

# Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



**CORRADO**

**LOPRESTO**

LE CASANOVA DES ITALIENNES DE LÉGENDE

# NEW **SANTAFE**

## DÉJOUÉZ LES PIÈGES DE LA ROUTE

MOSAIK  
\*photo non contractuelle



Adoptez la meilleure tactique pour déjouer les pièges de la route. Avec le **Santa Fe**, Hyundai signe un véritable coup de maître. Sa stratégie : des matériaux robustes et des équipements à la pointe de la technologie. Design, confort, sécurité... à 359 000 Dhs en version diesel et boîte automatique, **Hyundai Santa Fe** vous offre toujours un coup d'avance. Alors, à vous de jouer !

**DIESEL BOÎTE AUTO À 359 000 DHS**

## Édito

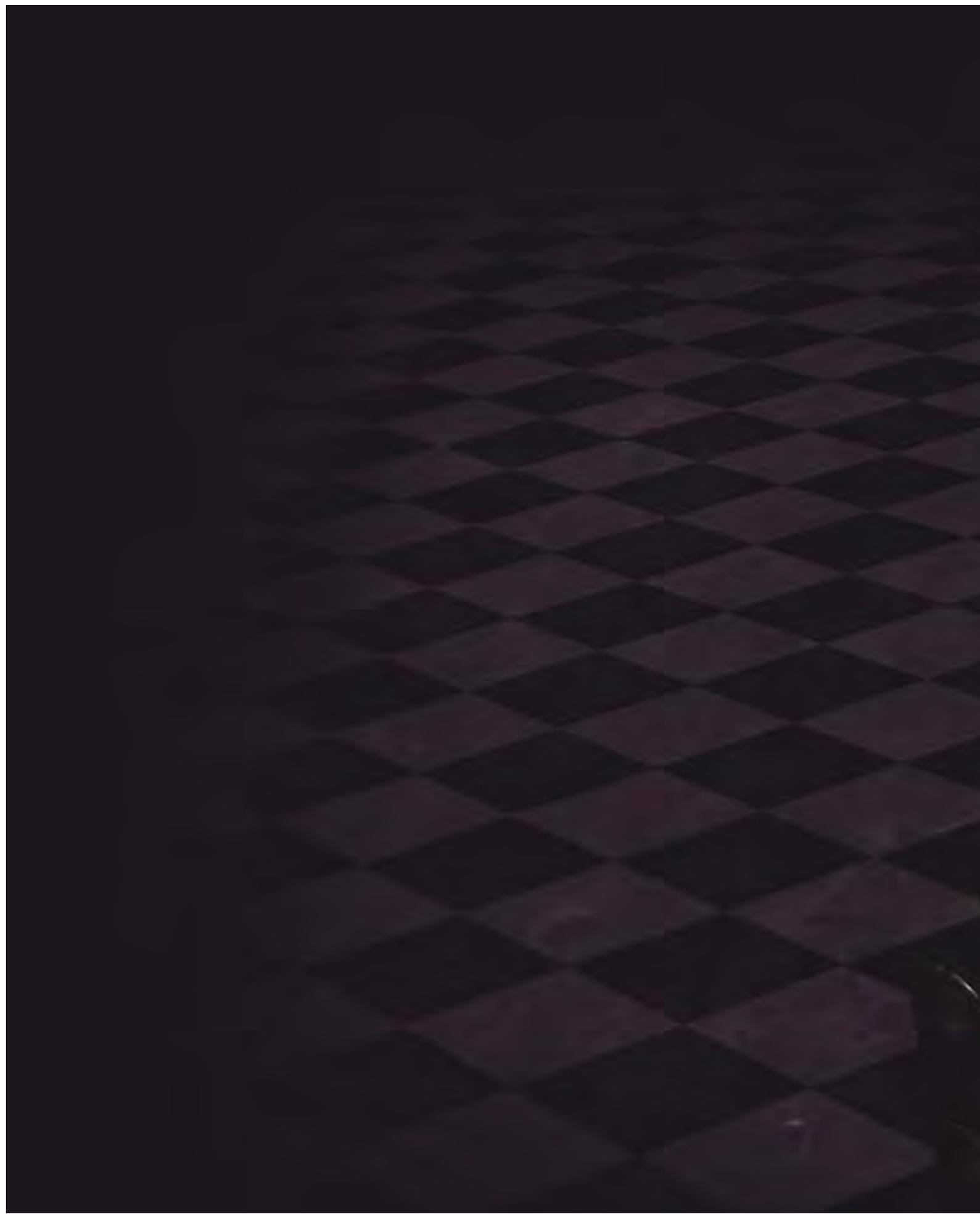


Ahmed Kseibati

Voilà, ce mois de janvier, nous entamons la 6e année de vie de Gentlemen Drivers et pour bien démarrer cette nouvelle année, quoi de mieux que de mettre en couverture le plus grand collectionneur italien de voitures classiques ? Éléphant, beau, intelligent, riche et instruit, Corrado Lopresto représente ce que tout homme aspire à être. Il s'est spécialisé dans la collection des voitures italiennes les plus rares depuis plus de 40 ans et aujourd'hui, il est la référence mondiale dans ce domaine.

En outre et comme à l'accoutumée, il y a du lourd, ce mois-ci. La nouvelle Koenigsegg Regera, la Lamborghini Huracan Spyder et le tout nouveau porte-étendard de la haute performance sud-coréenne, la Hyundai Genesis.

Bonne lecture, Gentlemen.





ACCÉDEZ À L'ÉTAT D'ESPRIT DU LUXE

# Sommaire

## 8 Motors

- 8/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour  
14/16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine  
18 **Zoom sur le marché** par Youssef Bennour  
20/25 **ActuEvenement** Test Renault Talisman par Amal Razine  
26/31 **ActuEvenement** Salon de Dubai 2015 par Amal Razine  
32/35 **AutoConcept** Rinspeed Etos Concept par Youssef Bennour  
36/41 **AutoException** Koenigsegg Regera par Amal Razine  
42/47 **AutoException** Lamborghini Huracan Spyder par Youssef Bennour  
48/53 **AutoException** Genesis G90 par Youssef Bennour  
54/59 **AutoException** Mercedes GLC par Amal Razine



## 60 >71 Entretien du mois **Corrado LOPRESTO**

Le Casanova des italiennes de légende par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 72/77 **AutoLégende** Cisitalia : la passion du pays de la Dolce Vita par Youssef Bennour  
78/79 **MotoException** Yamaha XSR 700 par Lina Mouafak

## 80 L'Homme

- 80/81 **Montres** Girard Perregaux : Vintage 1945 Le Corbusier par Lina Mouafak  
82/83 **Cigare** Partagas Culebras par Antoine Delmas

## 84 Lifestyle

- 84/85 **Evasion** Circuit L'anneau du Rhin par Lina Mouafak  
86/87 **Art** Rob Ijbema 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](http://www.edit-imprimerie.com) **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2<sup>e</sup> étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931

[www.gentlemendriversmag.com](http://www.gentlemendriversmag.com)

[gentlemendriversmagazine@yahoo.fr](mailto:gentlemendriversmagazine@yahoo.fr) - [gentlemendriversmagazine@gmail.com](mailto:gentlemendriversmagazine@gmail.com) - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours



78

42



60



54



80



48

**DUBAI  
INTERNATIONAL  
MOTOR  
SHOW**  
الدولي للسيارات

26



82



32



78

36



## BMW transporteur officiel du FIFM

Après Renault, c'était au tour de BMW de mettre sa flotte à la disposition des invités du Festival international du film de Marrakech (FIFM). En effet, la marque aux anneaux s'est associée à la principale manifestation consacrée au septième art au Maroc, dont la quinzième édition a eu lieu du 4 au 12 décembre.

Ainsi, l'importateur exclusif de la marque allemande au Maroc a mis à disposition de la Fondation du FIFM une flotte de voitures pour transporter les acteurs, les réalisateurs et les producteurs.

Sans nul doute, c'est la toute nouvelle BMW Série 7, limousine des plus innovantes de sa catégorie, qui a ravi la vedette. Éluée récemment « Plus belle limousine au Maroc », cette voiture prestigieuse se distingue aussi bien par ses avancées technologiques que par son intérieur futuriste. À cette occasion, l'importateur a souligné que : « Le Festival international du film de Marrakech est l'événement phare du cinéma au Maroc. Il bénéficie d'une forte notoriété et d'une image prestigieuse dans le monde arabe et à l'international. À travers ce partenariat prestigieux avec la Fondation du FIFM, Smeia affirme sa volonté de contribuer au rayonnement de l'image du Maroc à l'échelle internationale ». Pour rappel, le FIFM s'est forgé une grande notoriété dans le monde du septième art ? grâce à de grandes figures du cinéma mondial qui s'invitent sur le tapis rouge.

## Hyundai Accent La boîte 7DCT arrive

Compacte homogène et compétitive, la Hyundai Accent rejoint le club des i30 et i40 Facelift, en disposant désormais de la nouvelle boîte à vitesses 7DCT. Elle devient ainsi le premier modèle de son segment équipé d'une boîte à vitesses automatique offrant 7 rapports et un double embrayage. « Historiquement, l'Accent est leader de son segment. Aujourd'hui, nous consolidons ce leadership en étant la seule marque à proposer cette technologie sur le segment et à un prix hautement compétitif », souligne Zineb Oukacha, directrice Marketing et Communication de Hyundai Maroc. Cette dernière ne manque pas d'ajouter que : « Le lancement sur l'Accent de la boîte 7DCT, qui a été intégralement développée par Hyundai, s'inscrit pleinement dans notre philosophie Modern Premium, à travers laquelle nous proposons aux consommateurs des voitures compétitives, équipées des meilleures technologies de sécurité, de performance et de confort ».

Les avantages de la nouvelle boîte 7DCT sont nombreux,

à commencer par un agrément de conduite en hausse, mais aussi une baisse de la consommation et émissions de CO<sub>2</sub>.

Techniquement, la nouvelle boîte est composée de deux demi-boîtes, fonctionnant de pair avec leurs propres embrayages. L'une s'occupe des rapports pairs, l'autre, des rapports impairs. Le premier embrayage principal engage les rapports, et le second embrayage pré-enclenche le rapport suivant. Ainsi, en quatrième vitesse, la cinquième ou la troisième sont déjà pré-enclenchées, en fonction du rythme de conduite imposé par le conducteur.

Outre la nouvelle boîte à vitesses, l'Accent 7DCT reçoit le système électronique de stabilité (ESP). La nouvelle finition de l'Accent est proposée à 188.000 DH, avec un moteur diesel de 1.6l CRDI développant 136 ch.

## L'enseigne de service après-vente Auto One s'installe à Casablanca



Le service Après-vente se s'enrichit au Maroc par l'arrivée d'un nouvel opérateur. Il s'agit de l'enseigne, Auto One, qui vient de voir le jour à Casablanca. Elle propose un nouveau concept de centre automobile

de proximité associant la vente, l'entretien, la réparation et le montage.

Situé au sein du centre Atacadao Ain Sebaâ, sur une superficie de 400 m<sup>2</sup> et ouvert tous les jours de la semaine de 8h30 à 20h, Auto One Ain Sebaâ propose à ses clients de nombreux produits (pneus, jantes, huile, batteries, autoradios, GPS, produits d'entretien, accessoires intérieurs, produits Tuning, pièces mécaniques?).

L'objectif pour Hicham Sentissi, directeur général de la nouvelle enseigne, est d'offrir le meilleur service au client : « Nous voulons améliorer et simplifier la vie des automobilistes en leur apportant le plus haut niveau d'expertise pour leur sécurité et leur bien-être ».

Auto One réunira en un seul espace trois univers dédiés à l'automobile : l'équipement, l'entretien et la réparation. Le client pourra suivre toutes les opérations effectuées sur son véhicule depuis la zone d'attente située en magasin. Ce dernier compte près de 3.000 références. Un site e-commerce sera également de la partie, pour commander et acheter des articles directement en ligne. Le promoteur du projet ne compte pas en rester là. En effet, il prévoit l'ouverture de cinq centres Auto One à travers tout le royaume, d'ici 2020.

CONNECTEZ-VOUS  
AU MEILLEUR PRIX



Modem

+

10 Go  
Valable  
1 mois

SANS ENGAGEMENT

www.iam.ma



Dans la limite du stock disponible

Zonablu@DDF

Illustration: Al Maghribi Société Anonyme à Direction et à Conseil de Surveillance au Capital de 274 572 000 DH - Siège Social : avenue Amalaki Hay Riad, Rabat - RC 08 87 Rabat.

## Ford inaugure officiellement son nouveau showroom à Casablanca



Situé sur l'axe de l'autoroute Casablanca-Rabat, le nouveau centre Ford fait partie d'un complexe du groupe Auto Hall, construit sur un terrain de près de 10 ha. Il est construit selon des normes internationales, avec une salle d'exposition de 700 m<sup>2</sup> pouvant accueillir jusqu'à 15 voitures. L'espace SAV, de son côté, peut recevoir jusqu'à 60 voitures par jour.

À cette occasion, Abdelouahab Ennaciri, directeur général délégué de Scama, importateur de la marque Ford, a déclaré : « L'ouverture de ce centre moderne permettra de mieux servir les clients actuels et d'en prospecter de nouveaux, afin d'accroître la part de marché et de fidéliser la clientèle ». Forte d'une croissance soutenue, Ford Maroc continue d'étoffer son réseau de points de vente sur le marché national. En plus de neuf nouveaux showrooms inaugurés cette année dans huit villes, la filiale du groupe Auto Hall vient de célébrer en grande pompe l'inauguration de son grand showroom dans la capitale économique.

De son côté, le vice-président Ford Marketing, Sales & Service Afrique et Moyen-Orient, Kalyana Sivagnanam, a déclaré : « Nos équipes respectives ont travaillé ensemble pour donner à cet espace la Ford Touch<sup>2</sup> qui distingue nos showrooms à travers le monde et où nos clients se sentent à l'aise et peuvent ainsi expérimenter toute la dimension de la marque Ford, grâce aux conseils professionnels de nos équipes Vente et Service ». L'inauguration officielle du nouveau showroom a été également l'occasion pour présenter au public la dernière génération de la Ford Mustang, qui est désormais commercialisée au Maroc. Proposée en coupé et en

cabriolet, les deux déclinaisons reprennent à leur compte des éléments stylistiques appartenant au patrimoine génétique de Mustang, à l'instar des feux arrière triple-barre en trois dimensions, de la calandre trapézoïdale et du carénage avant en gueule de requin. La Mustang est disponible en motorisation EcoBoost 2.3 litres développant 314 ch. Quant au prix, il démarre à 530.000 DH.

## Total Excellium Nouvelle génération



Afin de mieux satisfaire sa clientèle, Total Maroc a mis sur le marché une nouvelle génération de Total Excellium. Il s'agit d'un concentré de technologie, qui permet de mieux protéger le moteur, en garantissant jusqu'à 89% d'encrassement en moins. Ceci permet une plus grande longévité du moteur et a un effet positif sur la consommation de carburant, tout en réduisant les émissions polluantes.

L'évolution du Total Excellium vise à accompagner l'évolution technologique de plus en plus rapide des moteurs. En effet, les véhicules ont fortement évolué, pour répondre aux contraintes des normes de dépollution. Les nouvelles motorisations sont donc de plus en plus exigeantes envers le carburant, à cause de températures et pressions élevées.

En éliminant les dépôts, les carburants Total Excellium permettent à votre moteur de conserver ses performances. Grâce aux molécules diminuant les frottements entre les pièces métalliques, il permet de réduire l'usure de la mécanique, pour une longévité accrue.

Total Excellium Diesel protège les injecteurs des moteurs les plus récents, comme les plus anciens, contre tous les types d'encrassement. En conférant au carburant une meilleure filtrabilité, ce carburant permet de préserver le filtre à gazole des encrassements prématurés.

