploiter la voiture. Inutile de dire que

Actu évènement



ça passe très, très vite, partout. Ça accélère fort, ça freine fort et longtemps, et ça passe à des vitesses hallucinantes en courbe ; sans dérobade du train arrière. On note un léger temps de réponse des turbos, mais ensuite, la poussée se révèle prodigieuse et on bute rapidement sur le rupteur.

Il est très facile de faire survivre le bolide lorsque les pneus sont encore froids. Mais, une fois les gommages en température, la GT-R adhère sévèrement à la route,

répond instantanément aux injonctions et donne une grande impression de stabilité. Avec ses 1.740 kg, la GT-R est assez lourde. Cela dit, elle conserve tout de même une belle agilité et reste stable même dans les courbes très rapides négociées à grande vitesse. La fermeté des suspensions permet de ressentir le grip offert par les pneus et les pertes d'adhérence sont plus faciles à gérer sans les mouvements de caisse qui pourraient être causés par des amortisseurs trop typés confort.



Terriblement performant, cette supercar se montre en revanche très accessible. Elle se laisse piloter et emmener facilement, avec un ressenti de la route très net et précis, à tel point que j'ai réussi à me l'approprier après seulement quelques tours. Si les freinages et virages restent un peu techniques, je me suis régalé dans les lignes droites : transformer le pied droit en enclume, jouer des palettes au volant pour monter les rapports et en jouir.

Au terme d'un essai aussi jouissif, j'ai eu du mal à me séparer d'un tel concentré de sensations fortes. Avec des accélérations qui contractent le temps, une adhérence qui défie la loi de la physique et une puissance de freinage qui sort les yeux des orbites, la GT-R est sans conteste une quasi voiture de course.

par Youssef Bennour
Photos : Hicham Zemmar



MOSTRO



ALFA ROMEO CONCEPT



LE MONSTRE EST DE RETOUR

C'est dans le quartier rénové de l'ancienne usine Alfa Romeo à Arese, qu'Andrea Zagato a convié la presse pour la découverte de sa dernière œuvre d'art : la Mostro.

CONCEPT



La Mostro repose sur un châssis en carbone, produit par la société belge Gillet, matière que l'on retrouve également dans la carrosserie et l'énorme aileron arrière. Œuvre du japonais Norihiko Harada, responsable du design de Zagato, le bolide cache dans ses entrailles un noble V8 Maserati, ainsi que des trains roulants empruntés à la banque d'organes de la marque au Trident. Quant au freinage, il est assuré par Brembo.

La nouvelle Maserati Mostro a été conçue pour tourner

sur circuit. La voiture ne sera pas homologuée pour la compétition, mais elle permettra à des gentlemen-drivers d'affoler le chronomètre sur les pistes du monde entier. En position centrale avant prend place un V8 Maserati, dont la puissance n'a pas été divulguée. La transmission à 6 rapports est rejetée à l'arrière, selon le principe transxale, courant sur les voitures de sport et entraînant une parfaite répartition des masses. Afin d'améliorer l'efficacité en courbe, la lunette arrière du nouveau monstre de Zagato est



surplombée d'un énorme aileron. Comme le laissent deviner les dessins, les portes largement échancrées sur le pavillon possèdent une découpe en élytre. Les vitres sont fixes et la voiture dispose uniquement de petites ouvertures, en forme de lucarne.

Zagato a d'ores et déjà annoncé la production de cinq exemplaires de la Maserati Mostro à la ligne très personnelle, due au Japonais Norihiko Harada, responsable du design de Zagato. Ces véhicules devraient rejoindre de grandes collections. Les

premières livraisons débuteront à la fin de l'année 2015.

Il sied enfin de noter que cette dernière création du célèbre carrossier italien est une réinterprétation de la Maserati Zagato Mostro, conçue pour s'aligner aux 24h du Mans en 1957. Entièrement en aluminium, elle était animée par un V8 4,5l de 400 ch, qui lui avait permis de mener la course jusqu'à la nuit avant qu'une casse du moteur mette un terme à l'aventure, menée par Harry Schell et Stirling Moss.

Motors

Auto Exception

par Amal Razine



JAGUAR

XJ

LE FÉLIN MARQUE
SON TERRITOIRE





Après avoir mis plus de 40 ans avant d'oser s'affranchir de l'héritage stylistique de la première génération de la XJ, Jaguar a, semble-t-il, pris goût au changement. La génération actuelle du porte-étendard de la marque anglaise, lancée en 2009, vient de s'offrir une seconde mise à jour, deux ans à peine après ce qui semblait être son restylage de mi-carrière. Il faut dire que la vigilance est de mise face aux rivales allemandes... Si l'allure de la Jag' change peu, la dotation technologique est en net progrès et l'habitacle est plus que jamais « The place to be ».



Au commencement était la XJ de 1968, grande berline délicieusement baroque, dont le design, signé Sir William Lyons, par ailleurs fondateur et chairman de Jaguar à l'époque, a marqué durablement le style maison. Il aura fallu attendre 2009 pour que la marque de Coventry rompe avec la tradition, pour que la quatrième réinterprétation néo-rétro de la fondatrice de la lignée, apparue en 1994, soit envoyée couler une retraite plus que méritée. C'est Ian Callum, transfuge de TWR, où il a notamment été responsable du design de l'Aston Martin DB7, qui s'est chargé de faire table rase du passé, de faire oublier les gimmicks anachroniques de l'auguste lady et de faire entrer de plain-pied dans le XXI^e siècle la première Jaguar développée intégralement depuis la prise de contrôle de Tata.

Évidemment, les fondamentalistes de la chapelle Jaguar, les gardiens zélés du temple, les adeptes du

« c'était mieux avant », ont eu du mal à avaler la pilule et ont copieusement critiqué le travail du designer iconoclaste. Cela dit, le temps où les constructeurs s'encombraient l'esprit des états d'âme d'une poignée d'irréductibles puristes est révolu depuis belle lurette. De nos jours, ce sont les goûts d'un cheikh enturbanné ou ceux d'un oligarque russe ou chinois qui sont pris en considération. Et ces prospects là n'ont pas fait leur mijaurée à la présentation de la XJ new age, bien au contraire ! Les ventes sont reparties à la hausse après quelques années de vaches maigres, sans toutefois permettre au félin de déboulonner de leur piédestal les cadors de la catégorie, hélas !

Pour combler un peu plus le gap avec le redoutable « triumvirat » allemand, composé de l'Audi A8, de la BMW Série 7 et de la Mercedes Classe S, Jaguar a procédé en 2013 à un restylage de sa limo. Et c'est pour la même raison qu'elle a remis le couvert récemment, en



lui offrant un second lifting. En effet, depuis le premier passage au bloc op' de la XJ, ses rivales ne se sont pas gênées pour fourbir leurs armes elles aussi. L'Audi A8 a bénéficié d'une cure de jeunesse assez remarquable, tandis que les deux autres rivales ont carrément eu droit à un passage de témoin générationnel. Comme à leur habitude, elles en ont profité pour placer la barre très haut, à bien des égards. Sachant que l'anglaise s'était contentée de retouches discrètes, sa nouvelle mise à jour se devait d'être plus profonde, cette fois. Elle l'est, même si les changements opérés ne sautent pas aux yeux au premier abord. La face avant s'offre un nouveau regard, moins effilé et surtout plus perçant, du fait de l'adoption de feux full LED. Le bouclier et la calandre ont également été remaniés. Cette dernière hérite de touches de chrome additionnelles au niveau des contours. À l'arrière, la visite est tout aussi courte, l'adoption de nouvelles sorties d'échappement de

Cylindrée : 5.0L V8 compresseur
Puissance : 510ch à 6000 tr/min
Couple : 625 Nm à 2500 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1898 kg
Dimensions : 5.13/1.90/1.45 (L/l/h)
Réservoir : 82 l
Volume coffre : 520 l
Pneumatiques : 255/35 R 20 - 285/35 R 20

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4.9 s
Consommation : 16.9/7.9/11.3 l/100
Autonomie : 602 km

forme ovale donnant à voir un jonc chromé et, au niveau des feux, une signature lumineuse en forme de J (comme sur la dernière XF), constituant les évolutions les plus notables.

