

# *Gentlemen* **DRIVERS** MAGAZINE



**ALOIS**  
**RUF**  
RARE, UNIQUE AND FAST

---



## Nouvelle 911 Carrera

Une légende d'avance.

Comment réécrire ce qui est déjà une légende ?

C'est tout le défi que nous avons du relever. La nouvelle 911, plus aboutie, plus performante, plus efficiente, avec un nouveau design qui incarne à lui seul la théorie de l'évolution.

Une voiture de sport sublime comme au premier jour et tout entière ancrée dans le futur.

Tradition Porsche oblige. Venez la découvrir dès maintenant dans votre showroom Porsche.



**PORSCHE**

## Édito



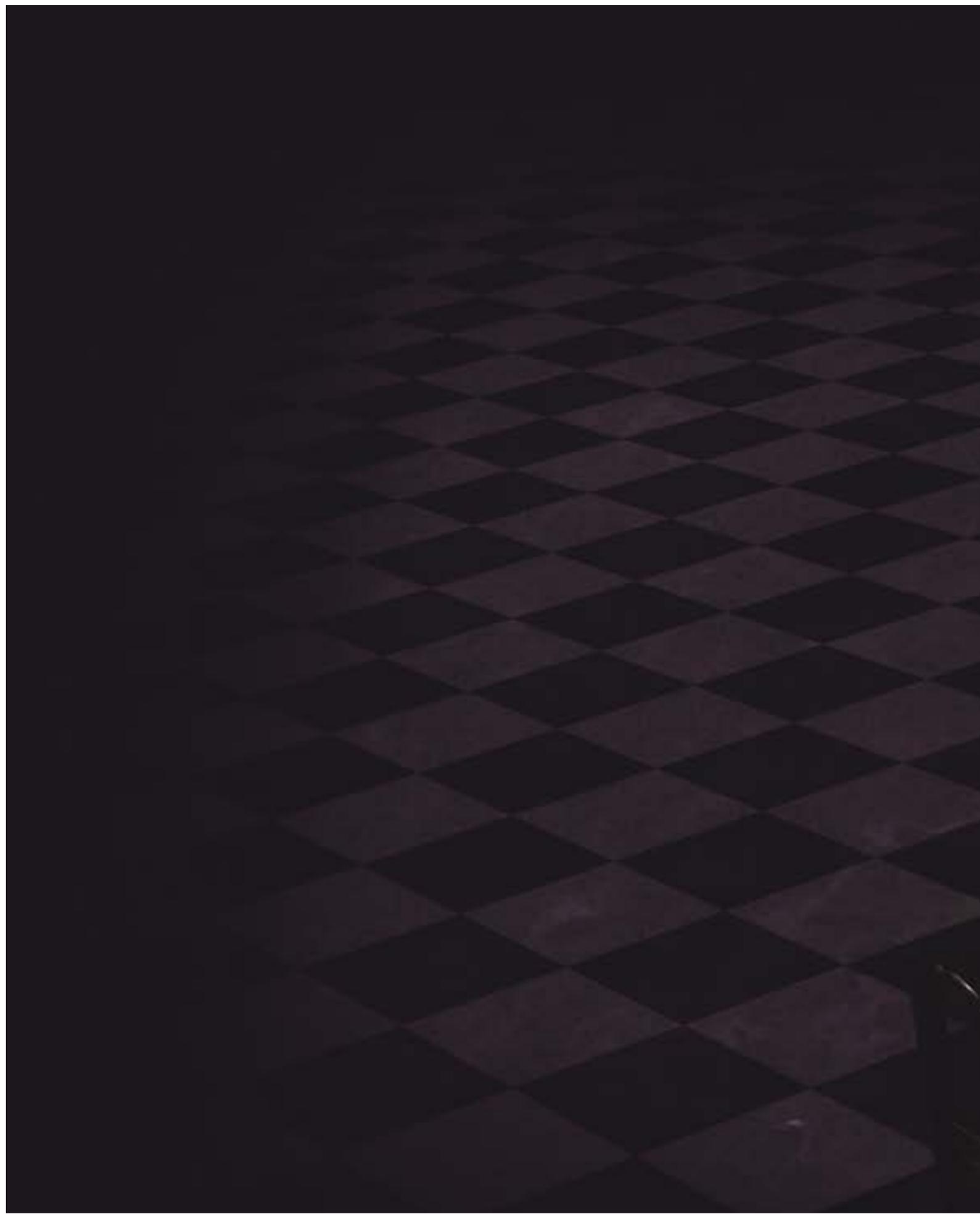
Ahmed Kseibati

En ce mois de février, j'ai souhaité partager avec vous deux évènements au cœur de l'actualité automobile et auxquels Gentlemen Drivers Magazine a pris part.