NOUVELLE JAGUAR XF

# L'ESPRIT GENTLEMAN ... PROVOCATEUR



Sous réserve d'acceptation du dossier par l'organisme de crédit.

## DIESEL À PARTIR DE 479 000 DH TTC, CRÉDIT 0%

Raffinée quand vous le souhaitez, dynamique quand vous le voulez. Avec ses nouvelles motorisations Diesel Ingenium ultra-efficientes, la toute nouvelle Jaguar XF affiche une sobriété exceptionnelle à partir de 4 l/100 km et des émissions limitées dès 104 g/km de CO<sub>2</sub>. Le nouveau système d'infodivertissement améliore votre expérience de conduite en vous assurant un voyage plus sûr, plus agréable et mieux connecté.

[smela-jaguar.com](http://smela-jaguar.com)



## THE ART OF PERFORMANCE

SMEIA IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca - Smela 0522 40 07 01  
Tanger - Smela Tanger 0539 39 94 30

Rabat - Ryad Auto, Groupe Smela 0537 71 62 00  
Marrakech - Smela Marrakech 0524 32 72 32

## L'assurance s'enrichit d'un dispositif de médiation

Bonne nouvelle pour les assurés. La Fédération marocaine des sociétés d'assurance et de réassurance (FMSAR), en partenariat avec la Direction des assurances et de la prévoyance sociale (DAPS), ont annoncé la mise en place d'un dispositif de médiation, qui est opérationnel à partir du 1er janvier 2016.

Il s'agit d'un nouveau moyen de règlement des litiges, ayant pour but de fluidifier le règlement d'un certain nombre de dossiers et d'éviter aux assurés le recours systématique aux tribunaux. En effet, si le différend persiste après épuisement des procédures internes de traitement des réclamations propres à l'entreprise d'assurances, le médiateur peut alors être saisi. Seuls les litiges opposant exclusivement les particuliers aux entreprises d'assurance, qui n'ont pas fait l'objet d'une action en justice et dont le montant est supérieur à 5.000 DHS sont concernées par cette nouvelle mesure. Il y a lieu de noter que le recours au service du médiateur est gratuit pour le demandeur et son avis s'impose à l'entreprise d'assurances lorsque le montant ne dépasse pas 50.000 DHS.

Le premier médiateur à prendre en charge cette nouvelle mission est un homme qui connaît bien les arcanes du secteur. Il s'agit de monsieur Mohamed Saidi. Comptable de formation, il a débuté sa carrière à la DAPS qu'il quitte au bout de quelques années pour rejoindre la Société centrale de Réassurance (SCR) où il a occupé un poste de direction. En 1993, il prend la direction de la Compagnie d'assurance transport (CAT) dont il est le fondateur. Mohamed Saidi a également été, pendant deux ans, directeur général de la FMSAR.

## Volvo Maroc Grandes ambitions 2016

Scandinavian Auto Maroc, importateur marocain de Volvo, nourrit de grandes ambitions pour 2016. En effet, en plus d'ouvrir ses nouveaux locaux à Casablanca, il compte mettre en place cinq nouvelles représentations dans les principales villes du royaume. Le catalogue de l'importateur sera également enrichi par l'arrivée de la nouvelle S90, porte-étendard de la marque suédoise. Autant dire que c'est le branle-bas de combat pour rattraper le repli des ventes en 2015 et atteindre l'objectif des 700 livraisons en 2016. Les ouvertures les plus

imminentes sont celles des showrooms de Casablanca et Fès. Trois nouveaux points de vente verront le jour durant le premier semestre 2016, notamment ceux de Tanger et de Marrakech (fin du premier semestre) et ensuite celui d'Agadir (deuxième semestre). Enfin, un nouveau showroom s'ouvrira à Rabat et deviendra opérationnel lors du troisième trimestre 2016.

Il est à noter que ces nouvelles représentations sont en phase avec la dernière charte institutionnelle du constructeur et les normes « Volvo Retail Experience » (VRE).

## Jacques Prost DG de Renault Maroc prend sa retraite



Après 38 ans de bons et loyaux services au sein du Groupe Renault, Jacques Prost, directeur général du Groupe Renault Maroc part à la retraite. L'intérim de la direction générale du Groupe Renault Maroc sera assuré par le directeur des opérations de la Région Afrique-Moyen-Orient, Inde du Groupe Renault, M. Bernard Cambier. Jacques Prost a, depuis son arrivée au Maroc en novembre 2012, déclenché une nouvelle dynamique au sein du Groupe, avec tout d'abord, la mise en place d'une vision à l'horizon 2016, ayant comme slogan « Renault Maroc, l'excellence sans frontières ». Cette vision, s'articulait autour de quatre axes : Entreprise, Collaborateurs, Client et Rayonnement externe. L'ancien DG était également l'instigateur de la restructuration du Groupe autour de trois entités opérationnelles -Renault Commerce, la SOMACA et l'usine de Tanger- avec des centres de service partagés pour les activités transverses.

Pour rappel, le groupe avec ses deux marques Renault et DACIA est leader du marché et produit près de 300.000 véhicules dans ses deux usines (la SOMACA et l'Usine de Tanger) et aura exporté en cette fin d'année, son 500.000e véhicule à partir de Tanger, depuis le lancement de l'activité de l'usine en 2012.



## Auto Bild Kia brigue la 1<sup>re</sup> place



Le magazine Auto Bild vient de publier le rapport Qualité 2015, qui classe Kia Motors à la première position. Pour ce rapport, ont été pris en compte la satisfaction client, la fiabilité et la qualité sur le long terme, de 20 grandes marques automobiles sur le marché allemand. Kia est arrivée ex-aequo avec Mazda, en remportant une note globale de 2,14 (sur une échelle de 1 à 5). Le rapport annuel sur la qualité d'Auto Bild calcule la note globale de chaque fabricant sur la base de sept critères : les résultats d'une enquête de satisfaction client Forsa, commandée par Auto Bild, le nombre de rappels de véhicules et les incidences des travaux de réparation, le dernier rapport du TÜV, les garanties des fabricants en plus des trois catégories exigées par les éditeurs d'Auto Bild: les résultats des essais longue durée effectués par le magazine, les résultats des tests de garage et enfin, l'analyse de plus de 10.000 lettres de réclamations des lecteurs émises à la revue durant l'année 2015.

## Hyundai Une équipe de choc

Pour lancer sa nouvelle marque premium, Hyundai n'a pas fait les choses à moitié. En effet la Genesis, a été confiée à Manfred Fitzgerald qui a été designer et directeur marketing de Lamborghini entre 2006 et 2011. L'ancien de la maison VAG, sera en charge de la gestion de la stratégie et du développement de Genesis et ne sera pas le seul à avoir quitté le groupe allemand pour mettre à profit son expérience au sein du groupe Coréen. En effet, Fitzgerald retrouvera le Belge Luc Donckerwolke qui est passé par Audi, Lamborghini, Seat et Bentley où il a été en charge du style depuis 2012. Décidé d'offrir des véhicules haut de gamme à sa clientèle, le groupe Coréen avait commencé à former son équipe bien avant puisqu'il y a un an c'est un autre poids lourd qui a été embauché.

Il s'agit d'Albert Speer qui a été à la tête de BMW Motorsport et qui est désormais vice-président exécutif en charge de l'ingénierie dans le groupe Hyundai.



## Porsche Résultats historiques

Porsche vient d'enregistrer un nouveau record, en dépassant la barre des 200.000 livraisons en 2015. En effet, ce sont exactement 209.894 voitures qui ont été livrés partout dans le monde, un chiffre qui enregistre une hausse de 24 % par rapport à l'année dernière. Comme l'a souligné Detlev von Platen, membre du directoire de Porsche AG, responsable des Ventes et du Marketing, en dépassant la barre des 200.000 véhicules livrés, Porsche a atteint une étape de sa stratégie 2018, bien avant le délai imparti. Rien que durant le mois de novembre dernier, 18.110 Porsche neuves ont été vendues, dont 6.579 Cayenne. En effet, le SUV est toujours le produit phare de la marque et a accumulé plus de 68.000 véhicules l'an dernier, soit une augmentation de 14%. Quant aux ventes par pays, c'est la Chine qui s'est placée en tête, avec plus de 54.000 véhicules vendus, soit une hausse de 34%, les Etats-Unis avec plus de 47.000 unités se placent en deuxième position, au moment où tout le marché européen cumule près de 70.500 ventes, avec une croissance de 30%.



EXCLUSIF

# Ta3wid Sari3

## L'indemnisation ultra rapide



Quand vous faites un accident, ce dont vous avez le plus besoin, c'est l'écoute et la réactivité de votre assureur auto, et surtout sa rapidité. Mais chez Wafa Assurance, et grâce à Ta3wid Sari3, cette indemnisation est ultra rapide. Après votre accident, notre service assistance vous prend en charge avec l'intervention du « constateur » et de l'expert, qui, en course contre le temps, vous simplifient la vie pour que vous puissiez récupérer votre indemnisation, si rapidement que vous en êtes même surpris !  
Sitôt l'accident déclaré à votre agent, sitôt le chèque d'indemnisation vous est remis !



تأمين الوفاء  
Wafa Assurance

WafaTo

Lina Kamlin'e

wafaassurance.ma

App My Wafa  
à télécharger sur



Appelez-nous au  
**080 100 30 30**  
Coût d'une communication locale

## Tesla Bientôt la voiture autonome



Elon Musk, Fondateur et actuel patron de Tesla, vient de révéler qu'un véhicule complètement autonome devrait voir le jour d'ici deux ans. Il y a quelques mois, la marque a franchi une étape importante qui lui permettrait de lancer prochainement son véhicule autonome à 100% grâce au mode « Autopilot ». Les dernières mises à jour de la version 7.0 du logiciel embarqué dans les modèles californiens, offre en effet une autonomie de conduite notamment sur autoroute et avec une météo favorable. Le PDG de Tesla a déclaré avoir toutes les pièces à disposition et qu'il suffisait de les mettre en place et faire en sorte qu'elles fonctionnent quel que soit l'environnement. Il estime que le lancement pourrait être retardé uniquement à cause des juridictions en place concernant les véhicules autonomes. Une Tesla autonome est donc attendue d'ici deux ans, au moment où d'autres marques tablent plutôt sur l'horizon 2020.

## Jannarely Design-1 Une nouvelle sportive

Une nouvelle marque de voitures vient de naître aux Emirats Arabes Unis. Fondée par le Français Anthony Jannarely, qui a été designer en chef de W Motors et qui a surtout imaginé le style du Zarooq Sand Racer et par Frédéric Juillot, un autre Français qui lui, est à la tête d'Equation Composite, Jannarely s'est inspiré de la Ferrari 250 Testarossa pour son premier concept, tout simplement, nommé Design-1. Elle rend hommage à la voiture de course transalpine, à travers son museau proéminent et ses ailes avant creusées. Animée par un V6 3.5 atmosphérique d'origine Nissan, qui est couplé à une boîte mécanique à 6 rapports, elle compte 304

canassons. Ce chiffre est loin d'être un hasard, puisque c'est exactement la même puissance que développait V12 3.0 Colombo de la Ferrari 250 Testarossa. N'affichant que 710 kg sur la balance grâce à une composition à 100% en fibre de carbone, elle atteindrait les 100 km/h en 4 secondes seulement. Prévue pour l'été 2016, la Janarely Design-1 sera dans un premier temps limitée à 30 exemplaires seulement.



## Michael Mauer À la tête du design VW

Walter de Silva a pris sa retraite et quitté ses fonctions à la tête du design du groupe Volkswagen, mais a ceci dit conservé des fonctions de « conseil ». Pour le remplacer, c'est Michael Mauer qui a été nommé pour diriger le design du groupe. Agé de 53 ans, il a commencé sa carrière chez Mercedes, où il a signé le design de la Classe A, de la SLK et de la SL entre 1995 et 1999. Après un bref passage chez Smart, il est resté chez Saab jusqu'en 2003, mais c'est à son arrivée chez Porsche, en 2004, qu'il a réellement fait parler de lui. En effet, Mauer a dessiné le Cayenne, le Macan, la Panamera, la 918 et la 911 type 991. C'est grâce à cette dernière qu'il a remporté le Red Dot Award en 2012. Ceux qui connaissent son parcours savent qu'il ne marquera pas de rupture avec son prédécesseur, mais optera plutôt pour une évolution en douceur et un respect des codes stylistiques de chacune des marques du groupe.





**VoitureAuMaroc.com**  
Votre Voiture Vous Attend!

### DODGE



#### Ram 2011 Casablanca **Particulier**

Exemple 37 000 kms 32 Cv V8 Pickup 5 portes presque neuf importé des Etats-unis Boite à vitesse automatique

**520 000 dhs - 0033664179756**

### JAGUAR



#### XF 2012 Casablanca **Particulier**

Diesel 9 Cv 92 000 kms couleur blanc boîte à vitesse automatique - toutes options - palanets au volant, sièges électriques, intérieur cuir beige

**310 000 dhs - 06.61.76.81.13**

### VOLKSWAGEN



#### Touareg 2011 Casa **AB auto**

Diesel 86 000 kms 12 Cv V6 couleur marron boîte à vitesse automatique finition Pullman avec 10 airbags - jantes alu & sièges cuir xénon palanets

**310 000dhs - 06.61.18.32.38**

### LAND ROVER



#### Evoque 2013 Casa **FLASHAUTO**

Diesel 57 000 kms 9 cv Boite à vitesse automatique couleur noir SD4 avec toit panoramique coffre électrique jantes 20" sono méridien sièges mémoire

**450 000 dhs - 06.11.01.01.08**

### PORSCHE



#### Panamera 2014 Casa **AB auto**

Diesel 33 000 kms 12 Cv boîte à vitesse automatique couleur blanc sièges cuir électriques chauffants xénon régulateur de vitesse coffre auto électrique

**Prix non précisé - 06.61.84.37.33**

### BMW



#### Serie 5 2015 Casa **Particulier**

Diesel 28 000 kms 8 Cv boîte à vitesse automatique couleur noir immatriculation Rabat- intérieur cuir beige - phares bi-xénon

**450 000 dhs - 06.61.04.05.80**

### PORSCHE



#### Cayenne 2010 Tanger **Particulier**

Essence 84 000 kms 26 Cv V8 couleur blanc véhicule entretenu chez le concessionnaire Porsche de Marbella Origine Magnum importée neuve

**390 000 dhs - 06.61.97.09.71**

### MERCEDES-BENZ



#### Classe C 2015 Casa **Particulier**

Diesel 4 000 kms Manuelle 6 Cv Garantie 5 ans Pack AMG Jantes 18 Run Flat assistant anti Sommeil sièges électriques DVD Bluetooth Full LED

**460 000 dhs - 06.10.13.25.84**

### MASERATI



#### Quattroporte 2014 Casa **MASERATI**

Diesel 45 000 kms 12 Cv Boite à vitesse automatique véhicule Avril 2014 visible au niveau du showroom de la marque Maserati sur Bd Zerktouni

**795 000 dhs - 06.08.88.87.22**

# MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE

## Un beau finish pour 2015

Si les importateurs de voitures au Maroc ont désenchanté lors des six premiers mois de l'année 2015, ils ont retrouvé le sourire lors du second semestre et plus particulièrement le mois de décembre qui s'est révélé fructueux. Dans ce contexte favorable où les ventes ont enregistré un bond de 7,5%, le segment du luxe a tiré son épingle de jeu.