Il y a lieu de noter, cela dit, l'apparition d'une nouvelle finition, la bien nommée R-Sport, qui apporte un supplément d'âme et de muscles à la ligne de la XJ, en recourant à des jupes latérales encore plus seyantes, à des jantes de 20 pouces spécifiques, à un becquet arrière dont l'agressivité le dispute à l'élégance... L'ambiance intérieure est au diapason : sièges baquets, inserts en carbone ou en alu... L'autre exécution introduite au catalogue de la XJ à l'occasion de ce restylage concerne le haut de gamme. La variante Portfolio cède la place à l'Autobiography, forte d'un empattement plus long de 12,5 cm (LWB, comme ils disent !) et de maints raffinements so british à bord. Sellerie mixte cuir-aniline du plus bel effet, boiseries en chêne massif...

Le luxe, c'est aussi l'électronique embarquée. Et la XJ fait le plein dans ce domaine, dès la version de base. Il en faut probablement plus pour tenir la dragée haute à une Classe S ou à une Série 7, mais l'effort est tout de même louable. Des systèmes d'aide à la conduite inédits comme l'ASPC (All Surface Progress Control), chargé d'offrir une gestion optimisée de la motricité sur terrain glissant ou accidenté, en jouant sur le freinage et le moteur, le régulateur de vitesse actif, qui s'occupe de gérer les bouchons sans solliciter le conducteur, mais aussi l'assistant au stationnement semi-autonome, avec caméra à 360°, peuvent s'avérer rudement pratiques. Au rayon équipements toujours, l'instrumentation digitale a été totalement revisitée. Dorénavant, il est possible d'afficher la carte du GPS sur l'écran TFT de 12,3 pouces placé en face du conducteur. Par ailleurs, le système multimédia a soigné sa connectivité. L'écran tactile de 8 pouces qui trône au beau milieu avec autant de dignité que la reine Victoria offre désormais une interactivité avancée avec les smartphones Apple et Android. On peut y lire leur contenu, avoir accès à certaines de leurs applications, mais surtout consulter certains indicateurs et contrôler certaines fonctionnalités de la voiture. Une sono Meridian de 1.300 Watts avec 26 haut-parleurs, disponible en option, place le curseur un peu plus haut encore, en matière de distinction.

Sous le capot, pas grand-chose de nouveau à signaler, si ce n'est la cure de dopage de la version Diesel V6 D S, qui gagne 25 ch pour en atteindre 300. L'inflation est plus spectaculaire en termes de couple maxi, puisque ce trois litres turbo-diesel envoie désormais 700 NM aux roues arrière, ce qui constitue un gain de 100 Nm. Les performances sont en hausse. Le 0 à 100 km/h est expédié en 5,9 s. Il fallait une grosse demi-seconde de plus pour s'en acquitter auparavant. En revanche, la consommation moyenne prend le sens inverse : elle chute de 6,1 litres aux 100 km à 5,7 litres. Pas sûr que

cela suffise à convertir un amateur des plaisirs distillés par les blocs essence de la firme de Coventry. Malgré toute la bonne volonté et le talent de sa coéquipière, la boîte automatique ZF à 8 rapports, le quatre cylindres 2.0 l de 240 ch est un peu juste pour prétendre tirer la quintessence du châssis de la XJ et s'amuser à son volant. Le V6 3.0 l de 340 ch fait preuve de plus de brio, mais s'incline cependant dans ce domaine, et de manière franche, devant le monumental V8 5.0 l de 550 ch et 680 Nm de la XJR, cette supersportive en tenue de soirée. Les chronos de ce félin sous taurine ne devraient pas évoluer, mais en avaient-ils réellement besoin. Jugez plutôt : V-max de 280 km/h et 0 à 100 km/h atomisé en 4,6 s. What else?





par Amal Razine



PORSCHE

BOXTER SPYDER





LIGHT IS RIGHT !

Comme son aîné de 2010, le nouveau Porsche Boxster Spyder fait grimper le plaisir de plusieurs crans par rapport à la gamme régulière. Il reprend notamment à son compte le très esthétique double bossage derrière les appuie-tête.

La ligne du petit roadster de la firme de Zuffenhausen en est sublimée. Son cahier des charges obéit également aux mêmes dogmes, qui peuvent être résumés comme suit : régime minceur et prise de muscle sous le capot. Néanmoins, l'actuelle itération est encore plus rigoriste que la précédente, elle qui a également mis en application les préceptes du très radical Cayman GT4, mais aussi, au plan du style à tout le moins, ceux d'une certaine 918 Spyder. Franchement, il y a pire comme influences...

Spyder

Spyder

Cylindrée : 3.8 L 6 cyl. à plat inj.directe
Puissance : 375 ch à 6.700 trs/min
Couple : 420 Nm à 4.750 trs/min
Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1315 kg
Dimensions : 4,41/1,80/1,26 (L/l/h)
Réservoir : 64 l
Volume coffre : 280 l
Pneumatiques : 235/35/20AV-265/35/20AR

Performances globales

Vitesse max : 290 km/h
0 à 100 : 4.5 s
Consommation : 9,9 l/100
Autonomie : --- km



Moins de kilos, plus de chevaux ! Un classique de l'automobile, mais aussi un choc des cultures ! Le nouveau Boxster Spyder pourrait être l'enfant spirituel de deux monstres sacrés de l'automobile aux destins antinomiques : Colin Chapman, fondateur de Lotus, pour le côté « Light is Right », « Less is More », et Carroll Shelby, « évangéliste » du Big-Block U.S, pour le côté More & More...

Évidemment, les vraies racines du plus désirable des Boxster sont ailleurs. Le patronyme Spyder est apparu en 1953, avec le mythique 550 éponyme (James Dean, si tu nous lis de là où tu es...). Reprise abondamment en compétition par les barquettes Porsche, cette appellation légendaire a aussi permis au Boxster de première génération, plutôt mal accueilli par les Porschistes, d'endiguer en partie le désamour, par la grâce d'une série limitée, la 550 S de 2003, produite à 1.953 exemplaires pour célébrer les 50 ans du Spyder originel.

Pour sa part, la deuxième génération du Boxster a donné lieu à deux Spyder : le RS60 Spyder de 2007, dont 1.960 unités rendant hommage à la victoire de catégorie de la 718 RS60 au Mans ont été mises sur le marché et le Spyder de 2010, qui a bénéficié d'une diffusion plus ou moins comparable, mais qui a marqué davantage les esprits avec sa santé de fer et sa ligne majestueuse, marquée par un double bossage façon 718 Spyder (ou Zagato, pour ceux qui ont une culture plus latine).

Le nouveau Boxster Spyder reprend la même recette stylistique. La magie des excroissances qui prennent naissance à l'orée des mini-arceaux situés derrière les appuie-tête opère toujours. Mais l'œil est également attiré par les boucliers largement ajourés, empruntés, comme d'autres appendices aérodynamiques, au Cayman GT4, dont le Boxster Spyder est officieusement la version ouverte.

Ces deux-là ont maintes choses en commun. Comme

le plus insaisissable des reptiles, le Boxster alpha bénéficie d'un châssis sport, abaissé de 20 mm, des freins de la 911 Carrera, du système Torque Vectoring, de suspensions actives à raideur variable, d'un différentiel à glissement limité, ou encore d'une direction plus directe (+10 % par rapport au GTS).

Le GT4 partage également son très performant ensemble moteur-boîte. Au menu, six cylindres boxer 3.8 l atmosphérique, bloc conçu à l'origine pour officier sous le capot de la grande sœur 911 Carrera S, et boîte manuelle à six rapports (imposée). Développant 375 ch et 420 Nm, le flat-six du Spyder rend 10 ch à celui du GT4 et 25 ch à celui de la Carrera S. Des canassons,

il en reste suffisamment, cela dit, pour se faire plaisir au volant. Avec son poids maîtrisé, le Spyder tient même une forme olympienne. Par rapport au Boxster GTS, qui dominait la hiérarchie des petits roadsters de Stuttgart avant son avènement, l'inflation de la puissance est de 45 ch, tandis que le gain de poids est de l'ordre de 35 kg. Le Spyder affiche, par ailleurs sur la balance 30 kg de moins que le Cayman GT4 et 80 kg de moins que la Carrera S Coupé.