Le premier est l'avènement du Salon Rétromobile, qui s'est tenu du 3 au 7 février 2016. Cette grand-messe de la voiture de collection a gagné ses lettres de noblesse, grâce à la richesse et à la diversité des modèles exposés, dont certains se distinguent par leur rareté. Mais Rétromobile est aussi le catalyseur qui fédère les trois leaders mondiaux des ventes aux enchères et parmi eux Artcurial, dont les transactions atteignent chaque année des sommets inavouables. L'actuelle édition n'a pas dérogé à la règle, en enregistrant une spectaculaire flambée des prix, puisque le clou de la vente Artcurial a été une Ferrari 335 Sport Scaglietti modèle 1957, cédée à l'ahurissante somme de 32,1 millions d'euros.

Du nouveau également en sports mécaniques et plus précisément en F1, avec le retour de la marque au losange dans l'arène. Un come-back qui s'est effectué via le rachat de l'écurie Lotus, en proie à des difficultés financières. Cet évènement est loin d'être anodin, au regard du passé glorieux de Renault en F1, où elle a été auréolée de nombreux titres et associé son nom à des pilotes prestigieux tels que Damon Hill, Gilles Villeneuve ou Ayrton Senna, excusez du peu. De quoi redonner plus de suspense à la discipline reine du sport automobile, car avec une équipe Renault en championnat, c'est l'assurance d'un nouveau prétendant au titre face à Mercedes et Ferrari notamment. Donc, place au spectacle !

Tout en vous souhaitant une bonne lecture, je vous donne rendez-vous, gentlemen, au mois prochain.





ACCÉDEZ À L'ÉTAT D'ESPRIT DU LUXE

# Sommaire

## 8 Motors

- 8/10 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
- 12/14 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
- 16/22 **ActuEvenement** Retromobile 2016 par Amal Razine
- 24/27 **ActuEvenement** Sharja Classic Cars Museum par Amal Razine
- 26/33 **ActuEvenement** Essai Renault Megane par Amal Razine
- 34/39 **ActuEvenement** Essai Jaguar FType V6 par Amal Razine
- 40/43 **AutoConcept** KIA Telluride Concept par Youssef Bennour
- 44/49 **AutoException** Porsche 911 par Amal Razine
- 50/55 **AutoException** Lotus Evora 400 par Youssef Bennour
- 56/61 **AutoException** Lexus RX 450h par Youssef Bennour
- 62/67 **AutoException** Ford Focus RS par Amal Razine
- 68/73 **AutoException** Volvo s90 par Amal Razin



## 74 > 85 Entretien du mois **Alois RUF**

Rare, Unique and Fast par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 86/91 **AutoLégende** CTR : le coup de maître de RUF par Youssef Bennour
- 92/93 **MotoException** Triumph Street Twin par Lina Mouafak

## 94 L'Homme

- 94/95 **Montres** Richard Mille : RM 50-02 ACJ Tourbillon Chronographe par Lina Mouafak
- 96/97 **Sport d'Elite** Saint Moritz Polo World Cup par Antoine Dalmas
- 98/99 **Cigare** Trinidad Ingenios EL 2007 "Lonsdale" par Antoine Dalmas

## 100 Lifestyle

- 100/103 **Evasion** Circuit de Glace de Flain par Lina Mouafak
- 104/105 **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 **Touria Radi** 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



86



68



94



62



50



16



98



92



44

40

## Un bon cru 2015 pour Fiat Chrysler Maroc



Fiat Chrysler Automobiles Maroc a présenté ses résultats de l'année 2015. Dans un marché en constante évolution, arrivant à 131.935 véhicules VP et VUL, FCA Maroc termine avec 11.193 véhicules écoulés durant l'année 2015.