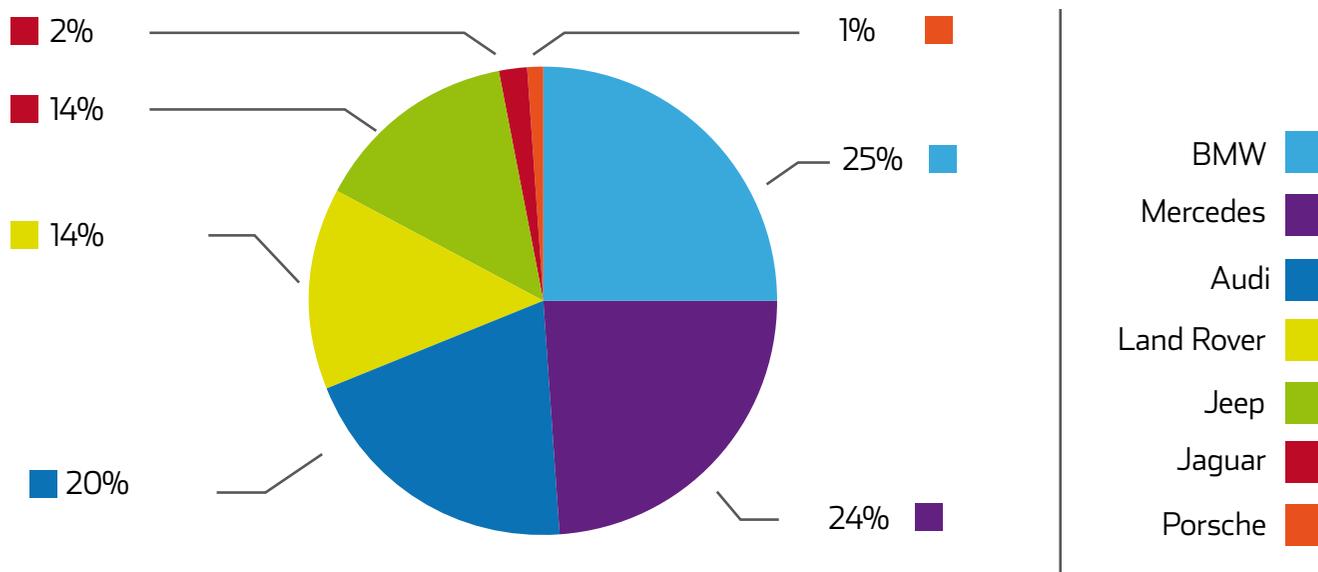
Après un premier trimestre où le marché automobile marocain a continué à être impacté par les soubresauts de la conjoncture économique morose, les importateurs ont pu limiter les dégâts au second semestre et terminé l'année sur une note positive. En effet, les chiffres fournis par l'AIVAM témoignent d'une progression des ventes en 2015 comparativement à l'année précédente : 131935 unités écoulées contre 122081 en 2014 soit une hausse de 7,5 %. Dans ce contexte plus favorable, les marques de luxe ont fait bien mieux que se défendre en enregistrant des résultats positifs. Cet engouement s'explique certes par les progrès enregistrés en terme de confort, de technologie embarquée et de performance par les marques de prestige mais il ne faut pas oublier les efforts consentis par les importateurs qui ont rivalisé à coup de promotions surtout en fin d'année pour attirer le chaland. D'ailleurs, l'analyse des chiffres de vente confirme cette dernière thèse dans la mesure où le pic des ventes a été réalisé pour la plupart des marques lors du mois de décembre.

A l'instar du premier semestre, les fluctuations ayant affecté les chiffres de vente n'ont pas impacté l'hierarchie au sein du segment du luxe. Ainsi, le leadership est toujours l'apanage de la marque à l'hélice qui a réalisé des ventes en progression très symbolique d'à peine 0,68% passant de 2199 à 2214 unités écoulées. Le pic des ventes a été atteint au mois de décembre avec 312 ventes. L'essentiel des ventes a porté sur la série 5 2.0 d 190 ch (250 transactions) et dans une moindre mesure le X3 18 d (111) et le

X5 25 d (98). Sur la seconde marche du podium, on retrouve la marque à l'étoile dont les ventes ont enregistré un bond de 12,8% passant de 1929 à 2176 transactions réalisées. A noter que l'essentiel des ventes a été assuré par la Classe A 1.8 109 ch (194 ventes) suivie de la CLA 170 ch 2.2 cdi (131) et de la Classe E 170 ch 2.2 cdi (100). Le plus gros volume a été enregistré au mois de décembre avec 305 unités écoulées. Quant à la troisième place, elle est toujours occupée par la marque aux anneaux dont les ventes ont connu une progression assez sensible. Ainsi, la C.A.C a réussi à écouler 1839 unités contre 1666 une année auparavant, soit une hausse de 10,38%. Le pic des ventes a été atteint au mois de décembre avec 249 ventes. Parmi les modèles les plus convoités, on trouve le Q5 TDI dans ses deux configurations de puissance 177 et 150 ch ainsi que l'A4 TDI de 143 ch.

En quatrième position pointe Land Rover qui a marqué le pas malgré l'indéniable succès de ses modèles. Ainsi, la marque a réussi à écouler 1305 unités en 2015. La meilleure performance a été celle du mois de décembre avec 133 transactions réalisées. La palme des meilleures ventes revient à la coqueluche de la gamme, le Range Rover Evoque qui continue à séduire la gente féminine surtout dans sa versions diesel de 150 (365 ventes), suivi du Range Sport 3.0 SDV6 292 ch (165).

La cinquième position est occupée par Jeep dont les ventes ont connu la progression la plus spectaculaire passant de 499 à 1265, soit une hausse de 153,51%



!!! Le plus gros des ventes a été réalisé au mois de décembre avec 188 transactions. Le modèle le plus apprécié de la marque reste incontestablement le Wrangler 2.8 CRD 200 ch (276 ventes) suivi du Grand Cherokee 3.0 CRD et dans une moindre mesure le Cherokee 2.0 MJT 170 ch.

Loin derrière se profile la légendaire marque de sport, Porsche, qui a gagné une place dans ce classement par rapport au premier semestre. Ses ventes en 2015 ont bondi de 118% passant de 80 à 175 ventes. Le pic des ventes a été atteint au mois de juin avec 24 unités écoulées. S'agissant des meilleurs ventes, le modèle phare reste incontestablement le Macan S dans sa version 3.0 TDI de 245 ch (81 transactions) suivi du

Cayenne doté de la même motorisation (43).

Enfin, les ventes de la marque au félin ont poursuivi leur trend baissier achevant l'année sur une contre performance de -33% en passant de 145 à 97 unités écoulées. C'est le mois d'octobre qui s'est révélé le plus fructueux pour la marque de Coventry avec 18 ventes conclues. Le modèle le plus plébiscité est toujours la XF qui dispose d'un grand capital de séduction grâce à son esthétique mêlant élégance et sportivité et à son raffinement. C'est sa version diesel 2.2 litres de 190 ch qui se distingue par son étonnante frugalité et son prix compétitif qui a réussi à convaincre 77 clients à sortir leur carnet de chèque.

par Amal Razine

## ESSAI RENAULT TALISMAN RENAULT SORT SON TALISMAN

Le dernier modèle de Renault porte parfaitement bien son nom. Après le succès de la marque dans ce segment du temps de la Laguna, il fallait sortir le grand jeu, pour reconquérir un public de plus en plus exigeant. On dit que « la persévérance est un talisman pour la vie » et il semblerait que Renault ait trouvé le sien. Rompant avec le style de la familiale de la marque, elle se veut plus moderne, mais aussi sportive, en s'inspirant des codes stylistiques des nouveaux modèles de la marque. Pour apprécier les lignes et les valeurs du nouveau fleuron familial français, nous avons été invités à l'essayer à Florence, en Italie. Cet essai nous a permis d'apprécier autant ses qualités familiales, grâce entre autres à son confort et à son habitabilité, que ses qualités sportives, grâce à un comportement exemplaire sur la route.





ESTABLIŠČINA ZA PRAVO

DW-676-YJ

P4 94114

P4 94298

P4 94312

P4 94326

P4 94340

P4 94354

P4 94368

P4 94382

P4 94396

# Actu évènement



Pour partir à la conquête du marché mondial avec sa familiale, après la disparition de la Laguna, Renault a opté pour une Talisman plus longue, plus spacieuse et surtout suréquipée. C'est à Chantilly qu'elle a été dévoilée pour la première fois en juillet dernier, alors que le grand public a pu la découvrir de plus près

deux mois plus tard, au Salon de Francfort. Quant à nous, pour mieux la connaître c'est à Florence que nous avons été conviés. Après une présentation des caractéristiques de la française, l'heure du face à face est enfin arrivée. Premier constat, la Talisman rompt complètement avec





le style de sa devancière et au niveau des dimensions également, puisqu'elle gagne 15 cm en longueur. À l'avant, la française revendique son appartenance à la famille au losange, à travers une large calandre proéminente et un logo qui ne passera pas inaperçu. Forcément, la familiale reprend les codes stylistiques

de la marque, qui ont été aperçus auparavant sur l'Espace, la Mégane ou encore le Kadjar. Avec son long capot nervuré et ses feux diurnes en forme de C, elle s'impose et peut intimider à travers son regard. Si elle met en avant des lignes modernes et plus marquées que sur sa devancière, elle revendique ceci dit une





silhouette statuaire. La Talisman, grâce au dessin effilé de ses vitres arrière, a également des airs de coupé, qui accentuent son côté dynamique. À l'arrière, le hayon de la Laguna a disparu au profit d'une malle qui intègre un becquet et un bandeau lumineux qui lui profère une signature unique.

Avant de prendre le volant, nous nous sommes accordés un moment pour examiner l'intérieur et profiter du confort qu'il nous a offert. Au moment de l'ouverture de la portière, la version qui a été mise à notre disposition avait droit aux sièges à réglages électriques, qui reculent automatiquement pur



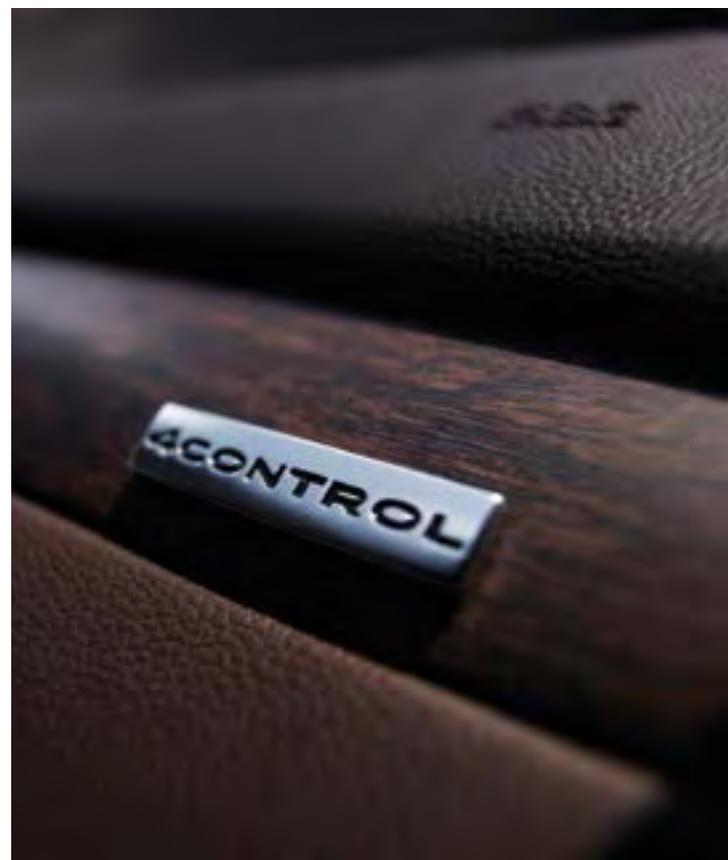


faciliter l'accès à bord. Offrant un maintien louable, ils sont également ventilés, chauffants et pour les plus capricieux, l'option de massage ne sera pas de trop. Pour les habitués de la marque, ils reconnaîtront rapidement la planche de bord, inspirée de la Mégane, mais qui a été rehaussée à travers, notamment, des inserts imitations bois et un grand écran tactile de 8,7", qui a été placé en hauteur, il y a lieu de noter que c'est le plus dans cette catégorie. Ces matériaux sont aussi agréables à l'œil qu'au toucher et la finition mettra tout le monde d'accord. Avec une longueur qui atteint 4,85 mètres, les passagers arrières ne peuvent pas se plaindre avec tout l'espace dont ils disposent, pour profiter agréablement du voyage. Avec un coffre de 608 dm<sup>3</sup>, qui peut atteindre un volume de 1.022 dm<sup>3</sup> en rabattant les dossiers de banquette, la Talisman occupe une place de choix dans sa catégorie.

Pour sillonner les routes de la capitale de la Toscane, Florence, c'est la version d'essai 1.6 dCi qui développe 160 ch et un couple de 380 Nm que nous avons prise en main. Sur cette version, les équipes de Renault ont opté pour une boîte à vitesses E DC à double embrayage, qui nous a offert de belles sensations au volant. Pour se distinguer des autres modèles de la gamme et se permettre de viser la catégorie premium, la Talisman fait appel à un système Multi-Sens, qui allie un châssis 4Control et un amortissement piloté. Le principe est simple, puisqu'en dessous de 60 km/h, les roues arrière braquent dans le sens opposé des roues avant. Au delà de cette vitesse, le braquage devient parallèle. Mais il faut savoir que la vitesse où le sens de braquage s'inverse diffère selon les modes : 50 km/h en Éco, 60 en Neutre et 80 en Sport. Le 4Control, donc, accroît la maniabilité en ville, réduisant le diamètre de braquage et améliore la stabilité sur la route. C'est surtout cette deuxième capacité qui nous a

permis de négocier les virages italiens avec tranquillité. La précision de conduite ne souffre aucune critique et les mouvements de caisse ne se font pas ressentir.

La Renault Talisman ne peut que faire une entrée fracassante sur notre marché. Regroupant toutes les caractéristiques et qualités dont aura besoin sa clientèle, la française est une star née pour briller et pour offrir une alternative élégante, moderne, sportive et suréquipée dans une catégorie à la recherche de nouveautés et de fraîcheur.





## SALON DE DUBAI MEILLEUR SALON DE LA RÉGION MENA

À l'image de la démesure de Dubaï, son Salon automobile est tout aussi grandiose. Cette biennale en est à sa treizième édition. Elle a réuni un parterre de sportives en tous genres, et mêmes des nouveautés présentées en avant-première mondiale, dont la Fenyr Supersport. En tout, 700 voitures ont été exposées sur une superficie de 85.000 m<sup>2</sup>. Gentlemen Drivers était de la partie et vous a concocté un florilège des modèles qui ont le plus marqué cette grand-messe émiratie de l'automobile.



**Fenyr Supersport**

Présentée en avant-première mondiale, la Fenyr Supersport est la seconde sportive du constructeur libano-émirati 'W Motors', après la Lykan Hypersport. Encore plus féroce, ce modèle est doté d'une carrosserie

entièrement en fibre de carbone, et profite d'un flat-six 4.0 biturbo fort de 900 ch et 1.200 Nm de couple. W Motors communique un 0 à 100 km/h expédié en 2,8 secondes pour une vitesse de pointe dépassant 400 km/h. Il y a lieu de noter que la Fenyr Supersport fera l'objet d'une production limitée à 25 exemplaires.





Le prix unitaire de ce monstre s'élève à 3,4 millions de dollars.

#### **McLaren 650S Spider Al Sahara 79**

À l'occasion du Salon de Dubaï, le département de personnalisation (et celui des projets spéciaux) du constructeur de Woking a levé le voile sur la 650S Spider Al Sahara 79. Il est à signaler que le numéro 79 dans la classification atomique renvoie à l'or, qui fait partie des composantes de ce supercard'exception ! En effet, des particules d'or 24 carats ont été ajoutées dans la peinture ou sont disséminées ici et là au sein de l'habitacle. Pour le reste, on découvre une lame et un diffuseur en fibre de carbone. À bord, c'est un contraste entre cuir noir et cuir blanc amande, qui habille généreusement l'ensemble. Mise en vente, cette McLaren 650S Spider Al Sahara 79 s'affiche à un tarif équivalent à quelque 370.000 euros.