Porsche a procédé à une chasse aux kilos drastique, pour contenir la masse de sa nouvelle sprinteuse et cela est perceptible dans l'habitacle, typé racing. L'alcantara remplace le cuir, des baquets monoblocs en



carbone fortement inspirés par ceux de la 918 Spyder (comme le volant) font leur apparition, alors que la climatisation et le système multimédia sont sacrifiés. Ils sont disponibles en option gratuite, cependant. La suppression (irrécupérable) du mécanisme électrique de la capote est une autre conséquence de cette cure d'amincissement.

Sous l'action combinée de la hausse de la puissance et de la baisse du poids, le Spyder affole les chronos. Il pulvérise le 0 à 100 km/h en 4,5 s, quand le GTS a besoin d'une demi-seconde en plus pour s'acquitter de cet exercice. Enfin, la vitesse de pointe atteint 290 km/h, ce qui représente une progression de 12 unités

par rapport au Boxster GTS.

Sans être aussi radicale qu'une Alfa 4C ou qu'une Lotus Elise, cette Porsche propose comme elles de goûter aux joies de la sportivité sans filtre. Cette pistarde, qui a amélioré de 8 secondes le chrono du GTS PDK sur la boucle nord du Nürburgring avec une marque à 7min 48 s,

est commercialisée à 1.001. 600 DH. Encore un argument qui justifie la rallonge de plus de 100.000 DH demandée par rapport à ce dernier, comme la future cote, sur le marché de la collection, de cette série limitée (entre 1.800 et 2.500 exemplaires disponibles dans la nature), forcément plus solide.





GIULIA

JE T'AIME, À L'ITALIENNE





Depuis plus d'un siècle maintenant, les modèles Alfa Romeo se distinguent par les émotions qu'elles transmettent à travers leur histoire, leur beauté et leur vitesse. Ces trois éléments qu'on retrouve dans tous les modèles du Biscione sans exception, prennent une nouvelle ampleur avec la Giulia, dernier modèle en date de la marque italienne. Alors que la 159 commençait à s'essouffler, bien que gardant son aura parmi les alfistes, la marque se devait de lui trouver une digne remplaçante, raison pour laquelle le public a dû patienter plus que prévu.



Sachant qu'elle devra faire face à de dures rivales, l'italienne peut compter sur ce charme italien, auquel il est difficile de résister. Dévoilée au sein de l'usine d'Arese en Italie, elle a opté d'emblée pour sa version la plus puissante, à savoir la Quadrifoglio Verde, de quoi susciter l'enthousiasme des fans de la marque. Les berlines tricorps d'Alfa Romeo ont toujours eu un succès incontestable auprès du public. La saga a commencé avec la 166 et a continué avec la 159. Aujourd'hui, c'est la Giulia qui s'apprête à entamer un nouveau chapitre dans l'histoire de la marque. Ce lancement tant attendu par le public, mais également par le groupe FIAT, annonce surtout le renouveau de la gamme d'Alfa Romeo, puisque 7 autres nouveaux modèles devraient faire leur apparition à tour de rôle. Dévoilant donc sa version la plus puissante, l'italienne a dévoilé par la même occasion son intention de

s'attaquer au trio allemand Audi A4, BMW Série 3 et Mercedes Classe C, qui domine le segment depuis bien longtemps.

Que serait une Alfa Romeo sans l'émotion qu'elle transmet à travers ses lignes ? Les designers de la marque en sont bien conscients et accordent une attention particulière à ce détail, qui a permis à la marque de se distinguer depuis toutes ces années. C'est donc tout naturellement le cas de la Giulia. À l'avant, si la calandre semble être la même que sur la 4C, la forme des feux a, elle, été travaillée de façon à lui offrir un regard unique et une signature lumineuse, à la fois élégante et avec la juste touche d'agressivité dont elle a besoin. Cette agressivité est accentuée par les prises d'air et le capot aux nervures prononcées. Étant tricorps, elle n'a cependant pas négligé son profil, puisqu'il met en avant des lignes dynamiques bien



marquées, qui s'étendent de la prise d'air latérale, au dessus de laquelle trône fièrement le logo Quadrifoglio Verde, jusqu'à la poignée arrière. À l'arrière, Alfa Romeo a décidé de miser sur un concentré de puissance et d'agressivité. Bien musclée, elle met en scène des feux plutôt discrets mais avec une signature distinctive. Mais ce qui risque d'attirer le plus l'attention, ce sont bien ses 4 imposantes sorties d'échappement. Dans l'habitacle, cela respire la sportivité. Dans un décor épuré en noir et quelques touches de rouge, le conducteur peut avoir l'impression d'être dans un cockpit d'avion. Se voulant haut de gamme, la Giulia n'a laissé aucun détail au hasard, en optant pour des matériaux de qualité et un agencement qui ne laisse place à aucune critique. Cuir et Alcantara habillent l'italienne, alors que les surpiqures rouges font leur apparition sur l'accoudoir ou le tableau de bord par

exemple. Le volant à trois branches et les pédales en alliage viennent confirmer ses intensions sportives pendant que le carbone a été choisi pour différents éléments de l'intérieur.

La Giulia est une propulsion basée sur une nouvelle plate-forme du groupe, qui promet au conducteur des sensations inédites. Elle affiche un rapport poids/puissance d'à peine 3 kg/ch, grâce à la fibre de carbone utilisée pour le toit et le capot, ainsi qu'une répartition des masses 50/50. Pour ce nouveau modèle, Alfa Romeo a opté pour une suspension inédite à double bras oscillants, avec colonne de direction semi-virtuelle, pour maintenir l'appui du bras de suspension en courbe de façon constante. Mais il faut dire que c'est surtout le cœur de cette italienne qui suscite le plus d'intérêt chez les fans de la marque. Pour cette déclinaison Quadrifoglio Verde, c'est un bloc d'origine



Ferrari qui a été choisi. Il s'agit en effet du 6-cylindres turbo essence développant 510 ch et qui expulserait le 0 à 100 km/h en 3,9 secondes. Selon les dernières rumeurs, l'italienne aurait dépassé les 320 km/h sur le circuit en anneau de Nardo en Italie.

Si Alfa Romeo a décidé de dévoiler la Quadrifoglio Verde avant les versions d'entrée de gamme, c'est bien pour confirmer ses intentions. À travers le succès de la Giulia, la marque du Biscione veut préparer ses futurs lancements et il semblerait que le buzz créé autour de la berline ne peut que se répercuter positivement sur les nouveautés à venir. Par contre, il faudra encore patienter avant de la voir circuler, puisque la commercialisation est prévue pour 2016.



GIULIA

GIULIA

par Amal Razine

RENAULT

TALISMAN

INSPIRATION GERMANIQUE

Après un moment de flottement et de doute, la décision a été prise. La Renault Laguna, qui a connu 3 générations devait prendre sa retraite et laisser place à une véritable berline routière. Un nouveau modèle qui permettrait à la marque au losange d'avoir un digne représentant au sein de ce segment et où il s'affronterait à la Peugeot 508 ou encore à la Volkswagen Passat. Et quoi de mieux pour faire face à la concurrence que de s'en inspirer ?





Cylindrée : 1.6L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 200 ch à 6000 tr/min
Couple : 260 Nm à 2500 tr/min
Transmission : Avant

Poids et mesures

Poids à vide : 1430 kg
Dimensions : 4.85/1.87/1.46 (L/l/h)
Réservoir : 60 l
Volume coffre : 608 l
Pneumatiques : 225/45 R 18

Performances globales

Vitesse max : 230 km/h
0 à 100 : 7.5 s
Consommation : 7.1/4.5/5.2 l/100
Autonomie : 958 km



C'est justement de cette dernière et de la rigueur allemande en général, que la Renault Talisman a puisé son inspiration. Les designers sont partis d'une feuille blanche pour marquer une rupture avec la Laguna principalement et ont fini par dévoiler une française aux allures germaniques. Le résultat est forcément impressionnant !