S'agissant des perspectives 2016, elles s'inscrivent dans une tendance positive et auront pour toile de fond un réseau plus dense. En effet, ce dernier évoluera de 22 concessions à 27 en 2016, avec des ouvertures dans des zones non encore desservies, sans oublier bien sûr le MotorVillage, la Flagship, qui ouvrira ses portes au cours du deuxième trimestre 2016.

Côté nouveaux lancements, la Fiat 500X a été présentée, le 14 janvier à la presse marocaine, sur la scène du théâtre du Studio des Arts Vivants de Casablanca. Enfin sachez que ce nouveau modèle est accessible à partir de 199.900 DH.

## Afriquia SMDC renforce sa présence sur le marché des professionnels



Pas de répit pour Afriquia SMDC. Dans le sillage de sa stratégie de développement (2015-2017), la filiale du Groupe Akwa a en ligne de mire le segment de la clientèle des professionnels. Son offre, baptisée « Solutions Pros d'Afriquia », lancée le 1er février 2016, vise à renforcer

sa présence sur ce créneau stratégique. L'objectif est de satisfaire les besoins des entreprises pour la gestion de leur flotte. Concrètement, l'offre consiste

en huit services innovants dans un même package, qui peuvent être utilisés en totalité ou à la carte. « Avec les Solutions Pros, nous donnons désormais plus de contrôle, un meilleur confort et une réduction des coûts aux patrons d'entreprises », a déclaré Said El Baghdadi, DG d'Afriquia SMDC. Le premier service est le Smart Pay. Une solution de paiement à distance qui permet à partir d'un ordinateur ou de l'application mobile Afriquia Smart Pay soit de créditer la carte de paiement Afriquia, soit de régler directement la transaction. Pour cela, le professionnel n'a pas besoin de carte de paiement pour régler ses achats, faire des transferts et recharger le solde. Le mobile seul suffit.

Les autres services incluent notamment le paiement sans contact pour plus de rapidité, l'identification par empreinte digitale pour plus de sécurité, le tag intelligent et le porte-clés d'identification pour un meilleur contrôle de la consommation. Le service Cloud d'Afriquia et sa solution de fleet management intégral sont également au menu.

Déjà leader du marché, Afriquia SMDC devrait à travers cette offre innovante, qui a nécessité quatre années de développement et une enveloppe de 15 millions de DH, creuser son avance sur ses concurrents et gagner de nouvelles parts de marché.

## Nissan Maroc double ses ventes en 2015

Nissan a réussi à doubler ses ventes au Maroc au titre de l'année 2015. Ce résultat s'explique par la série de nouveaux lancements et par sa présence à travers tout le réseau Auto Hall. Ainsi, la part de marché de Nissan a augmenté de manière spectaculaire, passant de 2,2% en 2014 à 4,2% en 2015, avec un total des ventes respectif de 5.420 unités contre 2.671. Commentant cette performance, Isao Sekiguchi, directeur général de Nissan Afrique du Nord a déclaré : « Notre croissance au cours de l'année écoulée est extrêmement encourageante et témoigne de notre volonté à répondre aux besoins de nos consommateurs, aussi bien en termes de produits que de services. »

Le fer de lance de la marque est incontestablement le Crossover Qashqai, lancé depuis mars 2014. En 2015, ce dernier a représenté 64% des ventes et a ainsi contribué, avec les deux autres modèles de la famille Crossover, Juke et X-Trail, lancés en février dernier, à enregistrer une année record. Les ventes du Grand Taxi Nissan Evalia ont également connu une croissance soutenue en 2015. Avec 681 unités vendues, le Nissan Evalia représente une grande part des ventes de Nissan et se classe parmi les modèles taxis les plus plébiscités au Maroc. En mars 2017, Nissan prévoit le lancement de deux nouveaux modèles, afin d'élargir sa gamme, qui sera accompagnée d'une expansion de son réseau de distribution au Maroc.



**RENAULT**  
Passion for life

# Renault KADJAR

## Vivez, maintenant !

Parapente  
À 30KM de Marrakech



Diesel avec  
Climatisation à partir

# 234 900 Dhs

Jantes aluminium 19" \*  
Full Park assist\*

\* Selon version

## Le secteur automobile Record à l'export



L'embellie se poursuit pour le secteur de l'industrie automobile marocaine en 2015. En effet, selon les chiffres de l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile (Amica), le chiffre d'affaires à l'export, s'élève à 50 milliards de dirhams, soit 20% de plus que le score réalisé en 2014. Un résultat d'autant plus important que le secteur occupe une place stratégique dans la stratégie nationale de promotion de l'industrie et emploie actuellement un peu plus de 90 000 personnes réparties sur 150 sites de production.