**Brabus 700 Coupé**

Au Salon de Dubaï, le préparateur allemand de Bottrop a levé le voile sur la Brabus 700 Coupé qui n'est autre qu'une déclinaison délurée du Mercedes-AMG GLE 63 S Coupé.

Lors de cette métamorphose, le SUV troque son déjà vaillant V8 5,5l de 585 ch et 760 Nm au profit d'un V8 d'une puissance de à 700 ch pour un couple de 960 Nm. Comptez 300 km/h en vitesse de pointe débridée et 4 secondes pour s'affranchir du 0 à 100 km/h. S'agissant de l'esthétique, cette déclinaison reprend des éléments déjà vus sur le Mercedes-AMG GLE 63 S à savoir un kit aérodynamique composé d'éléments en carbone, des boucliers avant (intégrant des feux à LED) et arrière redessinés, un diffuseur, un aileron de toit et de nouvelles sorties d'échappement.

#### **Alfa Roméo Giulia et 4C**

La nouvelle Alfa Romeo Giulia était l'une des grandes vedettes de l'édition 2015 du Salon. Et c'est la version la plus puissante de la gamme qui a trôné sur le stand de la marque italienne. Il s'agit de la nouvelle Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, propulsée par un V6 2,9 litres turbo-essence de 510 ch, inspiré de la technologie et de l'expertise technique de Ferrari. La Giulia Quadrifoglio garantit des performances inédites : une vitesse de pointe de 307 km/h et un parcours de 0 à 100 km/h en à peine 3,9 secondes. Cette Giulia s'avère également la plus efficiente en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> avec seulement 198 g/km.

Aux côtés de la nouvelle Giulia, le visiteur du Salon avait l'occasion de découvrir également l'interprétation de l'Alfa Romeo 4C par le préparateur transalpin Garage Italia Customs, un one-off baptisé « La Furiosa ». Revêtu d'une livrée spécifique rouge « Accursio » dégradée, dont le nom fait référence au futur quartier général de Garage Italia Customs de Piazzale Accursio (Milan), « La Furiosa » dispose également de divers éléments en carbone (rétroviseurs, toit...).

#### **Aston martin DB 10**

La voiture du plus célèbre des agents secrets, « James Bond », dans son dernier film « Spectre », la sublime DB10, a orné le stand de la marque à Dubaï. Outre une ligne des plus aguicheuses, le bolide dispose du moteur V8 4.7 litres maison, capable de développer la puissance de 436 chevaux au régime de 7.300 tr/min, pour un couple maximal de 490 Nm, après 5.000 tr/min. Seule ombre au tableau, cette jolie œuvre d'art

## Actualités



n'a été produite qu'à dix exemplaires, dont huit utilisés pour les besoins du tournage du film.

### Nouvelle Porsche 911 Carrera

La Porsche 911 restylée a été présentée lors du Salon de Dubaï. Si esthétiquement, les changements se résument à de menues retouches, sous le capot, c'est bien la révolution. Ainsi, les nouvelles Porsche 911 Carrera et 911 Carrera S adoptent un turbo et même deux. Exit les moteurs 3.4 et 3.8 atmosphérique

et place à un bloc 3.0 biturbo. Si la cylindrée et les consommations baissent, la tradition Porsche est respectée : puissances et performances sont en hausse.

Que les passionnés se rassurent, la fiche technique et les performances annoncées de la 911 restylée ont de quoi donner le sourire. Le nouveau 3.0 biturbo développe 370 ch dans la Carrera, et 420 ch dans la Carrera S. C'est 20 ch et 60 Nm de plus qu'auparavant. Ces deux versions abattent respectivement le 0 à 100





km en 4,2 et 3,9 secondes et les vitesses de pointe atteignent 295 et 308 km/h.

Pour les modèles équipés de la boîte PDK, un nouveau mode « Sport Response Button » permet de pré-conditionner le groupe moto-propulseur, pour optimiser l'accélération pendant 20 secondes, dans le cas d'un dépassement, & par exemple.

### Ford GT

Les lignes de la Ford GT 2016 sont résolument contemporaines, en particulier sur la partie aérodynamique, avec son arrière fuselé autour du moteur, laissant passer l'air autour des roues arrière, évoquant des modèles de compétition actuels.

Ce nouvel opus de la mythique super sportive Ford a attiré la foule sur le stand de la marque à l'ovale bleu. Et pour cause, la sportive est sublime, avec ses lignes résolument contemporaines, en particulier la poupe aérodynamique ; avec son arrière fuselé autour du moteur, laissant passer l'air autour des roues arrière, évoquant des modèles de compétition.

À l'intérieur, on découvre un volant d'inspiration F1 et un tableau de bord entièrement numérique. Sous le capot, le nouveau modèle cache un V6 Ecoboost biturb50, couplé à une boîte à double embrayage et à sept rapports.

La production de la Ford GT concernera un volume annuel de 250 exemplaires. Pour les éventuels intéressés, le constructeur américain annonce que son prix sera de 400.000 dollars.

### Bentley Bentayga

Premier SUV de luxe de série signé Bentley, le Bentayga a été l'attraction du stand de Bentley lors du Salon de Dubaï. D'un point de vue purement esthétique,

l'identité Bentley se remarque d'un simple coup d'oeil. Les traits sont classiques, les pontons arrière marqués, la calandre se veut imposante et le faciès rappelle fortement la Continental GT

Très aguicheur à l'extérieur, le Bentayga se veut également redoutable sur le plan mécanique. Sous le capot : un nouveau moteur 6,0 litres W12 TSI, dont la puissance prend place et peut délivrer 608 chevaux et 900 Nm de couple. Le tout est couplé à une boîte automatique ZF à huit rapports. Il y a lieu de signaler que la transmission intégrale s'associe à un différentiel central Torsen et à un différentiel arrière ouvert, ce qui offre un choix de huit modes de conduite différents. Grâce à cette cavalerie, le 0-100 km/h n'est qu'une formalité expédiée en 4,1 secondes pour une vitesse de pointe qui atteint les 301 km/h, ce qui fait du Bentayga le SUV de série le plus rapide au monde.

### Jaguar F-Pace

Devant être révélé au prochain Salon de Francfort mi-septembre, sous sa livrée définitive, le Jaguar F-Pace a ravi les amateurs de la marque, qui se sont attroupés pour l'admirer. Esthétiquement, le F-Pace s'inspire du concept-car C-X17. Il en ressort un SUV imposant, mais qui garde une ligne dynamique et résolument sportive. À l'intérieur, la présentation et la finition ne dérogent pas aux standards de la marque au félin. Mais le constructeur pouvait aussi compter sur Land Rover, faisant partie du même groupe, pour offrir une transmission intégrale digne de ce nom, associée à toute la batterie de systèmes électroniques, affinés après une année, notamment sur le Range Rover, comme l'Adaptive Surface Response, pour répondre à tous les types de terrain ou encore le All Surface Progress Control, sorte de régulateur de vitesse pour le hors-piste.

# RINSPEED ETOS



## PLACE AU PILOTE AUTOMATIQUE

S'il y a dans le secteur de l'automobile un segment encore vierge ou presque, c'est bien celui des voitures de sport autonomes. Un terrain que tente de défricher Rinspeed, le constructeur et préparateur suisse, en réalisant le prototype Etos. Un projet décalé comme il en aime faire de temps à autre, à l'image de la sQuba, qui est une voiture amphibie fonctionnant au gaz naturel.





Ce nouveau prototype sera présenté lors du Consumer Electronics Show (CES) 2016, organisé en janvier à Las Vegas. Basée sur une BMW i8, sa particularité est d'embarquer une plateforme de décollage pour un drone. En fait, la lunette arrière de ce véhicule est réduite à sa plus simple expression pour laisser la place à une plate-forme matérialisée par un grand H permettant de faire décoller et atterrir des drones. Selon un communiqué du constructeur suisse, le drone servira "pour faire livrer des fleurs, par exemple, ou filmer le bolide en pleine course poursuite et partager

la vidéo avec des amis".

La Etos est également une voiture autonome. Dans ce mode, le volant se rétracte alors pour être remplacé par un écran incurvé, le même qu'on trouvera aussi à l'emplacement passager. Ces deux larges écrans incurvés sont prévus pour divertir conducteur et passager. Enfin l'Etos sera équipée d'un système d'infotainment Harmann qui fonctionne à la manière



d'un assistant personnel et peut anticiper les besoins du conducteur et de son passager.

Esthétiquement, le bolide affiche une allure sportive et épurée, tandis qu'à l'intérieur, il dispose d'un habitacle spacieux.

Pour l'instant, Rinspeed n'a pas donné de détails sur le pilote automatique. La Etos est donc vraiment un concept car, qui n'est pas près de voir le jour prochainement. On sera d'autant plus curieux de découvrir cette voiture de près que le préparateur précise que le matériau utilisé pour la voiture est innovant, avec une sensation magique au toucher.<sup>2</sup>

par Youssef Bennour



## **Koenigsegg** REGERA

### LA NOUVELLE REINE DES HYPERCARS

Koenigsegg a toujours été à l'avant-garde avec ses hypercars développant plus de 1.000 ch et ce avant même Bugatti, mais l'avènement des hybrides de Porsche, McLaren et Ferrari a bouleversé la hiérarchie. Koenigsegg réplique désormais avec la Regera hybride, de 1500 ch.







La megacar Koenigsegg Regera avait été révélée en mars dernier, lors du Salon de Genève. Celle-ci n'a d'autres ambitions que de régner sur le royaume des hypercars. D'ailleurs, son nom Regera (qui signifie "régner" en suédois) est sans équivoque.

Esthétiquement, l'Agera affiche une ligne très fluide, imposante, mais sans l'extravagance des Agera ou de la One :1. Mais malgré sa puissance monstrueuse, elle n'est pas pour autant la plus radicale des Koenigsegg. Elle joue même la carte du luxe et du confort, avec une isolation poussée, des sièges à réglage électrique à mémoire (8 positions), un système d'"infotainment" avec écran 9 pouces, une connexion wi-fi et 3G, des caméras à l'intérieur et à l'arrière de la voiture, des lumières d'ambiance, des tapis en cuir et un toit

amovible pour prendre l'air.

Au chapitre mécanique, trois moteurs électriques (2 à l'avant et un accouplé au moteur) fournissent plus de 700 ch et 820 Nm de couple qui viennent renforcer la puissance du moteur thermique, soit le V8 5,0l bi-turbo habituel de 1.100 ch et 1.280 Nm. En cumulé, la puissance oscille entre 1.750 chevaux et 1.800 ch et 2.200 Nm de couple, pour un poids limité à 1.628 kg pleins faits. Mais ce qui singularise la Regera, c'est sa transmission Koenigsegg Direct Drive inédite à un seul rapport, conçue en interne. Grâce au moteur électrique, le V8 ne peut entrer en jeu à partir de 50 km/h, vitesse suffisante pour qu'il puisse alors se connecter aux roues arrière, par l'intermédiaire d'un coupleur hydraulique. Ce procédé fait l'économie de plusieurs éléments habituels des transmissions classiques, ne



pèse pas très lourd et réduit les pertes de puissance. Ce gain de masse a permis d'installer une batterie lithium ion-phosphate fournie par le croate Rimac (88 kg), sans trop alourdir l'auto. Celle-ci accuse 1.420 kg sur la bascule, à comparer aux 1.675 kg d'une Porsche 918 Spyder. L'idée de se passer de boîte à vitesses et d'utiliser un moteur électrique pour faire partir la voiture n'est pas nouvelle. Les Mitsubishi Outlander PHEV et Honda Accord Hybrid reposent déjà sur ce principe. Il impose simplement de disposer de deux moteurs électriques, dont un capable de fonctionner en générateur et directement relié au moteur thermique, pour pouvoir recharger la batterie. Si le niveau de charge de cette dernière passe sous un seuil critique, il serait en effet impossible de faire démarrer la voiture. Sur la Koenigsegg Regera, c'est un troisième

moteur électrique (synchrone à aimants permanents et flux axial fourni par Yasa comme les deux autres), qui fait office de générateur, en même temps que de booster. Directement lié au vilebrequin du V8, il ne peut participer à la propulsion en mode tout électrique.

S'agissant des performances, le 0 à 100 km/h devrait être expédié en 2,7 s et le 0 à 400 km/h en moins de 20s, soit deux fois plus vite que la Bugatti Veyron 16.4 ! Quant aux reprises, elles sont tout simplement phénoménales, comme en atteste les 3,2 secondes nécessaires pour passer de 150 à 250 km/h. L'autonomie en électrique, elle, est annoncée pour 50 km, ce qui reste nettement supérieur à celle de ses rivales.

Cylindrée : V8 à 90°  
Puissance : 1521 ch à 7800 tr/min  
Couple : 2170 Nm à 4100 tr/min  
Transmission : Propulsion

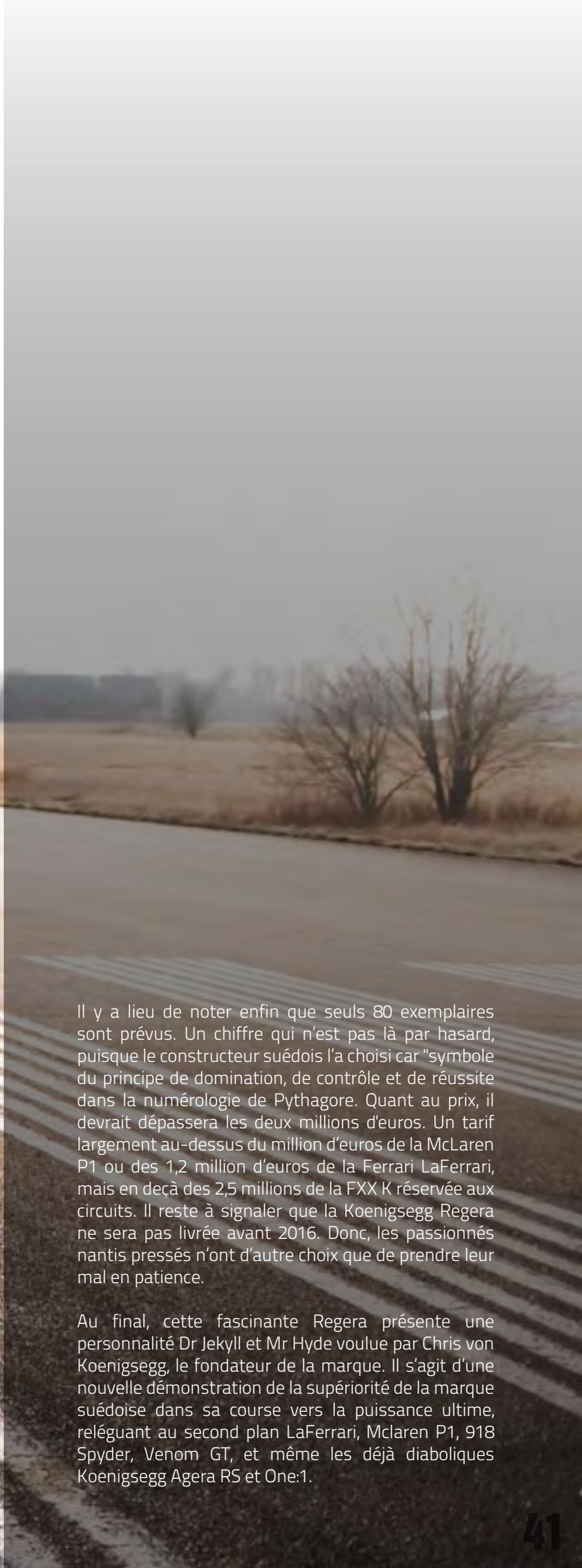
## Poids et mesures

Poids à vide : 1228 kg  
Dimensions : 4.56/2.05/1.11 (L/l/h)  
Réservoir : 82 l  
Volume coffre : --- l  
Pneumatiques : 275/35ZR19 - 345/30ZR20

## Performances globales

Vitesse max : 410 km/h  
0 à 300 : 12 s  
Consommation : -- l/100  
Autonomie : --- km





Il y a lieu de noter enfin que seuls 80 exemplaires sont prévus. Un chiffre qui n'est pas là par hasard, puisque le constructeur suédois l'a choisi car "symbole du principe de domination, de contrôle et de réussite dans la numérologie de Pythagore. Quant au prix, il devrait dépasser les deux millions d'euros. Un tarif largement au-dessus du million d'euros de la McLaren P1 ou des 1,2 million d'euros de la Ferrari LaFerrari, mais en deçà des 2,5 millions de la FXX K réservée aux circuits. Il reste à signaler que la Koenigsegg Regera ne sera pas livrée avant 2016. Donc, les passionnés nantis pressés n'ont d'autre choix que de prendre leur mal en patience.