Après 3 générations, Renault a décidé de retirer la Laguna du marché. Nécessitant une nouvelle représentante dans le segment des berlines routières, la marque au losange n'a pas lésiné sur les moyens et a fait d'une pierre deux coups, puisque la Latitude également tire sa révérence. Nouveau modèle, nouvelle philosophie. Il faut dire que la française s'attaque d'emblée à la référence du segment, à savoir la Volkswagen Passat. Pour cette montée en gamme, Renault n'a rien laissé au hasard et c'est au Château de Chantilly que la présentation de la nouvelle française a été organisée. Statutaire, dynamique, moderne et

spacieuse, elle permettra à Renault de se faire une place de choix dans ce segment tant disputé.

Voulant inaugurer un nouveau chapitre de son histoire, les équipes de Renault se sont efforcées d'offrir au public un modèle à l'image de la marque, mais qui rompt à la fois avec le modèle qui l'a précédé. C'est ainsi qu'est née la Talisman, une berline routière de 4,85 mètres, qui transmet dynamisme et élégance à la fois et qui veut conquérir le monde entier. Statutaire sans pour autant être fade, elle compte avant tout sur sa face avant avec sa large calandre au milieu de laquelle trône fièrement le losange, pour séduire sa clientèle au premier regard. Elle reprend tout naturellement les codes stylistiques aperçus par le public sur le Kadjar et l'Espace 5 un peu plus tôt. De profil, sa ligne est imposante certes, mais tout en dynamisme, avec une coupe des vitres qui accentue cet effet et avec des passages de roues proéminents. À l'arrière également, dynamisme et élégance sont les mots d'ordre, d'autant

plus que les feux adoptés accentuent davantage cette sensation, puisqu'ils se prolongent jusqu'au centre pour former un ensemble unique avec le logo central. L'intérieur non plus n'a pas échappé à la révolution française. Les habitués de la marque et surtout ceux de la Laguna seraient facilement dépaysés. En effet, les designers de Renault ont opté pour une planche de bord plus linéaire et classique pour remplacer les formes aériennes. Comme nombre de modèles maintenant, la Talisman accueille une imposante console centrale avec son grand écran tactile permettant de naviguer entre les différentes fonctions à travers le système R-Link 2. Modernité oblige, la Talisman fait appel à une instrumentation en partie numérique et pour rester toujours concentré sur la route, l'affichage tête-haute vous facilitera la tâche. Sobriété, élégance et une qualité des matériaux irréprochable, la française a réellement le pouvoir de déstabiliser les allemandes en jouant au même niveau qu'elles. Grâce à ses dimensions généreuses, elle offrirait, selon Renault, la meilleure habitabilité du segment et un coffre plutôt généreux avec son volume

de 603 litres.

La Talisman, partage avec les autres modèles lancés au cours de l'année la plateforme modulaire CMF. Affichant 200 kg de moins sur la balance que l'Espace par exemple, elle se permet de proposer un moteur diesel d'entrée de gamme développant 110 ch, qui affiche une émission de CO2 d'à peine 95 g/km. Renault a également profité de l'occasion pour inaugurer un bloc essence inédit. Il s'agit du 1.6 TCe, qui développe 150 ch. Mais ce n'est pas tout, puisque d'autres moteurs sont proposés au moment du lancement, à savoir le 1.6 dCi décliné en 130 et 160 ch, ainsi que le 1.6 TCe de 200 ch. Les adeptes des boîtes automatiques pourront opter pour l'EDC à double embrayage, qui rendra vos voyages agréables et moins fatigants surtout.

Attendue cet automne en concessions, la Talisman a déjà entrepris sa conquête d'un public toujours à l'affût de nouveautés et de changement. Vu le succès rencontré par les dernières nouveautés de la marque, cette dernière lui permettra de faire un carton plein et de triompher dans tous les segments.





Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ANDREA ZAGATO

MAITRE CARROSSIER

Se faire inviter par Andrea Zagato himself pour assister à la présentation de sa dernière création, la Mostro, est une chance qui ferait rêver n'importe quel support de la presse automobile. Mais quand l'invitation est adressée à Gentlemen Drivers, c'est un véritable privilège. En effet, le Magazine est le premier support africain et arabe à découvrir les locaux du célèbre carrossier italien et à interviewer Andrea Zagato. Dans cette interview, ce grand personnage de l'automobile retrace son parcours, son apport à la firme Zagato et évoque ses projets futurs.





**ANDREA
ZAGATO**

MAITRE CARROSSIER

ZAGATO
DESIGN

MODELLERY AREA

Interviewer un carrossier est toujours un moment de forte intensité émotionnelle pour un journaliste automobile. Et pour cause, les carrossiers se font de plus en plus rares, victimes de l'internalisation par les constructeurs du design et de la fabrication des carrosseries. Ces derniers se comptent, en effet, sur les doigts de la main, privant les amateurs nantis du privilège du sur-mesure. Parmi les rares survivants, le prestigieux carrossier italien Zagato, dont l'aura s'étale sur des décennies d'innovation et de créativité. Ayant collaboré avec de grands constructeurs tels que Lamborghini, Alfa Romeo ou Aston Martin, pour ne citer que ceux-là, le carrossier italien a marqué de son empreinte le design automobile, à travers des œuvres d'art qui témoignent de son grand savoir-faire. Aujourd'hui, les destinées de ce maître carrossier sont entre les mains d'Andrea Zagato, le petit-fils du fondateur de la firme. Fort de sa passion pour l'automobile, mais aussi de la maîtrise du management et du marketing, il a su insuffler une nouvelle dynamique à l'entreprise familiale, sans pour autant renier l'histoire de Zagato, qui reste très ancrée dans l'aéronautique.







**ANDREA
ZAGATO**

MAÎTRE CARROSSIER

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

Mon père a quitté la famille, alors que j'étais encore très jeune. Je devais avoir cinq ans. Mais il a gardé des liens avec moi, puisqu'on avait l'habitude de se voir au moins une fois par mois et à l'occasion de certaines vacances d'été.

Donc, j'attendais avec impatience mon père pour monter dans sa voiture Granturismo et partir avec lui en vacances. Il fut un grand gentleman driver et un excellent pilote, qui conduisait trop vite.

J'ai grandi avec mon grand-père maternel, qui était un ingénieur, très intelligent mais très à cheval sur les principes et les règles de bonne conduite. Donc, quand j'étais avec mon père, je passais des moments de folie et de totale décontraction. En fait, les virées que nous faisons ensemble me permettaient de sortir momentanément du carcan dans lequel je vivais toute l'année. Parfois, mon père était pourchassé par la police qui n'arrivait pas à nous arrêter, tellement il roulait à tombeau ouvert. Bien entendu, je ne pouvais rien raconter à mon grand-père, de peur qu'il ne se fâche. Mon grand-père et mon père étaient pour moi comme Dr Jekyll et Mr Hyde (rires..).

Mon grand père était un carrossier et mon père un gentleman driver, qui a créé la marque GranTurismo dans les environs de Milan. Il s'agit d'une catégorie de voitures qui se situe entre les bolides de course et les voitures de grand tourisme.

Votre première voiture ?

Une Fiat 500 blanche, de 1968.

Est-ce que vous conservez vos voitures ?

Ma famille ne l'a pas fait et c'est regrettable, au regard de la valeur financière des modèles Zagato aujourd'hui. Personnellement, je m'y suis pris un peu sur le tard, mais j'ai commencé à le faire. J'ai réussi à créer une collection des voitures de mon époque, mais malheureusement celles de mon père ont aujourd'hui une trop grande valeur pour avoir la possibilité de les récupérer. Une Zagato DB4, par exemple, vaut aujourd'hui 10 millions d'euros.

Je regrette particulièrement une voiture que j'étais sur le point d'acheter dans ma tendre jeunesse. J'étais à l'université et j'ai vu la photo de la Fiat "Otto Vu" spider Zagato blanche et tout de suite cette voiture m'a plu. J'ai demandé donc à mon père de m'en acheter une, mais il m'a enjoint de me focaliser sur mes études et il m'a rappelé au passage que cette idée déplairait fortement à mon grand-père.