Les perspectives sur le moyen terme sont également de bon augure. C'est en tout cas ce dont font état les prévisions de l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile (Amica) qui tablent dans quatre ans sur le doublement du nombre d'emplois et la hausse du nombre de sites à plus de 250, avec à la clé plus de 100 milliards de dirhams d'exportations. Cette prouesse sera en partie favorisée par l'arrivée d'un autre constructeur tricolore, PSA, qui va installer son unité de production à Kénitra.

## Skoda Nouveau Showroom à Casablanca



La marque Skoda vient de rejoindre les autres marques de C.A.C en ayant désormais son showroom au niveau de Bd. Moulay Slimane à Casablanca sur la route côtière vers Mohammedia. Jouxant le Terminal Audi, le récent showroom Volkswagen, et les Centre Porsche et Bentley, cette nouvelle entité fait désormais partie du « Village Automobile » de la C.A.C à Casablanca. Le nouveau siège est construit sur une superficie de 1.000 m<sup>2</sup> selon les

standards internationaux et la nouvelle identité visuelle de la marque (vert et blanc). Les travaux ont nécessité 18 mois et ont coûté 1 million d'euro selon Jérôme Berthod, directeur de la marque Skoda au Maroc.

Par ailleurs, d'autres investissements verront le jour en 2016. Il s'agira notamment d'une réception SAV dédiée à Skoda à Casablanca, un nouveau showroom de 600 m<sup>2</sup> qui sera inauguré en ce mois de février à Agadir, et à Tanger le showroom actuel de VW/Audi/Skoda sera dédié uniquement à la marque tchèque. Autant de signaux qui confirment les nouvelles ambitions de la marque sur le marché marocain.

Du nouveau également en terme de lancements en 2016. Il s'agit essentiellement de l'arrivée de la Skoda Fabia restylée et de la Skoda Superb 3. Cette dernière sera commercialisée avant l'avènement de l'Auto Expo 2016.

## La nouvelle Mini John Cooper Works arrive

Pour les amateurs de la Mini souhaitant disposer d'une horde de chevaux déchaînés, la version John Cooper Works est la plus indiquée. Chapeautant la gamme, cette version endiablée de la citadine anglaise est désormais disponible sur notre marché.

Taillée pour la course, la nouvelle Mini John Cooper Works affiche des lignes et traits musclés. Cet accastillage agressif a son pendant sous le capot. Ainsi, la Cooper Works fait appel à un nouveau quatre cylindres 2.0 Twin Power développant 231 ch et fort d'un tout nouveau turbo et d'un échappement spécifique. Les performances sont au diapason, avec un 0 à 100 km/h en 6,3 s en boîte manuelle six rapports. Dotée de la boîte automatique Steptronic à six rapports, la Mini réussit à grappiller encre deux dixièmes de seconde. La vitesse de pointe, elle, plafonne à 246 km/h. L'habitacle, pour sa part, distille une ambiance chaleureuse, grâce à un savant mélange entre convivialité et sportivité. On y trouve tous les éléments classiques d'une voiture de sport, notamment le volant en cuir avec surpiqûres, le levier de vitesses doté d'un pommeau rétro-éclairé, le pédalier en aluminium, des sièges sport bicolores avec appuie-tête intégrés.... Enfin, il reste à préciser que cette Mini dévergoncée est commercialisée chez Smeia à partir de 387.000 DH.



# HYUNDAI CRETA

## UNE NOUVELLE ESPÈCE HYUNDAI VOIT LE JOUR



Pour la première fois dans l'histoire, nous assistons à un évènement mythique pour les générations à venir : la naissance du **Hyundai Creta**. Avec ses lignes fluides et son intérieur spacieux, cette nouvelle espèce est prête à affronter la route. Découvrez ce que l'évolution a fait de meilleur à partir de 209 000 DHS seulement.