Au final, cette fascinante Regera présente une personnalité Dr Jekyll et Mr Hyde voulue par Chris von Koenigsegg, le fondateur de la marque. Il s'agit d'une nouvelle démonstration de la supériorité de la marque suédoise dans sa course vers la puissance ultime, reléguant au second plan LaFerrari, McLaren P1, 918 Spyder, Venom GT, et même les déjà diaboliques Koenigsegg Agera RS et One:1.



## Lamborghini

### HURACAN SPYDER

### PERFORMANCES DÉCOIFFANTES



Après l'Aventador SV, c'est au tour de l'Huracan de laisser tomber le haut, pour se décliner dans une version découvrable à capote en toile. La Lamborghini Huracan LP 610-4 Spyder dévoilée au salon de Francfort 2015 ne laisse personne indifférent. Ce bolide de 610 chevaux permet d'atteindre les 324 km/h, cheveux au vent !





Elle était incontestablement l'une des stars de cette édition 2015 du Salon de Francfort. Le moins que l'on puisse dire est que la Lamborghini Huracán Spyder en jette et attire les regards. Pour Stephan Winkelmann, président d'Automobili Lamborghini, « La Huracán LP 610-4 Spyder est le prochain chapitre dans l'histoire du succès de la Huracán V10 et perpétue la tradition des découvrables Lamborghini. La Huracán Spyder combine l'innovation, la performance et l'attrait du coupé Huracán, avec des nouvelles technologies et une dimension émotionnelle supplémentaire » et d'ajouter : « Nous prévoyons que la Huracán Spyder dépasse son prédécesseur, dans tous les sens ».

Par rapport au coupé, la pureté des lignes a été préservée par le choix de la capote souple en toile, plus

facile à ranger qu'un toit escamotable rigide. Donc, la succession d'angles et de lignes droites et le regard agressif du coupé sont reconduits, pour notre plus grand plaisir. Ce choix de la capote diffère de ses rivales, la Ferrari 488 Spider et la McLaren 650S, qui font appel à un toit rigide rétractable. Il y a lieu de signaler que la capote à commande électro-hydraulique s'ouvre et se ferme en 17 secondes, jusqu'à 50 km/h, et est proposée en trois choix de couleur : noir, marron, rouge.

Pour mesurer la prise de poids, le constructeur a renforcé la présence d'aluminium et de fibre de



carbone, que ce soit au niveau de la carrosserie ou à celui du châssis. Ce dernier est partagé avec le coupé Huracán et l'Audi R8. Pourtant, la prise de poids par rapport au coupé est sensible, passant de 1.422 kg à 1.542 kg à sec. Le décapotage est en tout cas de toute beauté et n'altère en rien, bien au contraire, la ligne spectaculaire du coupé. Décapotée, la sportive de Sant'Agata Bolognese ne manque pas de sex-appeal, avec une partie arrière ramassée, exhibant deux bosses derrière la tête des passagers.

Lamborghini a également ajouté deux déflecteurs

Cylindrée : V10 à 90°  
Puissance : 610 ch à 8250 tr/min  
Couple : 560 Nm à 6200 tr/min  
Transmission : Intégrale

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1542 kg  
Dimensions : 4.46/1.92/1.18 (L/l/h)  
Réservoir : 80 l  
Volume coffre : 110 l  
Pneumatiques : 245/30 ZR20 - 305/30 ZR20

#### Performances globales

Vitesse max : 325 km/h  
0 à 100 : 3.2 s  
Consommation : 4.38/1.90/1.16 (L/l/h)  
Autonomie : 598 km



latéraux, pour améliorer le confort une fois décapotée et des ailettes, qui optimisent le flux d'air à travers le compartiment moteur, couvert par un capot à lattes noires, spécifique au Spyder. Ainsi, l'aérodynamique de la voiture a été optimisée, pour assurer un minimum de remous d'air jusqu'aux hautes vitesses pour assurer un plaisir de conduite maximal. Le confort acoustique a également été une des préoccupations des designers, puisqu'ils ont dessiné deux coupe-vent latéraux spécifiques. De plus, la vitre arrière peut être commandée séparément, indépendamment de la position du toit.

L'ambiance intérieure du coupé est préservée. On

retrouve donc une présentation originale d'inspiration néo-rétro, avec ses aérateurs de forme hexagonale, rappelant le concept Marzal de la fin des années soixante. Ils se combinent avec une instrumentation digitale, nous projetant dans un univers futuriste.

Sous le capot, on retrouve le V10 5.2 litres développant 610 chevaux à 8.250 tr/min et 560 Nm à 6.500 tr/min. Il bénéficie de l'injection directe, qui intervient à bas et haut régime et de l'indirecte, le reste du temps. Le poids de 1.542 kg donne un rapport poids-puissance 2,53 kg par ch à la nouvelle Huracán Spyder. De quoi porter la Spyder de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et de 0 à 200 en 9 secondes contre respectivement 3,2 s



et 9,9 s pour la version fermée. Quant à la vitesse maxi, elle est de 324 km/h. Pas mal pour un engin qui gagne plus de 100 kg par rapport à ses 1.422 kg de départ. Le V10 de l'Huracan Spider grimpe à plus de 8.500 tr/min et distille des vocalises qui régaleront les tympans des occupants ! Il est à noter qu'un stop & start fait son entrée, afin de couper le moteur à l'arrêt, tandis que 5 des 12 cylindres peuvent se désactiver selon les conditions, afin que là aussi la consommation de carburant diminue. Le bloc est accouplé à une boîte à double embrayage et à ses 7 rapports. Quant au freinage, il est assuré par des disques en carbone-céramique de 380 mm à l'avant.

Côte tenue de route, il y a lieu de souligner que l'Huracan Spider transmet la puissance sur la route par l'intermédiaire d'une transmission intégrale, reposant sur un embrayage piloté. Cette dernière bénéficie d'un nouveau système de commande électronique pour une conduite améliorée. Il reste enfin à préciser qu'à l'instar du coupé, le commutateur ANIMA (Advanced Network Intelligence Management) sur le volant permet de choisir différents modes de conduite : du mode sportif et dynamique au mode très performant. Les trois programmes différents 'Strada', 'Sport' et 'Corsa' impactent les caractéristiques du moteur, du son, de la boîte à vitesses et de la transmission intégrale.

par Arnal Razine



G 90



## OFFENSIVE CORÉENNE

Alors que la Genesis était un modèle de Hyundai, le groupe coréen a décidé de donner son nom à sa nouvelle marque de luxe, qui vient de dévoiler son premier modèle. En perpétuelle évolution, il semblerait que rien ne résiste à Hyundai réussissant à se faire une place de choix dans différents segments. Aujourd'hui, c'est à celui des grandes berlines de luxe que le coréen s'attaque avec la Genesis G90, offrant donc une sérieuse alternative aux allemandes qui dominent ce segment. Avant sa présentation officielle, des photos avaient fuité, laissant apparaître ses lignes classiques et dynamiques. Présentant sa fiche technique et sa longue liste d'équipements, elle n'a pas laissé le public indifférent. Au moment de son lancement, elle est principalement destinée aux marchés coréen, américain, chinois, russe et du Moyen-Orient. Il n'y a qu'à voir les motorisations proposées pour se rendre compte qu'elle ne vise en aucun cas l'Europe.



Consciente des besoins particuliers de la clientèle du segment des grandes berlines de luxe, Hyundai a décidé de se lancer également avec une proposition nouvelle, laissant de côté son Equus. C'est donc en inaugurant une nouvelle marque, qui reprend le nom du coupé Hyundai Genesis, que le coréen compte s'attaquer aux allemandes. Athlétiquement élégante, elle est bien évidemment, l'œuvre du designer Peter Schreyer, qui

vient de signer un coup de maître, réussissant à offrir un modèle aussi classique qu'original. C'est tout naturellement en Corée du Sud que la Genesis G90 a été dévoilée. Elle présente une ligne bien germanique. À l'avant, elle fait appel à une calandre proéminente et à des feux au design moderne, mais qui lui confèrent un regard agressif également. La coréenne met en avant un long capot nervuré, qui



accueille à son bout le nouveau logo. De profil, certes, elle revendique une ligne statutaire, mais avec des lignes marquées et une chute de toit inspirée des coupés, elle séduira également par son dynamisme. À l'arrière, le nouveau logo prend place au centre, alors que sur le modèle présenté apparaît l'appellation EQ 900, qui lui a été donnée en Corée. Quant aux feux, ils ont été inspirés par une grande référence, mais lui ont

été adaptés, pour un résultat irréprochable. À l'intérieur, la Genesis G90 n'a rien à envier aux allemandes, offrant une impressionnante technologie embarquée. En effet, elle est même arrivée à proposer un système de conduite autonome sur les autoroutes, mais uniquement disponible en Corée, où les infrastructures sont équipées pour communiquer avec le véhicule. L'autre privilège accordé au marché

Cylindrée : 3.8L V6  
 Puissance : 315 ch à 6000 tr/min  
 Couple : 397 Nm à 5000 tr/min  
 Transmission : 4x4

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1980 kg  
 Dimensions : 4.99/1.89/1.48 (L/l/h)  
 Réservoir : 77 l  
 Volume coffre : 493 l  
 Pneumatiques : 245/40 R 19 - 275/35 R 19

#### Performances globales

Vitesse max : 240 km/h  
 0 à 100 : 6.8 s  
 Consommation : 16,2/8,9/11,6 l/100  
 Autonomie : 581 km

local, ce sont les sièges Smart Posture Caring (SPC) qui, tenez vous bien, s'adaptent automatiquement à la morphologie de ses occupants. Si ça ce n'est pas du luxe ! Optant pour des matériaux nobles comme la boiserie qui fait son apparition sur le tableau de bord, elle ferait bien des jalouses dans sa catégorie. Face au volant, le conducteur a droit à un écran de 12,3" qui lui permet de garder un œil sur les différentes fonctions, ainsi que de gérer la navigation, la radio, la musique et les applications connectées à Internet. Bien évidemment, un point wifi a été pensé pour que chaque occupant puisse utiliser son dispositif. Que peut-on demander de plus ?

Sous le capot et connaissant parfaitement sa cible, la palette de motorisations ne jure que par la lettre V. En effet, en entrée de gamme, la coréenne propose un V6 de 3.8 atmosphérique qui développe 228 ch. L'autre V6 à la carte, mais cette fois-ci faisant appel au biturbo, compte 268 canassons, alors que le V8 5.0, lui, développe 308 ch. Proposant en option la

transmission intégrale, la Genesis G90 fait appel à une boîte à vitesses automatique à 8 rapports. Avec une longueur de 5,2 mètres, une largeur atteignant 2 mètres et quasiment 2,5 tonnes sur la balance, la Genesis G90 est réellement imposante. Destinée à des marchés qui recherchent avant tout le confort et la technologie embarquée, la coréenne a tous les ingrédients pour réussir là où son ancêtre a échoué. Misant sur de nouvelles valeurs et un nouveau nom, Hyundai semble avoir ouvert un nouveau chapitre de son histoire et tout semble nous mener à une fin heureuse.





EQ 900



EQ 900

EQ900

par Amal Razine

# Mercedes-Benz

## GLC

### RETOUR AUX AFFAIRES



Pour tenter de faire mieux que son prédécesseur, le GLK, le nouveau GLC ne lésine pas sur les moyens. Ses atouts : un design totalement revu, des motorisations plus efficaces et un arsenal technologique de premier plan.





Prenant le contre-pied de la ligne anguleuse et carrée de 4x4 du GLK, Le GLC affiche une allure dynamique : long capot, lunette arrière étroite, flancs pincés. Sa face avant porte toutefois la signature Classe C, dont il reprend la plateforme: larges naseaux, grosse étoile tenue par deux barres chromées au centre de la calandre. De profil, le GLC présente une silhouette élégamment allongée, due à la forme de la partie supérieure de l'habitacle, qui rappelle celle d'un coupé, et à l'empattement rallongé de 118 mm. Cette impression est renforcée par la « dropping line » ou ligne plongeante, typique de la marque, ainsi que par des épaules puissantes. La ligne inférieure ascendante contribue elle aussi à rendre ce profil vivant. Les éléments les plus marquants de la partie arrière sont

les épaules larges et musclées, l'horizontalité des lignes de contour de la voiture et les optiques arrière à LED structurés, qui profitent eux aussi d'un design nocturne tout à fait caractéristique.

À l'instar du design, le coefficient aérodynamique du nouveau GLC a évolué en termes de fluidité. Avec un Cx de 0,31 (GLK : 0,34) et un coefficient global de pénétration dans l'air de 0,794 (GLK : 0,87), il affiche les meilleures valeurs du segment.

Le changement est de mise côté mensurations également. Le GLK était court (4,53 m) et haut (1,70 m). Le GLC a grandi (+4,66 m), posé son toit plutôt bas (1,64 m), pour offrir le même gabarit que ses rivaux. À l'avant, comme à l'arrière, les passagers profitent d'une plus grande habitabilité. L'allongement de la carrosserie du GLC par rapport au modèle précédent n'y est certainement pas étranger. Dans la foulée, le



coffre voit sa capacité de chargement augmenter. Ainsi, le GLC possède une capacité de chargement totale de 1.600 litres, soit 50 litres de plus qu'auparavant. Il y a lieu de noter que lorsque le Mercedes GLC est équipé des systèmes AIR BODY CONTROL et HANDS-FREE ACCESS, le seuil de chargement est abaissé de 40 millimètres, ce qui facilite encore les opérations de chargement et de déchargement.

Mais malgré des mensurations plus généreuses, le véhicule s'est allégé de 80 kilogrammes, grâce au recours à l'aluminium et de l'acier à haute, très haute et ultra haute résistance.

À l'intérieur, l'habitacle totalement revisité est organisé autour d'une planche de bord et d'une console centrale

aux lignes fluides, surmontée par un grand élément d'une seule pièce, qui ondule avec élégance, des buses centrales à l'accoudoir. Il faut signaler le tout nouveau pavé tactile ergonomique, intégré au repose-main, qui se fond parfaitement dans la console centrale. Comme sur un smartphone, il permet un pilotage très aisé et intuitif de l'ensemble des fonctions de la platine de commande, du bout des doigts.

S'agissant des équipements de sécurité, le nouveau GLC peut être doté de la plupart des systèmes d'aide à la conduite déjà proposés sur les modèles Classe C, Classe E et Classe S. La dotation de série du nouveau modèle comprend le système de stabilisation en cas de vent latéral, l'allumage automatique des phares ou encore ATTENTION ASSIST.