À cette époque-là, je pouvais acheter cette voiture pour la somme de 5.000 euros. Trente ans après, cette voiture me fait rêver autant, mais son prix devrait avoisiner le demi-million d'euros. Aujourd'hui, j'essaye de garder jalousement quelques modèles Zagato, signés par l'artiste.

Quelle orientation avez-vous pris dans vos études ?

J'ai intégré l'université Bocconi de Milan et j'ai suivi la branche finance et marketing. J'ai également passé un examen d'architecture, parce que je voulais créer un lien entre le marketing et le design. Les designers parlent français, tandis que les marketeurs parlent allemand et aucun des deux n'arrive à comprendre l'autre, faute d'un vocabulaire commun.



ANDREA ZAGATO

MAITRE CARROSSIER

Peut-on considérer Zagato comme un constructeur ?

Nous ne sommes pas un constructeur, nous sommes un transformateur. Nous nous limitons à fabriquer la carrosserie. Mon grand-père travaillait au départ dans l'aéronautique, mais il a décidé par la suite de fabriquer des carrosseries très légères de voitures. En fait, la principale différence entre une voiture Zagato et les autres est son inspiration de l'aéronautique.

Dans quelle mesure le client intervient-il dans la conception de sa voiture ?

Le client peut-être influent dans certaines décisions, mais il faut dire que nos designers jouissent d'une grande autonomie. Avant de construire un nouveau modèle, nous choisissons parmi nos clients celui qui guidera notre conception de la voiture à travers ses goûts, son regard et ses préférences.

Le plus difficile pour nous, c'est quand il faut développer un modèle sur la base du châssis ou le moteur d'une autre marque. Pour réussir la collaboration, il faut satisfaire à un certain nombre et de critères, établis de part et d'autre.

Quelles sont les principales réalisations de Zagato ?

Zagato est une firme qui innove, à chaque décennie. Si tu jettes un coup d'œil sur mon livre, tu te rendras compte que j'ai fait une compilation de modèles de chaque décennie. Donc, nous avons plusieurs icônes dans notre collection. Si nous prenons par exemple le Granturismo, notre choix portera certainement sur l'Aston Martin DB4. S'agissant des années 20-30, probablement la Nuvolari Mille de Miglia, dont le design se rapprochait nettement des avions. Dans les années 60, c'est peut-être la TZ2. Lors de la décennie 80, c'est l'Alfa Romeo SZ, qui fut la première à être dessinée en faisant appel à l'auto CAD. En effet, nous étions les premiers à avoir recours à cette technique au monde, 10 ans avant des constructeurs prestigieux tels que Lamborghini.

Qu'est-ce qui différencie Zagato de la concurrence ?

Zagato est le seul qui puise ses origines dans l'aéronautique, ce qui est une des raisons pour laquelle il est très minimaliste. Nous nous concentrons beaucoup sur la forme du corps, le volume de la voiture, et non pas sur les détails. Chez Zagato, il n'y a pas du tout d'ornement.

En raison de cette approche, en raison de notre patrimoine génétique dérivant des avions, nous avons consolidé notre réussite dans la course avec Alfa Romeo, au Mille Miglia. Toutes nos voitures ont été gagnantes et, à la fin, Enzo Ferrari a dit, la voiture qui





gagne la course est la plus belle.

Faites-vous de la restauration ?

Non, nous ne faisons pas de restauration, mais carrément de la réédition de voitures perdues. C'est comme ce qu'a fait Aston Martin pour les quatre DB4 Zagato. Nous pouvons assister les clients qui souhaitent restaurer leurs voitures en leur fournissant des plans, de la documentation technique, de la formation, mais pas plus que ça.

Que pouvez-vous nous dire de la Mostro ?

Nous avons invité quelques pilotes participant à la célèbre course des Mille Miglia et des supports de la presse automobile dans le quartier rénové de l'ancienne usine Alfa Romeo à Arese, pour la découverte de la Mostro, qui sera produite à cinq exemplaires seulement. Trois Alfa Romeo TZ, une TZ Corsa ainsi que deux Aston Martin étaient également de la partie. La Mostro repose sur un châssis en carbone, produit par la société belge Gillet, matière que l'on retrouve également dans la carrosserie et l'énorme aileron arrière. Œuvre du japonais

Norihiko Harada, responsable du design chez nous, le bolide cache dans ses entrailles un noble V8 Maserati crachant 530 ch, ainsi que des trains roulants empruntés à la banque d'organes de la marque au Trident. Quant au freinage, il est assuré par Brembo. Pour nous, cette dernière création est une réinterprétation de la Maserati Zagato Mostro conçue pour s'aligner aux 24h du Mans en 1957. Tout en aluminium, elle était animée par un V8 4,5l de 400 ch, qui lui a permis de mener la course jusqu'à la nuit, avant qu'une casse du moteur mette un terme à l'aventure, menée par Harry Schell et Stirling Moss.

Pouvez-vous nous parler des liens unissant Aston Martin et Zagato ?

Aston Martin et Zagato vivent une idylle ininterrompue depuis 1961. Une fusion évidente, presque naturelle, pourtant contenue à une production confidentielle, en marge de la distribution des autres divas de Gaydon. Parmi les modèles phares de cette collaboration, on pourrait citer la DB4 GT de 1961, les V8 Vantage et Volante (1986-1988), la DB7 Volante (2002), la DB AR1 (2003) et la dernière, la V12.

Comment qualifiez-vous vos rapports avec Alfa Romeo ?

Les relations sont bonnes. Mais les Milanais attendent toujours le grand retour d'Alfa Romeo. Les débuts sont prometteurs, avec le lancement de la 4C et nous attendons l'arrivée de la nouvelle Giulia. Le musée de la marque a également été inauguré et il se trouve à quelques encablures de notre siège. Alfa Romeo est très probablement la meilleure marque de voitures au monde. De ce fait, elle devrait avoir une production



ANDREA ZAGATO

MAITRE CARROSSIER

propre à elle. Sincèrement, je pense qu'Alfa Roméo mérite quelqu'un comme Altavilla, qui a une grande passion pour les voitures et qui roule en classic cars. Je pense qu'Alfa Roméo est de retour et les relations avec Zagato devraient reprendre très bientôt.

Que pouvez-vous nous dire sur votre collaboration avec BMW ?

J'apprécie réellement la marque, ainsi qu'Adrien, que je respecte beaucoup. Nous travaillons avec Karim Habib, ainsi qu'avec Adrien, sur des projets intéressants. BMW est une marque qui accorde beaucoup d'importance à l'histoire. C'est en fait une collaboration qui s'inscrit dans l'histoire, puisque mon père a travaillé avec la marque pour la conception de la barchetta Mille de Miglia 1948.

Que représente pour vous la Fiat 500 Zagato ?

L'idée de départ était de travailler sur une Abarth, mais le nouveau management de Fiat a finalement préféré avoir comme base une simple 500. Ce qu'on souhaiterait faire, c'est d'allonger le cycle de vie de la Fiat 500. Les discussions sont en cours, mais je crois que finalement ce modèle sera produit sur la base d'une Abarth. Nous n'allons pas reprendre le design que nous avons réalisé sur la 500 de 2010. L'idée serait d'opter pour une carrosserie courte, plus dynamique, de faire appel à la fibre de carbone, ainsi qu'à la signature de Zagato, à savoir la fameuse double bosse.

Comment voyez-vous l'avenir de Zagato ?

Nous avons ouvert un second département, dans le but d'avoir un design plus ouvert et de diversifier notre offre, en concevant des crossovers et des carrosseries cinq portes. C'est comme ce qui se passe dans la mode, où vous avez le haut de gamme et le bas de gamme. Chez nous, nous avons une seconde griffe, qui sera plus accessible et que nous allons introduire lors du Salon de Francfort. La signature Zagato sera exclusivement l'apanage des produits haut de gamme.

Comment en êtes-vous arrivé à collaborer avec Chopard ?