Le dernier né des 4X4 Hyundai  
À partir de **209 000 DHS**

\*photo non contractuelle

MOSATK

## Festival Automobile International

### 3 prix pour Renault



Lors du 31e Festival automobile international, Renault a pu remporter 3 prix importants, dont celui de « La plus belle voiture de l'année 2015 », attribué au Talisman. Elue par les internautes, elle a triomphé grâce à son design reprenant la nouvelle identité de la marque au losange, ainsi que l'expérience de conduite qui offre 5 modes différents. Autre récompense, celle décernée au directeur du design industriel de Renault, Laurens Van Den Acker, qui a reçu le Grand Prix du design par le jury du FAI. Ce prix vient suite au lancement de nombreux modèles en 2015, à l'instar de l'Espace, du Kadjar, du Talisman ou encore de la nouvelle Mégane. Tous ces modèles portent la signature « Passion for Life » qui illustre le nouveau design de Renault depuis 2012. Pour finir en beauté, la marque française a reçu le Grand Prix du film publicitaire, grâce à la publicité « Make your time great » dans lequel Kevin Spacey magnifie la maîtrise du temps, grâce à Nouvel Espace.

## Jaguar F-TYPE SVR

### Lancement à Genève

Jaguar a confirmé la présentation de la version survitaminée de la F-Type au prochain Salon de Genève. Il s'agit de la SVR, qui sera animée par un V8 de 5.0 litres, qui développe 575 ch et qui est prête à s'attaquer aux sportives allemandes. Les premières photos officielles dévoilent une robe orange plus agressive, sans pour autant être extrême. Préparée par le département « Special Vehicles Operation » de Jaguar/Land Rover, l'anglaise transmet sa sportivité à travers son aileron fixe, ses ouïes latérales et son spoiler. Optant donc pour le V8 avec ses 575 ch et un couple maximal de 700 Nm et une transmission automatique de 8 rapports, elle

expulserait le 0 à 100 km/h en à peine 3,7 secondes, alors que la vitesse de pointe est annoncée à 322 km/h. La SVR a réussi à perdre 25 kilos par rapport à la R, grâce à l'adoption d'un échappement en titane, de nouvelles jantes et de freins en carbocéramique. Disponible en coupé et en cabriolet, elle sera sans conteste l'attraction de la firme de Gaydon lors du Salon de Genève.



## Top 10 automobile

### Les modèles qui fidélisent le plus



Le magazine américain Forbes vient de dévoiler une enquête concernant les voitures qui ont le plus de chance d'être à nouveau achetées par un client selon différents critères tels que la satisfaction, les attentes au niveau du marketing et l'image reflétée par le modèle. En tête de ce classement, arrive le Range Rover avec un taux de rachat possible qui atteint 48,8%. En deuxième position, c'est une autre voiture haut de gamme qui a été choisie par le public, avec un taux de 46,6%, il s'agit de la Mercedes Classe S. Présentée par l'Etoile comme la meilleure voiture du monde, elle l'a prouvé à travers ce classement, puisqu'elle dépasse de très loin ses concurrentes. La troisième marche du podium, quant à elle, est occupée la Lincoln MKZ, qui représente le premium Made in USA. Pour compléter ce classement, la Mercedes Sprinter Van 2500 prend la 4e position avec 44,8%, suivie de la Nissan Leaf, avec 4%, la Ram 1500 avec 42,9%, la Lexus RX avec 42,7%, la Hyundai Genesis avec 42,5%, la Kia Soul avec 42% et enfin pour clôturer ce top 10, la Subaru Forester.

# ALD RENT

## UNE LOCATION MOYENNE DURÉE FLEXIBLE ET SANS ENGAGEMENT



Un recrutement, une période d'essai, une activité saisonnière, un chantier imprévu, un surcroît d'activité, l'attente de livraison d'un véhicule neuf...

**Vous avez besoin d'une solution immédiatement**, vous n'envisagez pas d'acheter un véhicule et vous n'avez aucune visibilité sur le long terme.

Découvrez **ALD rent** l'offre de **Location Moyenne Durée** proposée par ALD Automotive pour vos **besoins ponctuels**.