Sous le capot, le nouveau SUV de Mercedes propose une large palette de motorisations. Le diesel le plus puissant de la gamme est le GLC 250 d 4 Matic. Développant 205 ch et 500 Nm de couple, il permet au GLC de parcourir le 0 à 100 km/h en 7,6 s et d'atteindre les 220 km/h en vitesse de pointe. Ce bloc est accouplé à la boîte de vitesses 9G-TRONIC à neuf rapports. Quant aux valeurs de consommation et d'émission de CO<sub>2</sub>, elles ont baissé jusqu'à 19% à puissance égale par rapport à la génération précédente. Dans le cas du 250 d, la consommation en cycle mixte oscille entre 5 et 5,5 litres aux cent.

Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo  
Puissance : 211 ch à 5500tr/min  
Couple : 350 Nm à 1200 tr/min  
Transmission : 4x4

## Poids et mesures

Poids à vide : 2025 kg  
Dimensions : 4.66/1.89/1.64 (L/l/h)  
Réservoir : 50 l  
Volume coffre : 350/1445 l  
Pneumatiques : 235/60 R 18

## Performances globales

Vitesse max : 222 km/h  
0 à 100 : 7.5 s  
Consommation : 6.5 l/100  
Autonomie : 1383 km

Côté tenue de route, le GLC est équipé de trains roulants, qui font appel à des composants en aluminium qui présentent l'avantage de réduire les masses non suspendues et de contribuer ainsi au confort de conduite. Le nouveau GLC est proposé de série avec un train de roulement AGILITY CONTROL, à suspension pneumatique et système d'amortissement variable. Pour les plus exigeants, la suspension pneumatique multi-chambres intégrale AIR BODY CONTROL, disponible en option, fait appel pour sa part à des éléments de suspension à base de

matière plastique, renforcée aux fibres de verre aussi légers que résistants.

De plus, le système de régulation du comportement dynamique DYNAMIC SELECT et ses cinq programmes de conduite sont proposés de série à bord du nouveau GLC. Outre les réglages ECO, CONFORT, SPORT, SPORT+ et INDIVIDUEL, il peut être équipé du Pack Offroad Pro, lequel comprend jusqu'à cinq programmes entièrement nouveaux, dont un baptisé « Hiver » et quatre autres programmes de conduite, spécifiques à la conduite hors chemin.





4MATIC

C 5051

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf  
Photo : Hicham Zemmar

## CORRADO LOPRESTO

LE CASANOVA  
DES ITALIENNES  
DE LÉGENDE





## CORRADO LOPRESTO

LE CASANOVA  
DES ITALIENNES  
DE LÉGENDE

Architecte milanais et promoteur immobilier, Corrado Lopresto a passé sa vie à traquer et à dénicher des prototypes et des voitures uniques. C'est un individu profondément passionné de ce qu'il fait, prêt à apprendre et toujours intéressé par les petits détails des nouvelles voitures et l'histoire de chaque modèle. Depuis l'âge de 16 ans, sa passion pour le design automobile italien lui a permis de construire la seule collection dans son genre au monde. Et plus important encore, il a une intuition et une capacité qui lui permettent de voir l'élément pertinent qui rend une voiture unique et de l'ajouter à sa collection. De l'Alpha Praho Touring à l'Oscia 1 600 GT, en passant par le buggy Autobianchi A112 Pininfarina de 1973, chaque modèle présenté n'a été produit qu'à un seul exemplaire au monde. Ce Milanais a gagné plus de 180 prix lors des Concours d'Élégance de Pebble Beach, Villa d'Este, Amelia Island, Goodwood ou Chantilly... Il est en plus la seule personne à avoir remporté la Coupe d'Or quatre fois à la Villa d'Este. Alors que les amateurs d'automobiles ont tendance à se concentrer sur de grandes voitures classiques, Corrado Lopresto est intéressé par les carrossiers et designers. Il sent que derrière chaque prototype, il y a une vraie personne et il se fait un point d'honneur à superviser la restauration de ses précieuses voitures, en prenant soin de préserver autant que possible les caractéristiques originales, de manière à respecter l'esprit du concepteur. Fidèle à son habitude depuis quelques années de vous faire vivre la passion automobile en allant à la rencontre des grands de cet univers fascinant, Gentlemen Drivers a rencontré ce collectionneur hors-pair, pour vous faire découvrir sa collection d'exception et sa vision du monde de la collection de voitures.





## CORRADO LOPRESTO

LE CASANOVA  
DES ITALIENNES  
DE LEGENDE

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

Quand j'étais enfant, mes parents avaient un grand entrepôt, où -certains de nos voisins et amis garaient leurs voitures - principalement des Lancia - et je me souviens de certains agréables modèles.

Mais le vrai point de départ de cette passion pour l'automobile a commencé quand j'avais quatorze ans. Mon frère restaurait un cyclomoteur Parilla 150. Nous avons travaillé ensemble là-dessus, mais malheureusement il n'a pas pu le finir à cause d'un accident mortel. En même temps, mon cousin a commencé la restauration de la Lancia Aurelia qui appartenait à sa famille. Nous avions l'habitude d'aller à l'école avec cette voiture, conduite par un chauffeur. Je me souviens très bien de ce modèle. Il avait un intérieur en cuir, une option très rare à l'époque.

J'ai vécu ma jeunesse entouré de voitures. C'était une pratique courante dans le Sud de l'Italie à ranger les voitures dans le garage au lieu de les vendre. Ma tante et mon oncle possédaient plusieurs voitures et ils les ont stockées dans le garage familial. En tant qu'enfants, ce garage, avec toutes ces voitures et cette poussière, est devenu un bonheur et une source de joie pour nous ! Nous y passions tout notre temps libre après l'école. Nous avons fait semblant d'être un petit Nuvolari. Voilà comment ma passion pour les voitures anciennes a commencé.

### Parlez-nous de votre première voiture ?

À l'âge de 18 ans, je me suis mis à économiser tout l'argent que je pouvais avoir pour m'acheter une

voiture, vu que mon père refusait de m'en acheter une. Finalement, je me suis offert une Fiat Balilla 3 vitesses et j'ai décidé de la restaurer moi-même. La restauration a duré presque une année et s'est achevée au moment où je suis arrivé à Milan en tant qu'étudiant. Il ne me manquait que les bandes situées le long des côtés. J'ai emmené la voiture chez un tôlier qui m'a montré un catalogue de bandes et j'ai porté mon choix sur un modèle. C'est un choix qu'il n'a pas entériné, en soulignant que ce type de bandes ne convenait pas à ma voiture. Je me rappelle qu'il m'avait dit de le laisser travailler en paix. J'ai appris par la suite qu'il avait amené ma voiture chez un spécialiste.

Je me souviens encore de la façon dont nous avons pris la Balilla à la maison. La voiture ne possédait aucun papier ou plaque, mais mon mécanicien avait restauré cette voiture plusieurs années auparavant et il avait gardé les plaques originales ! Je suis parvenu à trouver le propriétaire de la voiture et je suis allé le voir avec un ami commun. Ce vieux monsieur a commencé par me menacer, il voulait que je lui restitue sa voiture ! Heureusement, mon ami était avec moi et lui a expliqué que j'avais acheté la voiture à quelqu'un d'autre. J'ai compris ensuite pourquoi le vieil homme était tellement en colère contre moi. La personne qui possédait la voiture avant moi n'avait pas payé la totalité du montant au petit vieux. Il lui avait seulement payé la caution ! Finalement et grâce à mon ami, j'ai pu trouver les papiers originaux de la Balilla.

### Donc, ce fut vraiment le début de votre collection ?

Oui, quand j'ai compris que j'avais un modèle spécial, j'ai senti que je ne pouvais pas le vendre et du coup, je



## KARATÉ

# Lopresto trionfa

REGGIO CALABRIA, 12  
Ottima riconferma del Bushido Karatè di Reggio. 15 atleti allenati dal maestro Bruno Nucera, cintura nera



secondo dan, hanno riconfermato gli ottimi risultati dell'anno scorso nei campionati nazionali FENAM (Federazione Nazionale Arti Marziali) ottenendo un primo posto nel katà (tecnica del karatè contro avversari immaginari) ed un secondo posto nei combattimenti nella categoria cinture blu; un terzo ed un quarto posto nella categoria cinture verdi.

Corrado Lopresto, si è riconfermato campione italiano di katà nella categoria cinture marroni e nere primo dan, ottenendo un punteggio altissimo.

Lopresto, cintura marrone, è l'atleta di maggiore spicco del Bushido Karatè di Reggio e si sta imponendo all'attenzione dei tecnici come elemento di grande valore.

## CORRADO LOPRESTO

### LE CASANOVA DES ITALIENNES DE LÉGENDE

J'ai gardé. Mon second véhicule était également très modeste, car je ne disposais pas de beaucoup d'argent. C'était un LWB Fiat 1100 Ministeriale avec des sièges pliants à l'arrière, un autre projet de restauration. Les voitures Ministeriale ne sont produites qu'en très petit nombre.

#### Comment faisiez-vous pour débusquer vos voitures ?

J'ai déniché la plupart de mes voitures dans les années 1990 et 2000. En fait, j'ai participé à mon premier concours d'élégance en 2001 et les gens ont vite compris mes objectifs et ma philosophie et m'ont aidé à trouver d'autres voitures. Seuls certains propriétaires ont voulu que j'achète leur voiture, car ils savaient qu'elles seraient entre de bonnes mains.

Je me souviendrai toujours de mes amis, qui étaient prêts à critiquer volontiers mes voitures : « ceci est trop long, cela est trop court ». Chacun d'entre eux avait un prétexte différent pour essayer de me dissuader de l'achat d'une voiture. Heureusement, je ne les ai pas écoutés ! Au contraire, cela m'a encouragé de plus en plus à continuer à sélectionner des voitures uniques avec patience et passion.

#### Quelle était exactement votre philosophie ?

Je suis architecte et je suis Italien, donc j'ai une passion pour le design italien et pour la personne derrière chaque croquis, chaque dessin. Le design est non seulement une question de forme, mais aussi une question de nature humaine.

#### Parlez-nous des restaurations de voitures que vous avez entreprises ?

J'ai commencé avec la Balilla 3-vitesses à l'atelier des Frères Giordano, situé là où j'ai vécu et étudié, à Reggio de Calabre. À cette époque, je n'avais pas de gros moyens financiers. Mon père était un homme riche, mais aussi très avare et il ne voulait pas que je gaspille mon temps et mon argent sur des voitures. En plus de mon argent de poche, ma mère était ma seule vraie ressource. Toutefois, j'ai vu le côté positif de la chose, car j'étais obligé de faire toute la restauration moi-même ! J'ai proposé à mes parents de faire un tour avec cette voiture pour prouver à mon père que j'avais vraiment des compétences et que la restauration de voitures n'était pas seulement une perte de temps. « Wow, Corrado, bien fait ! Cette voiture est très agréable<sup>2</sup> !





». Il n'avait même pas fini sa phrase que nous avons commencé à sentir et voir la fumée provenant du siège où mon père était assis. J'avais oublié de couvrir la batterie et la voiture a pris feu. C'était totalement de ma faute. Je suis parvenu à arrêter le feu, mais comme vous pouvez bien l'imaginer, mon père n'a plus voulu plus entendre parler de voitures. Cette fois, j'ai vraiment perdu mon meilleur sponsor.

#### **Comment avez-vous appris à restaurer les voitures ?**

Je passais la plupart de mes soirées à travailler à l'atelier des Frères Giodano. Ils m'ont appris toutes les astuces pour faire une restauration parfaite. Ils m'ont appris comment préserver les couleurs et les matériaux d'origine, comment cacher la couture dans la tapisserie, et d'autres centaines de petits détails. Quand mes enfants étaient jeunes, ils remarquaient mon grand intérêt pour les menus détails et pour cette raison, ils pensaient que j'étais fou. Ils me disaient que les juges ne sont pas intéressés par ces détails stupides ! Je me suis rendu compte que c'était exactement ce qui me différenciait des autres collectionneurs qui ne connaissaient que le prix de leur restaurateur. La restauration, comme la collection, nécessite de faire attention à tous les petits détails, à connaître l'histoire de la voiture et surtout à donner une valeur à la personne qui l'a dessinée et à la présenter comme une œuvre d'art.

Une fois, nous démontions une voiture et nous nous sommes trouvés devant des problèmes. Je peignais le châssis avec mon ami Michelle, et après quelques jours, la peinture est partie. Le maître nous a dit que nous ne l'avions pas nettoyé correctement, et qu'il fallait le gratter à nouveau ! Cette expérience a été certainement utile. Actuellement, je peux compter sur les meilleurs restaurateurs et je n'ai pas peur de dicter la façon dont le travail doit être fait, afin d'obtenir les meilleurs résultats, une restauration parfaite. En fait, j'ai remarqué que quand le restaurateur sait que vous

## CORRADO LOPRESTO

LE CASANOVA  
DES ITALIENNES  
DE LÉGENDE

êtes véritablement un expert, il essaie de faire de son mieux pour vous impressionner par son travail et sa créativité.

**Concrètement, comment procédez-vous à la restauration ?**

Je coordonne toujours la restauration de mes voitures, non seulement parce que je suis perfectionniste, mais parce que c'est ma passion et que j'y mets toutes mes forces. Cela me rend heureux et satisfait. J'ai formé un groupe d'experts et ils sont tous heureux de faire partie de mon équipe.

Par exemple, en ce qui concerne l'Alfa Aprile 1750 GS qui était la version la plus sportive de la gamme Alfa au début des années 1930 et qui a gagné à la Villa d'Este l'année dernière, j'ai trouvé tous les propriétaires précédents grâce à une société qui cherche les patrimoines méconnus. Faire de la recherche dans le registre d'état civil, les unités militaires et les actes notariés m'a aidé à trouver l'arbre généalogique de tous les propriétaires. Ainsi, j'ai actuellement des images qui sont d'une importance fondamentale, à la fois pour l'histoire et pour la restauration des voitures. De plus, je suis en mesure de trouver les couleurs d'origine par un programme qui est utilisé pour la restauration des films anciens.

La deuxième voiture que j'ai achetée était une autre Fiat, un 1100 EL. Nous l'avons trouvée semi-immersée dans une rivière, après l'inondation de 1951. Nous avons alors découvert que c'était un exemplaire très rare, un « strapuntinata », ce qui signifie une voiture à sept sièges. Ce fut la deuxième fois que je découvrais quelque chose d'extraordinaire à propos de mes voitures, ce qui a, en conséquence, déclenché ma passion pour les voitures uniques et rares. Cela dit, tout au long des années, j'ai commencé à collectionner des prototypes qui anticipent des formes et des solutions qui sont adoptées plus tard et étant des pièces uniques, ils ont leur propre histoire. Le processus de la plupart des travaux de restauration est basé sur la recherche de l'histoire de ce modèle, afin de remettre la voiture dans son état d'origine.

**Qu'est ce qui caractérise votre collection ?**

Une partie de ma collection est plutôt dédiée au numéro un sur le châssis. La première d'une série rend ces voitures uniques. Une autre caractéristique importante de ma collection est que toutes mes



Capolavori italiani dalla collezione Lopresto  
Italian Masterpieces from the Lopresto Collection



voitures sont nées en Italie, le premier pays dans le design automobile et que chaque voiture n'a été produite qu'à un seul exemplaire dans le monde. De plus, ma collection comprend des marques et des concepteurs célèbres, ainsi que ceux qui sont moins connus, mais certainement tous des Italiens.