C'est sur le tracé de la prestigieuse Mille Miglia que Karl-Friedrich Scheufele, co-président de Chopard, m'a rencontré. Chopard est le chronométré officiel de la course Mille Miglia, la famille y participe depuis 25 ans. L'idée d'une collaboration est née : une montre





qui exalte notre passion commune pour l'automobile et les valeurs véhiculées par la Mille Miglia. Exclusive, racée et technique, la Mille Miglia Zagato est notre produit phare. Elle profite des expertises respectives des deux maisons, passionnées par l'automobile. Chopard en assure l'exécution, la partie moteur et le châssis. Pour notre part, nous participons à la création de la carrosserie, de l'habitacle et de la sellerie. Cette série limitée est imprégnée de l'esprit Grand Tourisme de Zagato, de la rigueur horlogère de Chopard et de l'authenticité de la Mille Miglia. Notre prochain projet est la conception d'un chronographe pour femmes.

Si vous comparez la Mille Miglia Zagato à une montre, laquelle serait-elle, selon vous ?

Peut-être que ce serait une Alfa Romeo Zagato de fin des années 20, une 6C ou une 8C, car elle rappelle l'esprit du mythe de la Mille Miglia et les victoires épiques des plus célèbres pilotes de tous les temps au volant des voitures d'Enzo Ferrari. Mais cela pourrait être aussi une Ferrari 250 GTZ des années 50, une voiture typique de Gran Turismo qui était "assez" confortable pour les routes, belle pour un Concours d'élégance et assez rapide pour participer à la course et gagner dans une compétition. Et sûrement au volant d'une Zagato Gran Turismo, vous auriez trouvé un chronographe Chopard.

Sur quoi travaillez-vous actuellement ?

Nous avons collaboré avec Playstation Granturismo pour le lancement du produit Iso Course, dont le but est la promotion d'Iso Rivolta, qui fut un grand pilote pour Ferrari et Lamborghini. Le jeu sera commercialisé dès septembre prochain.

Avez-vous une collection personnelle de voitures ?

Malheureusement non. Tout ce dont je dispose actuellement c'est de trois motos de marque Harley Davidson et Ducati.

Vos hobbies ?

Je suis passionné de ski et il m'arrive également de participer à quelques rallyes.





L'ORFÈVRE MILANAIS EN CARROSSERIE

Zagato fait partie des plus célèbres des carrossiers italiens. Mais il ne s'agit en aucun cas d'un artisan chargé de redresser les tôles froissées, mais bien d'un artiste réalisant de la haute couture automobile. Le nom de Zagato a été associé avec quelques-unes des plus belles créations de l'histoire de l'automobile.







Ugo Zagato ne possède aucune expérience de l'automobile. Cet inconvénient se transforme rapidement en avantage, car cette méconnaissance affranchit Zagato du conditionnement auquel sont soumis les carrossiers de l'époque.

Dans l'univers de la haute couture automobile, la griffe Zagato renvoie à l'élégance du design italien dans toute sa splendeur. Bien que moins connue que Pininfarina par exemple, la carrosserie milanaise a joué, grâce à sa personnalité forte et originale, un rôle qui va bien au-delà de la simple arithmétique de sa production.

C'est Ugo Zagato qui crée, à 28 ans, sa carrosserie à Milan en 1919. Il quitte une entreprise aéronautique filiale du groupe Ansaldo, qui, au lendemain de la guerre, licencie une grande partie de son personnel. Il y travaillait sur les ailes et les empennages des biplans de l'époque.

Ainsi, dès le départ, la carrosserie Zagato sera marquée par la personnalité et la formation de son créateur, qui, rapidement, va mettre en œuvre les techniques issues de l'aéronautique. Sportivité, légèreté et aérodynamisme seront les maîtres mots de la carrosserie Zagato.

Pourtant, le Milanais ne possède aucune expérience de l'automobile. Cet inconvénient se transforme rapidement en avantage, car cette méconnaissance affranchit Zagato du conditionnement auquel sont soumis les carrossiers de l'époque, lesquels perpétuent le style de la voiture hippomobile. Il conçoit des structures légères et a recours à l'aluminium, utilisant des procédés d'assemblage mécaniques, compte tenu des difficultés de soudure de ce métal.

Les débuts n'étaient guère encourageants, mais la spécificité des réalisations Zagato s'affirme vers le milieu des années vingt. Les carrosseries sont entièrement métalliques. La maison habille d'abord des Fiat, avant de collaborer étroitement avec Alfa Romeo. La RLSS constitue la première étape de ce partenariat. Toutefois, le véritable élan sera donné par la 1500 Sport, qui, grâce à sa victoire aux Mille milles de 1928, apportera la renommée aux voitures frappées du Z. Peu après, l'entreprise déménage, pour s'installer près de l'usine Alfa du Portello.

La firme milanaise se focalise sur les Mille milles, prouvant ainsi la justesse de ses idées. Avec Campari au volant, l'Alfa Romeo 1750 remporte l'édition de 1929 avant de récidiver l'année suivante grâce à Nuvolari. De nombreuses Fiat Topolino et Ballila carrossées par Zagato participent également à la course. En 1938, pas moins de 36 voitures arborant le Z prennent le départ de l'épreuve.

Les années trente annoncent le début d'une période faste, marquée par l'expansion de l'entreprise, mais elles se caractérisent aussi par la rupture avec Alfa Romeo. Cela s'explique par l'évolution du style, plus bourgeois et esthétique, qui éloigne la marque de Zagato.



En 1957, les 450S courent leur premier grand prix, en l'occurrence, les 1.000 Kilomètres de Buenos Aires, avec les pilotes Juan Manuel Fangio et Stirling Moss.



Deux 450S sont engagées aux 24 Heures du Mans 1957 : un Spyder et un modèle unique de GT Zagato Mostro, du designer Medardo Fantuzzi, piloté par Stirling Moss et Harry Schell.

Lors du second conflit mondial, Ugo Zagato fabrique des cabines de camions pour Isotta-Fraschini. Il s'installe même dans les locaux du constructeur, après la destruction de son usine par un bombardement en 1943. Luigi Rapi lui proposera de carrosser deux prototypes de la Monterosa, une huit cylindres à moteur implanté à l'arrière, chant du cygne d'Isotta-Fraschini au lendemain du conflit.

Au lendemain de la guerre, les deux fils d'Ugo, Elio et Gianni, intègrent l'entreprise. Gianni est ingénieur, tandis qu'Elio, pilote la Fiat 8V Zagato au volant de laquelle il remportera maintes victoires, y compris sur le circuit de l'Avus, à Berlin, en 1955.

En 1948, Zagato introduit sa carrosserie panoramique, dont les portières et le pare-brise empiètent sur le toit de manière à faciliter l'accès et à accroître la luminosité de l'habitacle. L'idée n'est vraiment pas nouvelle, puisque qu'elle reprend le concept développé dans les années trente par la carrosserie française Gaston



Grümmer. Elle sera montée sur différents modèles : Fiat Topolino, 1100 et 1400, Lancia Ardea, Maserati 1500 et même une MG.

Par ailleurs, Zagato s'intéresse à l'univers de la compétition et participe à l'étude de la carrosserie de l'Alfa Romeo 159, au volant de laquelle Fangio est sacré champion du monde de Formule 1 en 1951. Après la très belle Alfa Romeo 1900 SS, la seconde moitié des années cinquante est marquée par les Abarth 750 et 1000, qui permettront à l'entreprise de connaître un important développement. Suivront l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Z, l'une des plus célèbres Zagato, ainsi que la Lancia Appia et l'OSCA GT, qui, comme les Abarth, sont dotées du fameux double bossage sur le toit, signe distinctif de la marque.

La Zagato « Mostro »

Entre 1956 et 1958, Maserati produit 11 exemplaires de la Type 54 ou Maserati 450S. Principale concurrente de la Scuderia Ferrari, elle remporte environ 31 victoires

sur 119 courses, entre 1956 et 1962 et reste, avec ses 420 chevaux, une des voitures les plus puissantes du monde jusque dans les années 1990.

À partir de 1956, les V8 4,5 L des 450S succèdent progressivement aux V6 3,5 L des Maserati 300S et Maserati 350S. Ils remportent environ 28 victoires des championnats du monde des voitures de sport 1957 et 1958, avec pour principaux pilotes Carroll Shelby, Jim Hall, Lloyd Ruby, Stirling Moss, Masten Gregory, Juan Manuel Fangio, Harry Schell, Jean Behra, Jim Rathmann...