[www.aldautomotive.ma](http://www.aldautomotive.ma)

LET'S DRIVE TOGETHER



**ALD**  
Automotive

## Porsche 718 Boxster Un bel hommage



Porsche vient d'écrire un nouveau chapitre dans l'histoire du Boxster. 20 ans après le lancement de la première génération du cabriolet 2 places à moteur central, la firme de Zuffenhausen veut perpétuer la tradition des moteurs Boxster quatre cylindres qui équipaient les Porsche 718 à moteur central. C'est un hommage aux modèles qui ont triomphé lors des compétitions dans les années 1950 et 1960. Le 718 Boxster fait donc appel à un nouveau moteur avec turbocompresseur, qui développe 300 ch et 50 canassons de plus pour la Boxster S. Cette dernière a eu droit à un turbocompresseur à géométrie variable, une technologie dont les modèles Porsche de série sont les seuls à être équipés. Pour cette nouvelle génération de Boxster, la 718 se distingue parfaitement grâce à son design, puisqu'elle affiche une face avant plus large, avec des entrées d'air élargies et un regard expressif, grâce à ses phares Bi-Xénon avec feux de jour à LED intégrés. Avec un design et surtout un châssis plus sportifs, la 718 Boxster est disponible sur notre marché pour 680.000 DH, alors que pour la 718 Boxster S, il faut compter 830.000 DH.

## Bentley Retour en Endurance

Le patron de Bentley vient d'annoncer le retour en Endurance de la firme Wolfgang Duheimer dès l'année prochaine. En effet, un prototype pourrait faire son entrée en piste en 2017, pour un retour officiel en 2018. Bentley, qui a déjà prévu un programme de tests aux Etats-Unis, serait en train de préparer une voiture LMP2 équipée d'un V8 biturbo, puisqu'elle a jugé la catégorie LMP1 « trop onéreuse et trop ardue ». Le directeur sportif Brian Gush a annoncé ses ambitions en déclarant à Motorsport qu'« aucune voiture d'usine Bentley ne s'est engagée dans une course sans être capable de la gagner. C'est un état d'esprit que nous entendons préserver ». Après sa victoire au Mans en 2003 avec Kristensen, Capello et

Smith, Bentley prévoit un retour en force puisqu'en plus des 24 Heures du Mans, elle sera présente aux 24 Heures de Daytona, aux 12 Heures de Sebring et à l'European Le Mans Series. La firme britannique voudrait revivre l'âge d'or avec ses Bentley Boys, qui ont réussi à s'imposer lors de la course française mythique 4 fois consécutives, en 1927 et 1930.



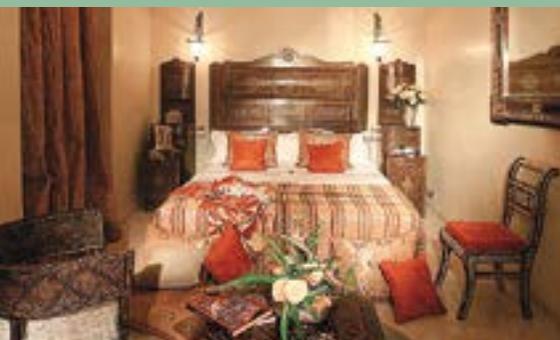
## Renault The Come-back en F1

C'est lors d'une conférence de presse au Technocentre Renault à Guyancourt en région parisienne que le PDG du Groupe, Carlos Ghosn, a dévoilé la nouvelle monoplace qui marque son retour en Formule1. La nouvelle RS16 de couleur noire fera sa première apparition en compétition lors du Grand Prix de Melbourne en mars prochain. Ghosn a expliqué les raisons de ce retour, en déclarant qu'il s'agissait avant tout de son marketing à l'international « Dans les prochaines années, la croissance de notre groupe se fera dans des pays émergents, comme la Chine, l'Inde, le Brésil, où la F1 est l'un des sports les plus populaires. Nous devons utiliser notre présence en F1 pour doper nos ventes ». Renault, qui se donne trois ans pour être sur le podium, a également profité de l'occasion pour présenter les 3 pilotes de l'écurie. Kevin Magnussen est désormais leader, puisque le danois a déjà couru 19 Grands Prix et même fini 2e en Australie en 2014. Le second pilote titulaire est Jolyon Palmer, champion 2015 en GP2 et pour ce qui est du pilote réserve, il s'agit du Français Esteban Ocon qui, à ses 19 ans, avait été approché par Ferrari.