**Parlez-nous de votre participation à des événements comme le Salon Rétromobile, Pebble Beach ou Villa d'Este ?**

Ma première expérience aux concours était à la Villa d'Este en 2001. J'étais invité avec mon Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet Touring. Cette voiture a été construite, en 1949, par Pininfarina en un seul exemplaire. Cette Alfa Romeo est considérée comme un des chefs-d'œuvre automobiles italiens des années 1940/1950. C'est la première berline de l'histoire à être équipée de phares jumelés. Après le défilé et après avoir remporté quelques prix, j'ai apporté ma voiture au garage. Ma femme Elena ainsi que mes trois enfants qui m'ont accompagné, et sont retournés à Milan. À la fin de la parade, j'ai entendu quelqu'un crier mon nom à haute voix : « Lopresto, Lopresto ! ». Je me suis précipité vers la table du jury pour savoir ce qui se passait. Et

## CORRADO LOPRESTO

LE CASANOVA  
DES ITALIENNES  
DE LÉGENDE

ils m'ont annoncé la surprise, en me déclarant que j'avais gagné la Gold Cup ! Pas mal pour la première fois à Villa d'Este. Et depuis, j'ai été constamment invité et j'ai gagné quatre Coupes d'Or, deux premiers prix et une mention honorable au cours de 15 ans. Un record mondial ! Globalement, j'ai gagné plus de 200 prix internationaux, et près de 50 Best In Show partout dans le monde, y compris les deux premières places à Pebble Beach et 4 autres à Bagatelle, Amelia Island, au Koweït, etc. Il n'y a aucune place dans le monde où je n'ai pas été invité et où je n'ai pas gagné. Je suis très fier de ces accomplissements.

### Que représentent pour vous ces distinctions ?

Pour moi, chaque prix est la reconnaissance d'un jury de connaisseurs et des principaux acteurs de la scène de l'automobile, du travail de recherche sur chaque voiture, chaque projet. Je ne veux pas être considéré comme prétentieux, tout simplement parce que je montre mes voitures et que je gagne des prix. Je veux juste être considéré comme un conservateur de l'histoire italienne, de l'histoire d'une voiture italienne.

### Que pensez-vous du marché des voitures de collection aujourd'hui ?

Malheureusement les voitures anciennes sont très chères actuellement. Par conséquent, il devient très difficile d'acheter des voitures pour ceux qui n'ont jamais vendu une voiture, comme moi. Chaque propriétaire doit se croire suffisamment chanceux suffisamment de posséder une seule voiture, parce qu'actuellement, il est vraiment difficile d'acheter une voiture à un prix raisonnable.

### Selon vous, quel est le meilleur design du vingtième siècle ?

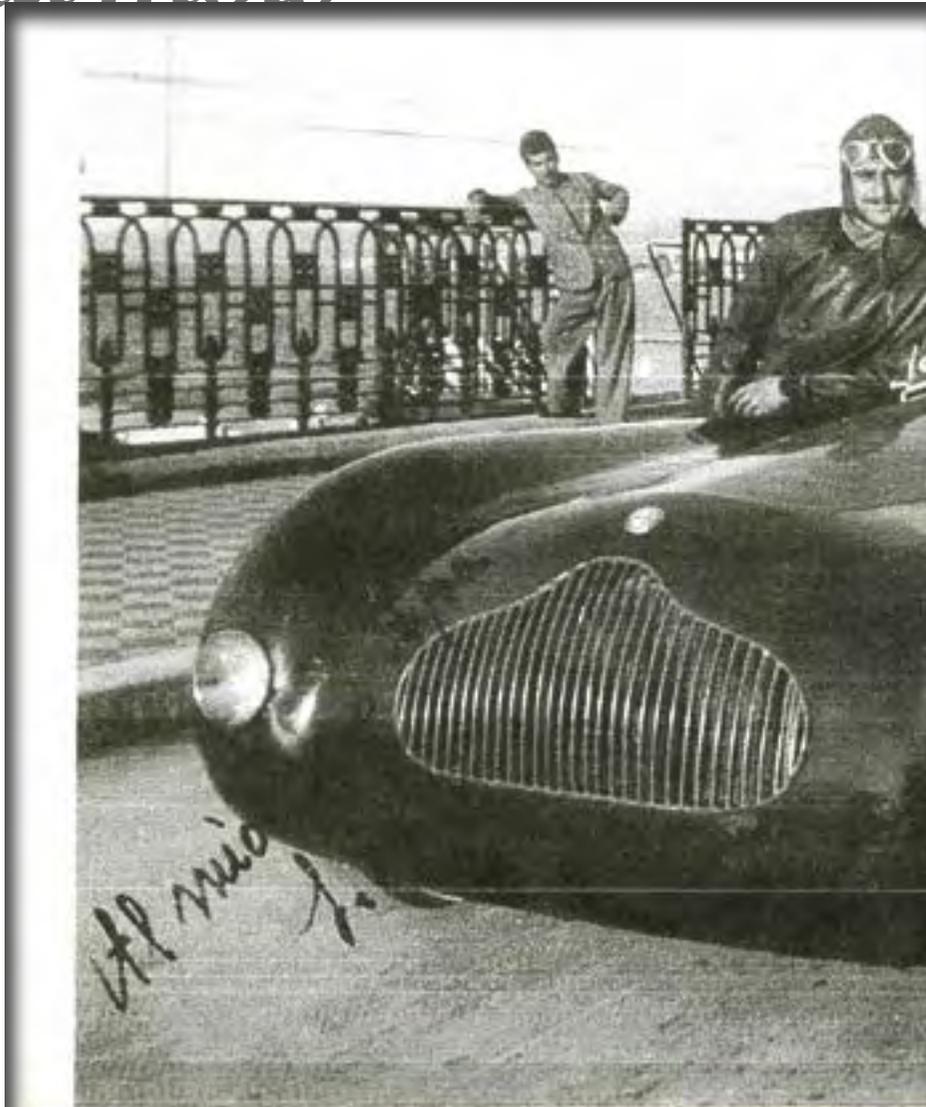
Mario di Revelli Beaumont, qui a travaillé pour de nombreux carrossiers et a créé quelques dessins percutants.

### Quels sont vos projets pour l'avenir ?

Je restaure des belles voitures pour les prochains concours. Elles sont toutes Italiennes bien sûr et des prototypes. J'espère qu'elles vont laisser une bonne impression.

### Quelle est votre voiture préférée ?

La Giulietta Spider, un prototype de Bertone. La raison





de ce choix est que je l'ai découverte moi-même, alors que tout le monde pensait que c'était une réplique. Après une longue recherche, j'ai finalement pu prouver aux gens sceptiques qu'elle était originale.

**Avez-vous un rêve? Une voiture que vous ne possédez pas dans votre collection ?**

Pas vraiment. J'ai acheté des voitures en fonction de l'occasion et de mes finances. Mais je dois admettre que je serais ravi d'avoir les deux Lancia Aurelia Vignale de la Collection Blackhawk dans mon garage! Dessiné par Giovanni Michelotti, ce modèle a été exposé pour la première fois au Salon de Turin de 1952. Il fait partie des quatre coupés Aurelia réalisés par Vignale

**Et si vous aviez à choisir un seul châssis n°1 ?**

La Lancia Flaminia Berlina de Carlo Pesenti, qui a pris en charge la gestion de l'entreprise en 1955.

**Qu'en est-il du modèle d'un carrossier ?**

La Lancia Florida deux portes par Pininfarina. Seule survivante d'une série de trois prototypes, cette Lancia Florida se distingue par son style « trois volumes », au dessin « carré », avant-gardiste lors de sa présentation en 1955 aux salons de Turin et Genève.

**Il n'y a pas de Ferrari ou Maserati dans votre collection. Pourtant ce sont des marques italiennes. Pourquoi?**

Je suis prêt à payer pour une forme, pour une conception, pour la personne qui est derrière ce travail. Je ne veux pas payer beaucoup plus pour le prestige d'une marque particulière.

**Avez-vous des regrets ?**

Non, je n'ai jamais regretté, aussi bien l'achat que la vente d'une voiture. Je n'ai également jamais vendu une seule pièce de ma collection.

**Quels sont vos autres hobbies ?**

Je suis passionné de peintures Italiennes de 1600. Étudier ces peintures était une formation indispensable pour acquérir une approche physiologique de la restauration. Outre l'art, j'aime beaucoup le sport. Je pratiquais le karaté quand j'étais plus jeune, et j'ai gagné deux compétitions nationales. Je suis également passionné de ski et de tennis.

**Du passé et du présent, quelle est la voiture que vous appréciez le plus ?**

Du passé, j'apprécie l'Alfa Romeo 33, conçue par Scaglione, un véritable chef-d'œuvre. De nos jours, c'est l'Alfa Romeo 8C compétition que j'aime le plus.

Motors

# Auto Légende

par Hamid Benmaarouf

*Cisitalia*

LA PASSION AU  
PAYS DE LA DOLCE  
VITA



Victime de nombreux soubresauts, la Cisitalia est pourtant une aventure automobile qui fleure bon le pays de la Dolce Vita. Cet artisan italien a confectionné des perles, qui ont fait sensation, surtout en compétition et au volant desquelles des pilotes encore débutants ont accédé par la suite à la notoriété. Malheureusement, des difficultés financières sont venues à bout de cette entreprise prometteuse, à laquelle Ferdinand Porsche s'est associé à une certaine période. Aujourd'hui, les quelques rares spécimens qui ont réussi à résister à l'épreuve du temps sont pour la plupart exposés jalousement dans des musées de renom.





*Légère et agile, la D 46 est économique et simple d'utilisation. Avec un châssis tubulaire et un poids total d'à peine 400 kg, la puissance disponible était plus que suffisante et donnait un rapport poids/puissance nettement favorable par rapport à la concurrence.*

Tout est parti du rêve d'un riche industriel passionné d'automobiles, Piero Dusio. Homme aux multiples talents (sportif, footballeur et pilote de talent), il investit au lendemain de la Seconde Guerre mondiale une part de sa fortune dans la création de Cisitalia, en association avec le champion transalpin Piero Taruffi. Acronyme de « Compagnia Industriale Sportiva Italia », Cisitalia est fondée en 1944 à Turin et s'attire la compétence de Dante Giacosa, le grand ingénieur Fiat désœuvré, en raison de la destruction des usines de Turin par les bombardements.

L'ingénieur italien crée la D 46, une petite monoplace équipée du moteur de la Fiat 1100 Balilla porté à 60 CV, tandis que Piero Taruffi assume le rôle de conseiller de Dusio pour la compétition et celui de pilote d'essai.

Le lancement de la D46 se fera à l'occasion de la « Coupe Brezzi », sur le circuit du Valentino, à Turin, le 3 septembre 1946. Légère et agile, la D 46 est économique et simple d'utilisation, des qualités recherchées avant la difficile période de l'après-guerre. Avec un châssis tubulaire et un poids total d'à peine 400 kg, la puissance disponible était plus que suffisante et donnait un rapport poids/puissance nettement favorable par rapport à la concurrence. Ceci va assurer à la D46 un grand succès en compétition, où elle va briller dans moult épreuves en Italie, comme à l'étranger. Ainsi, elle jouera un rôle majeur dans la renaissance du sport automobile, dans une Italie qui commençait juste à relever la tête après la terrible épreuve de la guerre.

À la fois perspicace et habile, Piero Dusio songe à exploiter le succès de la D46, en organisant des courses qui lui sont réservées exclusivement et qu'il gèrera pour son compte. En 1947, une tournée, nommée « Croisière Cisitalia », met le cap sur l'Égypte, où vingt-deux D46 sont expédiées. Au menu, trois courses sont programmées. Dusio emmène avec lui, outre Taruffi, le jeune Alberto Ascari, encore débutant et des pilotes confirmés, comme Louis Chiron, Antonio Brivio, ou Tadini. Franco Cortese s'impose au Caire en présence du roi Farouk, qui lui remet une coupe en or. Mais la course n'a pas été une réussite populaire et les deux autres épreuves programmées à Héliopolis et à Alexandrie seront annulées.

Mais Cisitalia, c'est d'abord et avant tout la 202. Ce chef-d'œuvre du design, signé Pininfarina, a tellement marqué par sa conception innovante et très moderne, qu'il fut exposé au MOM, (Musée d'Art Moderne de New York) avec comme légende « sculpture en mouvement ». Ce modèle mythique de la seconde moitié du XXe siècle dérive de la D 46 avec laquelle il partage d'ailleurs les mêmes bases. Dotée d'un châssis élargi, la voiture sera ensuite développée par Giovanni Savonuzzi, autre ingénieur de grand talent, après le



*Cisitalia, c'est d'abord et avant tout la 202. Ce chef-d'œuvre du design, signé Pininfarina, a tellement marqué par sa conception innovante et très moderne, qu'il fut exposé au Musée d'Art Moderne de New York.*



*La marque perdra le peu d'aura qui lui reste en produisant des dérivés de Fiat, à l'image de la 505 DF, extrapolée en 1953 de la 808XF, ou de l'élégant coupé 33DF Volaradente motorisé de la Fiat 1100.*

départ de Giacosa, qui avait décidé de réintégrer Fiat. Le modèle sport est bâti sur un châssis tubulaire, solution inédite et avant-gardiste qui fit sensation à l'époque. L'utilisation de ce châssis permit à l'ingénieur Savonuzzi de respecter le cahier des charges fixé par son patron, Piero Dusio : réaliser une voiture large comme une Buick, aussi basse qu'une voiture de Grand Prix, avec le confort d'une Rolls-Royce et la légèreté d'une monoplace !

En course, la 202 brillera notamment aux Mille Milles de 1947 « Freccia Rossa », où pas moins de 151 voitures étaient alignées au départ. Les Cisitalia n'étaient pas les favorites de la course, mais elles profitèrent des abandons des favoris pour amener Nuvolari en tête de la course. À partir d'Asti, l'Alfa Romeo 8C de Biondetti lui tiendra tête. Grâce à son moteur plus puissant, il arrivera à Brescia avec 16 minutes d'avance mais ce sera quand même Nuvolari au volant de la Cisitalia qui remportera la victoire.

À ces années fastes, succédera une période de vaches maigres. Ce n'est pas tellement la faute à la 202, qui ne



s'avère guère rentable malgré son prix élevé, mais c'est plutôt le coût du développement et de la construction de la Formule 1 type 360 qui va conduire à la banqueroute. Ce magnifique bolide, dont la paternité revient à Ferdinand Porsche himself, ne visait à rien de moins qu'à mettre un terme à la supériorité de l'Alfa Romeo 158. La voiture disposait d'un moteur 12 cylindres boxer suralimenté, de 1500 cm<sup>3</sup>, monté à l'arrière, qui développait 500 CV au banc. Elle disposait de la traction intégrale et s'inspirait de l'Auto Union « Grand Prix » des années 1930. C'était une vitrine de technologie de pointe pour l'époque

Et pourtant elle ne prendra jamais part à aucune course. La faute à un changement de formule opéré en 1952 avec pour corollaire le passage au deux litres atmosphériques.

La fin de 1948 marque un tournant dans l'histoire de l'entreprise, suite à l'occupation de l'usine par les ouvriers et une demande de mise sous séquestre faite par un fournisseur. Mais ce ne sera pourtant pas le coup fatal. Tandis que son fils Carlo lui succède à la tête de la firme au début des années cinquante, Piero Dusio s'installe en Argentine, où il fonde la Société Autoar. Quelques milliers d'exemplaires d'un break baptisé PWO (Proyecto Willys Overland) seront produits, avec une mécanique dérivée de la Jeep Willys. En 1953, au terme d'une mise au point complexe et d'essais longs et difficiles, la 360 fera ses premiers tours de roues, lors d'une présentation au public argentin sur l'autodrome de Buenos Aires. Le travail sur la voiture se poursuivra encore pendant de longs mois, avec de nombreuses défaillances techniques à la clé. Dès lors, la voiture sera abandonnée dans un coin de l'atelier chez Autoar. En 1958, elle sera vendue à un pompiste de Buenos Aires où elle sera trouvée, par hasard, deux ans plus tard, et sera aussitôt rachetée par Porsche, grâce à l'intervention de Huschke von Hanstein, le directeur sportif de la marque. En 2009, elle sera exposée au Porsche Museum.