En 1957, les 450S courent leur premier grand prix, en l'occurrence, les 1.000 kilomètres de Buenos Aires, avec les pilotes Juan Manuel Fangio et Stirling Moss. Deux 450S sont engagées aux 24 Heures du Mans 1957 : un Spyder piloté par Jean Behra et André Simon et un modèle unique de GT Zagato Mostro, du designer Medardo Fantuzzi, piloté par Stirling Moss et Harry Schell.

C'est l'anglais Frank Costin, un aérodynamicien, qui a été chargé de définir les traits de l'audacieux coupé, avec la complicité de la carrosserie Zagato. Toit

Si la voiture de course est restée un exemplaire unique, l'évocation de 2015 sera produite à cinq exemplaires pour des collectionneurs.

surbaissé, long capot avant, habitacle rejeté sur l'essieu arrière, poupe potelée: la 450 S fait forte impression dans le paddock du Mans. Un peu moins sur la piste, où le monstre prévu pour atteindre les 300 km/h plafonne à moins de 270 km/h. Après 2 heures 10 de course, la prestation de la paire Moss-Schell s'arrêtera sur un bris de transmission. Le coupé Costin-Zagato tombera dans l'oubli jusqu'à l'été 1958. Visitant l'usine de Modène, un Américain souleva la bâche où se cachait cette fameuse 450S et ouvrit son chéquier. À sa demande, le coupé sera embelli et converti pour un usage civil par Fantuzzi.

Si la voiture de course est restée un exemplaire unique, l'évocation de 2015 sera produite à cinq exemplaires pour des collectionneurs. Comme l'aînée de 1957, détonant cocktail d'audace et d'outrance, le coupé de

2015 a été baptisé « Le Monstre ».

Comme sa grande sœur, la nouvelle Maserati Mostro a été conçue pour tourner sur circuit. La voiture ne sera pas homologuée pour la compétition, mais elle permettra à des gentlemen-drivers d'affoler le chronomètre sur les pistes du monde entier. La carrosserie de la Mostro repose sur une cellule monocoque en carbone. Réalisée en Italie, la coque est aussi en fibre de carbone. En position centrale avant prend place un V8 Maserati, dont la puissance n'a pas été divulguée. La transmission à 6 rapports est rejetée à l'arrière, selon le principe transaxle, courant sur les voitures de sport et entraînant une parfaite répartition des masses. Afin d'améliorer l'efficacité en courbe, la lunette arrière du nouveau monstre de Zagato est surplombée d'un énorme aileron. Comme le laissent deviner les dessins, les portes largement échancrées





sur le pavillon possèdent une découpe en élytre. Les vitres sont fixes et la voiture dispose uniquement de petites ouvertures en forme de lucarne.

Zagato a d'ores et déjà annoncé la production de cinq exemplaires de la Maserati Mostro à la ligne très personnelle, due au Japonais Norihiko Harada, responsable du design de Zagato. Ces véhicules devraient rejoindre de grandes collections. Les premières livraisons débiteront à la fin de l'année 2015.

Actuellement, la société Zagato est dirigée par Andrea Zagato, petit-fils du fondateur. La société a son siège à Rho, dans la banlieue Ouest de Milan et dispose d'un site industriel de 23.000 m², dont 11.000 d'ateliers couverts. La firme est aujourd'hui plus polyvalente, dans la mesure où elle est spécialisée dans les transports et la locomotion :

automobile, véhicules industriels, trains et bateaux. L'entreprise possède également une structure dédiée à la construction de prototypes et de petites séries. Parmi les créations de ces dernières années, on citera la Fiat Ecobasic, présentée au Salon de Genève 2000, l'Aston Martin DB7 Zagato, dévoilée au Mondial de Paris en 2002, dont la production a été limitée à 99 exemplaires et l'Ypsilon Sport, exposée au Salon de Genève 2005, fruit de la collaboration avec Lancia. En 2014, la maison italienne dévoile une création unique, sur base de Lamborghini Gallardo. Baptisée 5-95, elle célèbre les 95 ans de Zagato et a été réalisée à la demande d'un collectionneur particulier. Si les caractéristiques techniques de la sportive ne changent pas, la carrosserie est largement revue.



par Lina Mouafak



FORTY EIGHT

Entre son prix bien plus abordable qu'un Touring, un look plus cool que ses sœurs et qui est responsable, avec l'Iron 883, du rajeunissement de la clientèle de la firme, la Forty-Eight (ou XL48) propose l'accès à un custom qui pourrait bien vous surprendre quant à ses capacités sur la route !





D'un point de vue général, il suffira d'un coup d'œil pour savoir qu'il appartient à la gamme Sportster. Son petit et étroit réservoir fait partie des codes esthétiques incontournables, mais contrairement à l'ancienne version 1200, le 48 est affaissé au niveau de la roue arrière et les cale-pieds sont partis sur l'avant comme un véritable custom. Le coloris noir brillant lui confère un style assez discret. Les finitions sont propres. On retrouve beaucoup d'équipements communs avec celui de l'Iron, comme les rétroviseurs, le guidon, les leviers et le compteur, qui pour ce dernier, se résume au compteur de vitesse, à un témoin de réserve, deux trips partiels et un total, une horloge et un compte-tours avec shifter intégré. Ce dernier se gère avec le commodos « trip », situé à gauche du guidon.

Sur les nouveautés apportées à ce millésime (2014/15), on notera la mise en place du HD Smart ou système de démarrage sans clé et l'apparition de l'ABS en version de série. De plus, le système de freinage a été revu à l'avant, avec un disque avant de 300 mm et un maître-cylindre en aluminium.

Du côté de la fiche technique, ce qui choque en premier lieu, c'est la taille du réservoir : 7,95 litres. C'est 4,5 litres en moins que sa sœur l'Iron pour un moulin qui développe 15 chevaux de plus. La hauteur de selle de 710 mm conviendra à la grande majorité des gabarits. Le bicylindre en V à 45°, 4 temps est docile à l'usage, que ce soit en ville ou sur route. Avec 15 chevaux d'écart par rapport au 883, c'est uniquement sur ce point que l'on pourra sentir une différence de moulin. Le 1200 renvoie plus et est également moins creux sur les 3e et 4e rapports. Il supportera avec aisance, les sous régimes accentués. Repartir de 30 km/h en 5e ? Pas de problème.

La 48 n'est définitivement pas faite pour le voyage. Mais pour profiter des virages, du paysage et pour rouler tranquille. Du côté du système de frein, ils sont suffisants pour faire le boulot. Il sera difficile de les planter et le déclenchement de l'ABS, n'est absolument pas intrusif. On appréciera le feeling sous le levier et la gestion avant/arrière.

Au final, a contrario de son look de méchante, la Forty-Eight se définit plutôt comme une gentille. À regarder sur le papier, elle ferait fuir beaucoup de motards : pas de duo, un réservoir de 7 litres et un confort approximatif. Heureusement, elle se rattrape avec un moteur sympa à exploiter et un super-feeling à la conduite. Il attirera sûrement encore de nombreux bikers en herbe, qui souhaitent mettre un pied dans le monde du custom !

L'Homme

Montre

par Lina Mouafak

Dior

CHIFFRE ROUGE

C05



Pour cette saison, Dior Horlogerie a resserré ses liens avec la couture. Les garde-temps s'alignent donc sur une vision graphique et se parent de plumes et d'or.



Présentée au Baselworld 2015, la collection masculine Chiffre Rouge s'enrichit d'un nouveau modèle à complications, qui allie technicité, graphisme et élégance. La Chiffre Rouge C05 possède les atouts d'un classique horloger, tout en incarnant avec raffinement l'esprit Dior Homme.

La Chiffre Rouge C05 renferme le mouvement automatique calibre Elite 682 de Zenith, qui offre un second fuseau horaire, une petite seconde et la date et affiche une réserve de marche de 50 heures.