L'émotion est notre héritage  
Emotions Heritage Entertainment



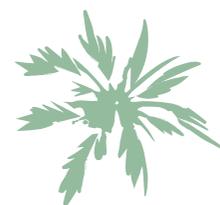
PALACE, KSARS, VILLAS & HÔTEL \*\*\*\*\*

SPAS & DIOR INSTITUT

GASTRONOMIE

CASINO, THEATRO & LOUNGE BARS

CONFÉRENCES & BANQUETS



**ES SAADI**

MARRAKECH RESORT

par Ahmed Kseibati

**RETROMOBILE 2016****«LE PASSÉ  
ARTCURIAL  
A TOUJOURS UN FUTUR»**

Comme chaque année, depuis son lancement, Gentlemen Drivers n'a voulu manquer sous aucun prétexte le rendez-vous international de référence de la voiture de collection. Du 3 au 7 février dernier s'est tenue la 41<sup>e</sup> édition, qui a réuni plus de 500 véhicules anciens sur 51.000m<sup>2</sup> des pavillons 1 et 2.2 de la Porte de Versailles. Bien évidemment, c'est une occasion en or pour les constructeurs français, à l'instar de Renault et Alpine, qui célèbrent ses 115 ans



d'histoire sportive, Peugeot qui a choisi d'exposer ses coupés et cabriolets comme la 404 à qui il a toujours été prêté des airs de famille avec la Ferrari 250 GT. Citroën, aux côtés de ses modèles DS et SM d'époque a aussi exposé la DS 3 restylée. Cette édition a également été l'occasion pour certains constructeurs de marquer leur retour. C'est notamment le cas de Maserati, qui avait sur son stand une Mexico, une 200 S et la récente Ghibli.

## Actu événement



Cette année, les organisateurs ont décidé de rendre hommage au designer Philippe Charbonneaux, qui a signé plusieurs modèles iconiques de l'histoire de l'automobile, entre autres, la Chevrolet Corvette de 1953 ou encore la Delahaye 235. Dans un monde aussi masculin que peut l'être l'automobile, Rétromobile a marqué le coupe en mettant à l'honneur une femme

collectionneuse, qui compte parmi ses acquisitions une Bugati T40 « Lidia », une Aston Martin Headlam Coupé, une Maserati A6GCM parmi tant d'autres. Mais s'il y a un moment que tous les collectionneurs attendent, c'est sans conteste celui des ventes aux enchères qui, une fois encore, ont battu des records, malgré un bilan général plutôt mitigé. La première





vente qui s'est tenue a été celle de RM Sotheby's, dont la vente la plus importante a été celle de la Ferrari 400 Superamerica châssis long 1962 pour la modique somme de 2.950.000 euros, suivie de très près par la Porsche 550 Spyder 1955, qui a été vendue à 2.744.000 euros. Parmi les 10 lots les plus importants qui ont

été adjugés lors de cette vente, 6 Ferrari ont trouvé acquéreur, dont 3 dans le top 5. Le cheval cabré continue de dominer le cœur des collectionneurs. Lors de la vente Bonhams aussi, la firme italienne a triomphé et a signé le lot le plus cher, à savoir la Ferrari 275 GT Berlinette 1966, pour un montant



## Actu événement



de 2.070.000 euros. Mais le clou du spectacle était comme chaque année la vente Artcurial, qui a battu 7 records mondiaux. Le chiffre d'affaire global s'est élevé à 56,1 millions d'euros, grâce principalement à la Ferrari Scaglietti de 1957, dont les enchères ont atteint 32,1 millions d'euros. Parmi les autres lots vendus on retrouve, Ferrari Testarossa Spider de 1986, adjugée à

1,2 M €, la Bugatti EB110 SS " Sport Competizione - Le Mans " à 941.700€, la Bugatti EB110 Super Sport à 929.800 €, la Vega 54 Prototype "V" de 195 à 500.600 €, l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA à 441.000 €, la Renault Frégate Ondine Cabriolet par Ghia à 77.500 € et enfin une BMW 2002 cabriolet, adjugée à 62.000 €.





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

### PORSCHE



#### 911 Carrera 2012 Casa **Particulier**

Essence Automatique 28 000 kms 23 Cv V6  
Cabriolet - acheté chez Porsche Maroc en novembre  
ono burmester, kit sport plus, siège cuir sport...