Ambitieux et ayant de la suite dans les idées, Piero

Dusio souhaitait construire une voiture plus grande que la 202, en faisant appel à des organes de Ford, avec l'objectif d'une large diffusion aux États-Unis. Henry Ford II, qui a déjà une 202 dont il est satisfait, s'emballe pour l'idée. Il ne tarde pas à envoyer à Racconigi, près de Turin où Cisitalia a migré, moteurs, boîtes de vitesses, transmissions et suspensions. Le châssis est pour sa part construit par le jeune ingénieur Giovanni Savonuzzi. Appelée 808 XF, cette voiture élégante équipée d'un V8 de 4,2 litres et 145 ch restera malheureusement à l'état de prototype.

En plus de ce projet, Savonuzzi ambitionnait également de faire évoluer la 202 et la relancer. La voiture reçoit un deux litres (130 ch) et même un 2,8 litres (165 ch) d'origine BPM (Botta et Puricelli - Milano), société qui fabrique des moteurs marins. Cette évolution nommée 202 D, est présentée pour la première fois au public au Salon de Genève 1952, parallèlement à une version à quatre places de la 202. Elle fait aussi une apparition furtive aux Mille Milles avec Dusio comme pilote, qui a dû abandonner, alors qu'il occupait une excellente position, à cause d'une panne d'embrayage. Au total, environ cinq exemplaires seront construits de ce modèle, dont un spider.

Ferry Porsche considéra qu'il avait toujours une énorme dette envers Dusio pour la générosité qu'il avait montrée à son égard. En 1953, il fit ajouter au nom de son nouveau modèle Porsche 550 l'appellation Spyder, en hommage à Dusio, qui l'avait le premier au monde utilisé pour sa Cisitalia 202 Spyder Mille Miglia.

La marque perdra le peu d'aura qui lui reste en produisant des dérivés de Fiat, à l'image de la 505 DF, extrapolée en 1953 de la 808 XF, mais dotée du moteur de la Fiat 1900, accouplé à une boîte hydraulique ou de l'élégant coupé 33 DF Volaradente, motorisé en 1954 par le groupe de la Fiat 1100. Les derniers modèles Cisitalia seront les 750 GT et 850 GT dérivés de la Fiat 600, jusqu'à la fin de la marque en 1965.

par Lina Mouafak



# YAMAHA

## XSR 700

Proposer une machine de caractère, se faire plaisir avec une moto puisant son inspiration dans les valeurs et le style des Yamaha d'autrefois, combiner la technologie d'aujourd'hui avec des créations du passé, c'est ainsi que Yamaha s'imprègne totalement du créneau du roadster néo-rétro.

Il est intéressant de voir à quel point l'évolution dans la cylindrée a bouleversé les repères. La XS 650 était le plus gros cube de Yamaha. Joueuse, dotée d'un moteur vivant et super agréable, agile comme une ballerine, tout le monde se régale à son guidon. La XSR 700 étant dotée du même châssis et du même moteur, on retrouvera les mêmes prestations et autant de plaisir à la conduire. La position de conduite s'annonce plus décontractée, avec le guidon cintré plus en arrière.

La XSR affirme son identité "Faster Sons" avec son réservoir travaillé dans le style, un phare rétro encastré dans un demi-obus, une selle en cuir à double texture, des platines trouées couvrant le système d'injection et l'électronique.

Le phare à l'arrière est rond, façon old school.

Si l'esthétique a évidemment une très forte place, la mécanique et la partie cycle n'ont pas été oubliées

lors du développement. Ainsi, Yamaha a développé sa XSR 700 autour de l'excellent bicylindre en ligne de 689 cm<sup>3</sup>, qui propulse la MT-07. La XSR bénéficie ainsi du même niveau de performance avec une puissance de 74,18 chevaux et un couple de 68 Nm. En plus, la belle bénéficiera d'une homologation selon les normes antipollution Euro4.

Côté châssis, la XSR va de nouveau puiser du côté de la MT-07, notamment en ce qui concerne le cadre. La moto devrait donc conserver les qualités qui ont fait le succès du roadster, avec une prise en main aisée et un côté fun toujours présent. Si sur la balance elle pèse légèrement plus lourd, la XSR conserve malgré tout un poids contenu puisqu'elle affiche 186 kg pleins faits.

La suspension arrière de type Monocross se compose de biellettes et d'un amortisseur horizontal, fixé directement sur le carter moteur. Outre le gain d'espace, ce choix allège visuellement l'arrière. La Yam se pare en outre de roues à 10 bâtons en aluminium, ainsi que d'un freinage ABS en série.





## GP GIRARD-PERREGAUX

### VINTAGE 1945 LE CORBUSIER

La Manufacture horlogère suisse présente une nouvelle version en béton de la Girard-Perregaux Vintage 1945 Le Corbusier, en hommage au talent du grand nom de l'architecture et du design modernes, à l'occasion du 50e anniversaire de sa disparition.

Dans les montagnes du Jura suisse se trouve la ville de La Chaux-de-Fonds, berceau de l'horlogerie, qui a aussi vu naître également l'un des plus grands noms de l'architecture et du design modernes, Le Corbusier ! La Manufacture horlogère suisse Girard-Perregaux, dont les origines remontent à 1791, est logée au cœur de la ville de la Chaux-de-Fonds. La capitale mondiale de l'horlogerie semble profitable à la rencontre des grands esprits, allant jusqu'à séparer de quelques mètres seulement le siège de la marque horlogère et l'illustre Villa Turque. L'essence même de la Chaux-de-Fonds se trouve donc à l'origine de la collaboration entre la Fondation Le Corbusier et Girard-Perregaux, qui présente en 2012 une série de trois montres exceptionnelles - La Trilogie Le Corbusier, qui connaîtra un succès fulgurant.

Ce magnifique projet, qui réunit plus d'un siècle d'histoire commune entre les familles Jeanneret et Girard-Perregaux, se poursuit aujourd'hui, avec une nouvelle édition de 50 pièces, en hommage à Le Corbusier.

La Manufacture Girard-Perregaux révèle un garde-temps abouti, qui illustre à la fois l'esprit visionnaire et l'expertise qui associent les illustres noms depuis toujours, en mariant avec innovation la matière à l'art

horloger.

L'une des œuvres majeures de Le Corbusier et certainement la première structure d'importance après-guerre, est La Cité radieuse, unité d'habitation située à Marseille. Cette structure en béton brut armé (acier et béton), matériau de prédilection de Le Corbusier, est à l'origine de l'inspiration du cadran de la Girard-Perregaux Vintage 1945.

C'est un projet d'ampleur, où la série limitée de 50 pièces transforme le matériau brut en véritable œuvre d'art miniature.

Le cadran de la montre reprend avec exactitude et précision le Modulor, figure de l'Homme dont se sert Le Corbusier comme unité de mesure pour concevoir idéalement l'aménagement de l'espace. Le design et les proportions de la Vintage 1945 rendent hommage à cette mesure anthropométrique. Au cœur de cet élégant garde-temps, qui fête cette année son 70ème anniversaire, bat un mouvement exceptionnel, dans le respect de la grande tradition horlogère de la Maison. Le calibre mécanique à remontage automatique GPO3300 est constitué de 199 composants, pour un diamètre de 26,60 mm et une épaisseur de 3.20 mm. Il offre les fonctions heure et minute, avec une réserve de marche de 46 heures au minimum.





GP  
GIRARD-PERREGAUX



## "Culebras"

La forme surprenante de ce cigare attire tout de suite l'attention. Culebras signifie "serpent" en espagnol, un nom qui lui vient sûrement de cette forme atypique.

*Côté look, il faut être doté d'une belle assurance pour le fumer en public. Le tirage est curieusement excellent, malgré la forme alambiquée de la vitole.*



Le PartagasCulebras signe le retour des grands disparus de la scène havanienne, après plus de dix années d'absence. C'est un excellent cigare de compagnie, léger et aromatique, qui se déguste facilement dans la journée, avec un café. Attention, il se présente en triple tresse : ne pas oublier de défaire le nœud qui lie l'ensemble ou d'ôter la bague, afin de déguster les trois éléments un par un ! C'est assurément un sujet mythique.

C'est vers 1800 que ce fagot est apparu. La raison de cette création n'a pas de version officielle, plusieurs théories sont évoquées :

- Les torcédores, qui n'avaient le droit de sortir de la fabrique qu'un certain nombre de cigares pour leur propre consommation, auraient inventé ce principe pour pouvoir multiplier par trois le quota autorisé.
- La fabrique Partagas aurait créé ce fagot, car les trois cigares ayant une forme originale, ils ne se vendraient pas sur le marché noir.
- Il s'agirait d'une stratégie de marketing. La forme étant unique, les amateurs les achèteraient pour leur originalité.

Depuis quelques années, il avait disparu des civettes, pour réapparaître récemment. Cette réapparition marque une différence de taille. Si son aîné était

fabriqué à la machine, il est désormais entièrement roulé à la main.

L'originalité de ce cigare réside également dans sa convivialité. En effet, le fait de sortir de son étui ce cigare consiste en fait à présenter 3 modules entortillés entre eux que vous pouvez donc partager avec vos convives. Une fois démonté il présente donc à vos invités ou amis des cigares plus ou moins tordus à la forme originale, ce qui permet de partager au même moment les mêmes saveurs et bien souvent un bon moment de découverte pour les amateurs de cigares puissants et fins à la fois.

Côté look, il faut être doté d'une belle assurance pour le fumer en public. Le tirage est curieusement excellent, malgré la forme alambiquée de la vitole.

Loin d'être déplaisant, calé sur des arômes boisés et terreux, légèrement torréfié sur le final, il est plutôt léger et un brin linéaire. La combustion s'avère excellente, du début à la fin.

Il est assez doux, mais augmente en puissance tout au long du fumage. C'est un cigare équilibré et agréable, à la saveur de terre riche et des notes de cèdre et de poivre, avec pour le final une note sucrée.

Lifestyle

# *Evasion de rêve*

par Lina Mouafak

## L'ANNEAU DU RHIN

L'Anneau du Rhin est un circuit automobile permanent situé à Biltzheim dans le Haut-Rhin, en France. Ce circuit de 4 kilomètres est inspiré du tracé du circuit Paul-Ricard au Castellet, dans le Var. Il est homologué pour la compétition mécanique automobile FFSA et moto FFM depuis 2011.





# Évasion de rêve

En 1996 l'industriel Marc Rinaldi, son fils François Rinaldi et sa belle fille Caroline Bugatti (petite fille d'Ettore Bugatti), en association avec la famille Spengler (dont Bruno Spengler est pilote DTM) fondent ce circuit privé sur la commune de Biltzheim, dans le Haut-Rhin, entre Colmar, Mulhouse et la frontière allemande. Ce circuit, accueille quotidiennement des groupes qui le louent pour y évoluer en auto ou en moto.

Le circuit est équipé pour accueillir différents types d'événement auto-moto: réunions de clubs, opérations promotionnelles ou de communication, écoles de pilotage, entraînements et essais pour la compétition. L'anneau du Rhin a la particularité d'avoir plusieurs tracés, selon le type d'activité souhaité. En effet, il dispose d'un circuit loisirs, utilisant en majeure partie le tracé du Circuit 3 km. Cette configuration permet de rallonger encore celui-ci, grâce à une boucle de 600 mètres supplémentaires, à l'ouest de l'anneau du Rhin. Ce tracé fait de l'anneau du Rhin le plus grand circuit auto moto du nord-est de la France. Offrant ainsi des sections à basse vitesse, en plus des sections à moyenne vitesse et haute vitesse du Circuit 3,7km, ce tracé permettra ainsi à tous les types de conducteurs d'éprouver du plaisir, avec tous types de motos.

Homologué pour la compétition depuis octobre 2011, cette nouvelle configuration est devenue la piste « phare » de l'anneau du Rhin. De par ses nouvelles sections à haute vitesse, une ligne droite principale

rallongée pour mesurer plus d'1 km, une ligne droite à la fin des « S » du Sanglier, rallongée de 400 mètres, ce nouveau tracé offre de fortes sensations aux pilotes. Avec son tracé dessiné donc pour favoriser les machines puissantes et rapides, le nouveau Circuit 3.7 km n'est pas sans rappeler, à travers ses courbes principales, le tracé du Circuit Paul Ricard, pour le plus grand plaisir des pilotes.

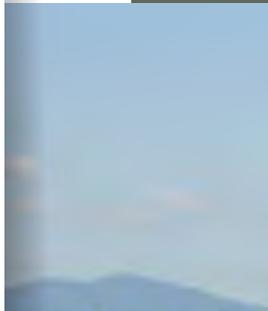
Le circuit comporte aussi un tracé de compétition de 3km. Créé en 1996, et modernisé en 2006, le Circuit 3,0 km est la configuration la plus utilisée et fait le succès de l'anneau du Rhin depuis 15 ans.

Alliant des parties techniques à moyenne vitesse avec des sections à haute vitesse, ce circuit a été entièrement refait et élargi en 2011 et demeure le circuit de « référence du nord-est de la France.

En outre, le circuit d'entraînement de 1.1 km est l'outil idéal pour l'initiation au pilotage en toute sécurité. En effet, les abords de la piste, en enrobé ou en gazon, permettent aux néophyte d'y faire des sorties de piste sans conséquence néfaste.

De plus, son tracé court est facile à mémoriser et les virages qui le constituent ont été dessinés pour être facilement négociés, même par les néophytes.

Destiné principalement à des stages de pilotage, ou à des journées d'évènementiel d'entreprise, ce circuit 1,1 km sert aussi occasionnellement pour des opérations de communication.





## Rob Ijbema

**28 mai 1961** ( Amsterdam )

Passionné par l'art les voitures et les courses automobiles, il aime dessiner ce monde exaltant.

Son style flamboyant unique est reconnu par les galeries, les pilotes, les équipes de course, les collectionneurs privés et amateurs de course automobile à travers le monde.

Visionnez plus de 100 peintures de Ferrari sur le blog :

[www.car-a-day.blogspot.com](http://www.car-a-day.blogspot.com)





# Gentlemen DRIVERS



MAGAZINE



[www.gentlemendriversmag.com](http://www.gentlemendriversmag.com)

## Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :  
Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> étage - Apt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931  
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com  
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours





**TOTAL**

COMMITTED TO BETTER ENERGY



JUSQU'À  
**89%**  
D'ENCRASSEMENT  
EN MOINS\*

\*Par rapport à un carburant non spécifiquement additivé. Tests réalisés en novembre 2015. Les résultats peuvent varier en fonction du type de véhicule. Plus d'informations sur [total.ma](http://total.ma)

## Et si pour nettoyer son moteur, il suffisait de rouler ?

Un carburant qui nettoie votre moteur et le protège durablement pour le rendre plus performant,  
plus économique et moins polluant\*.

**Le carburant qui nettoie votre  
moteur km après km**

 **TOTAL**  
*excellium*

# INNOVER

## POUR VOTRE QUOTIDIEN

PLUS QUE DES DISTRIBUTEURS, NOS AUTOMATES BANCAIRES  
SONT LES RELAIS DE NOS AGENCES.

Vous pensez que la technologie doit d'abord servir votre quotidien, et vous avez raison.

C'est pourquoi nous mettons à votre disposition un nouveau type de guichets automatiques, capables d'effectuer l'essentiel de vos opérations. Vous y déposez vos espèces en toute sécurité, et ceci 24h sur 24. Vous y remettez aussi vos chèques en quelques secondes, et en retrouvez immédiatement la copie scannée sur votre compte en ligne. Une innovation unique, mais surtout une solution pratique.

.....  
Une nouvelle banque est née :  
découvrez-la sur [cfgbank.com](http://cfgbank.com)

UN SIGNE UNE EXIGENCE

CFG BANK