Le boîtier en acier inoxydable brossé est muni d'une glace saphir traitée antireflet et d'un fond en cristal saphir translucide noir, portant le numéro d'édition limitée. Il est étanche à 50m. À la couronne guillochée avec bague rouge positionnée à 3heures répond le

bouton correcteur du second fuseau horaire, à 10h. Sur le cadran opalin argenté, sobre et élégant, toutes les indications sont en noir, à l'exception des 4 index, du logo Dior et du pourtour du compteur de la petite seconde, à 9, qui sont dorés. La date, quant à elle, s'affiche à 3heures, en rouge. Les 3 aiguilles des heures, des minutes et des secondes sont noires; celle du second fuseau horaire est grise, avec une extrémité couleur or.

Le bracelet est en veau perforé noir et se ferme grâce à une boucle ardillon en acier inoxydable brossé, gravée « DIOR HOMME ».

Le Chiffre Rouge C05 est une édition limitée à 100 exemplaires.

COHIBA

SUPREMOS Edicion Limitada 2014

Le CohibaSupremos est la dernière Édition Limitée 2014 à faire son apparition, en proposant un havane avec le plus large cepo disponible dans le répertoire des Habanos.

*Son parfum
enchante avec
persistance, sur des
flagrances terreuses
de cuir, de fumé et
de pain beurré, un
ensemble olfactif
adipeux, qui ravit le
nez !*



Le CohibaSupremos EL 2014 devient le tout premier cigare en cepto de 58 dans l'histoire du Habano. Ce cigare vient confirmer cet engouement croissant des amateurs pour les modules à l'apparence généreuse et gourmande. Le phénomène est apparu avec des cigares provenant du Nicaragua, avec les 'Nub', réalisés par Sam Leccia, ces fameux modules trapus qui ont ouvert la voie à des centaines de fabriques aux USA. Après plus de 3 ans, Cuba a finalement rejoint cet optimisme pour les gros ceptos !

Visuellement, ce cigare présente une cape luisante et grasse, légèrement moirée, de couleur maduro. Le remplissage est dense, régulier sur toute sa portion. Au toucher, la cape vibre sous les doigts de par son aspect rugueux et sélacien.

Son parfum enchante avec persistance, sur des fragrances terreuses de cuir, de fumé et de pain beurré, un ensemble olfactif adipeux, qui ravit le nez ! À l'allumage, rien d'irritant et rien d'agressif dans les premières salves de fumée, la sensation est très onctueuse pour un démarrage.

Dès le premier temps, les saveurs restent inchangées,

en offrant une belle présence en bouche, très moelleuse et grasse, faite de notes de tourbe, de café, ainsi que de quelques accents caramélisés de bière brune. C'est là une très belle entrée en matière, harmonieuse et persistante, vraiment très agréable. Au niveau de la combustion, celle-ci demeure régulière et s'illustre par une cendre lourde, ferme et foncée.

Le 2e temps n'offre pas de grands changements, l'équilibre des saveurs se prolonge et s'arrondit avec justesse, suggérant des notes plus rondes et plus crémeuses de chocolat au lait, de cuir, d'épice.

Le passage sur la dernière partie devient nettement plus frappé et plus puissant surtout, plus agressif. On ressent de suite une certaine chaleur dans les saveurs, une sensation plus capiteuse, qui se manifeste par l'arrivée de notes plus lourdes, de café torréfié et de pain brioché carboné, dont âcreté vous assomme d'un coup, tel un uppercut

En conclusion, ce cigare pourra vous sembler très puissant si vous ne mesurez pas vos ardeurs. Il reste quand même un bon cigare, très onctueux !

Lifestyle

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT D'ESTORIL

Le circuit d'Estoril est un circuit automobile de 4,182 km, situé à Estoril, près de Lisbonne. Il a accueilli le Grand Prix automobile du Portugal de 1984 à 1996.





Évasion de rêve

Situé tout près du littoral atlantique à une trentaine de kilomètres de Lisbonne, le circuit d'Estoril est né en 1972 et a connu de nombreuses transformations depuis sa création. Il offre une configuration très singulière : à une longue ligne droite succède une série d'enchaînements très techniques. Il nécessitera une voiture polyvalente, dotée d'une bonne vitesse de pointe, ainsi qu'une grande agilité dans les enchaînements de virages.

Durant ses premières années, le circuit a vu de nombreuses courses de niveau national, ainsi que quelques courses de Formule 2. Il est rapidement tombé en désuétude, après que la société propriétaire a été reprise par l'État, entre 1975 et 1978. Un important effort de réaménagement a été nécessaire pour que des épreuves de niveau international puissent s'y dérouler à partir de 1984 et c'est en cette année que Niki Lauda y est redevenu Champion du monde de Formule 1, après deux années de retraite, battant d'un demi-point son coéquipier chez McLaren, Alain Prost. Le Grand Prix d'Estoril de Formule 1 est devenu populaire, grâce notamment à quelques événements qui resteront dans l'histoire, comme la première victoire en F1 d'Ayrton Senna en 1985, le drapeau noir de Nigel Mansell, en 1989, qui a ensuite percuté Senna, le quasi-flip arrière de Riccardo Patrese qui avait percuté la McLaren Honda de Gerhard Berger, sur la grande ligne droite des stands en 1992 et le dépassement d'anthologie de Jacques Villeneuve sur Michael Schumacher au dernier virage en 1996.

Au fil des années, Estoril a connu de nombreux problèmes relatifs à la sécurité, échouant aux inspections de sécurité à plusieurs occasions. De nombreuses équipes choisissaient ce circuit pour y faire leurs essais hivernaux. L'épreuve d'Estoril a été retirée du calendrier de F1 lors de la saison 1997, le circuit a



continué à accueillir des épreuves de haut niveau en monoplace, voiture de sport, voiture de tourisme, avec de grands événements, dont le Championnat FIA GT, le DTM et la World Series by Renault. Le Moto GP s'y est rendu de 2000 à 2012.

Le 23 octobre 2005, le circuit d'Estoril a accueilli la troisième épreuve de l'édition 2005-2006 du championnat A1 Grand Prix, nouveau à ce jour, avec deux courses gagnées par l'équipe de France.

En 2013, la direction du circuit a annoncé avoir « obtenu son homologation degré 1, attribuée par la Fédération internationale automobile (FIA), valable jusqu'en 2016, à l'issue d'une inspection réalisée, condition essentielle pour espérer accueillir les Grands prix de Formule 1 ». Le Circuit d'Estoril a été le théâtre de la dernière manche de la saison 2014. Un fabuleux final qui a vu une cinquième écurie monter sur la plus haute marche du podium (Le Sébastien Loeb Racing) pour conclure devant presque 20.000 spectateurs, une saison de haute tenue.





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



MAGAZINE



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



Jeep, with



JEEP[®], La légende continue.



JEEP. GRAND CHEROKEE, RENEGADE, NEW CHEROKEE ET WRANGLER.

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

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

 /Jeep Maroc

Jeep

CASABLANCA : JEEMEO CARS : JEEP STORE, BD. LA CORNICHE ET BD. DE L'ATLANTIQUE, AÏN DIAB - CASABLANCA - 20040 - MAROC - TÉL.: (+212) 05 20 397 230 • **ITALCAR SIDI MAËROUF** : MANDARONA : 300, LOT 9 ROUTE SIDI MAËROUF - TÉL.: 05 22 78 60 02. • **MARRAKECH** - ITALCAR : 171, MAAZOUZIA, QUARTIER SIDI GHANEM - TÉL.: 06 76 87 89 14 • **FÈS** - ROUTE DE MEKNÈS : ARRONDISSEMENT ZOUAGHA, COMMUNE URBAINE DE FÈS - TÉL.: 05 35 62 22 32. • **EL JADIDA** - STOKVIS : IMMEUBLE ABOU EL FARAJ, ROUTE DE MARRAKECH - TÉL.: 05 23 34 05 32. • **AGADIR** - FENIE BROSSETTE : ROND-POINT 40 N° 46, DCHEIRA ELJ IHADIYA - TÉL.: 05 28 32 25 81 / 82.

VIVEZ À LA VITESSE



Maroc Telecom lance la 4G+ !

Vivez l'expérience unique du très très haut débit,
gratuitement et sans changer votre carte SIM.

**LE LEADER
VOUS OFFRE TOUJOURS LE MEILLEUR**