**1 060 000 dhs - 06.61.48.16.16**

### LAND ROVER



#### Range Rover 2009 Casa **Particulier**

Diesel 170 000 kms automatique 12 Cv V6 gris foncé se sport, 1 ère main, boîte auto, sièges cuir électriques chauffants, mémoires, jantes alu xénon

**260 000 dhs - 06 61 17 57 78**

### CHEVROLET



#### Camaro 2011 Casa **Particulier**

Essence 80 000 kms automatique 26 Cv couleur noir 2 portes clim bi-Zones, jantes alu 20", boîte auto, gps, volant cuir multifonctions

**260 000dhs - 06 61 15 20 47**

### BMW



#### Serie 5 2010 Casa **Particulier**

Diesel automatique 52 000 kms 12 Cv - 525 diesel ww smela Maroc vitres électriques et teintées  
Sièges cuir jantes alu CD/DVD ordinateur de bord

**340 000 dhs - 06.61.14.31.66**

### JEEP



#### Cherokee 2015 Casa **Particulier**

Diesel 15500 kms automatique 8 Cv rouge bordeaux Première main CD jantes Alu détecteur de pluie rétroviseurs et vitres électriques - Phares xénon

**350 000 dhs - 06.61.17.20.39**

### FORD



#### Mustang 2011 M-kech **Particulier**

Essence 26 000 kms 17 Cv boîte automatique couleur noir matte black, 2 portes, jantes alu 19" lunette arrière, dégivrant peinture métallisée

**26€%0 000 dhs - 06.89.21.66.47**

### VOLKSWAGEN



#### Golf 2015 Rabat **Particulier**

Diesel 3 000 kms automatique 8 Cv 7 gtd importée avec toutes les options: boîte deg palette au volant toit panoramique, jantes 19", sièges cuir chauffants

**445 000 dhs - 06.61.10.61.78**

### LAND ROVER



#### Range Rover 2013 **AB auto**

Diesel 45 600 kms automatique V6 gris foncé sièges cuir électriques, radio cd, volant multifonctions roues motrices, toit panoramique, jante alu 21p

**750 000 dhs - 06.61.84.37.33**

### AUDI



#### Q5 2009 Casablanca **AUTO PARIS**

Diesel 80 000 kms manuelle 8 Cv jantes 19 commandes vocales volant multifonctions, leds, clim auto, régulateur de vitesse, barres de toit

**250 000 dhs - 06.44.46.66.52**



## SHARJAH CLASSIC CARS MUSEUM

### UN TEMPLE DE LA VOITURE CLASSIQUE AU MOYEN-ORIENT

Le Sharjah Classic Cars Museum a ouvert ses portes en 2008. Il a subi des rénovations remarquables et a été inauguré à nouveau en 2013. Ce musée est une destination idéale pour les amateurs des voitures classiques. Il attire les touristes et les visiteurs de partout dans le monde et force le respect, avec plus de 100 voitures classiques fabriquées au début du vingtième siècle.

Sharjah Classic Cars Museum  
المuseum الكلاسيكية  
SHARJAH



سيارات  
على

شكل سيارة  
من خارج مصنع فورد  
**1,000 Model**  
chassis outside  
Ford factory

Model A  
1929-1931  
Ford Motor Company  
The Model A was the first mass-produced car with a steering wheel on the left side of the car. It was also the first car to have a front-end crumple zone, which helped to absorb the impact of collisions. The Model A was a significant improvement over the Model T, and it was a major success for Ford.

## Actu événement



Le Sharjah Classic Cars Museum a ouvert ses portes en 2008. Il a subi des rénovations remarquables et a été inauguré à nouveau en 2013. Ce musée est une destination idéale pour les amateurs des voitures classiques. Il attire les touristes et les visiteurs de partout dans le monde et force le respect, avec plus de 100 voitures classiques fabriquées au début du

vingtième siècle.

Le Sharjah Classic Cars Museum expose des voitures classiques de différentes marques, en plus de motos classiques et de bicyclettes. La voiture la plus ancienne du musée remonte à 1915. Il s'agit d'un modèle de la marque Dodge. Il est également possible d'admirer la Mercedes-Benz 600 Pullman de 1969 appartenant





au Dr. Shaikh Sultan Bin Mohammad Al Qasimi, émir de Sharjah. Ce modèle n'a été produit qu'à 2.677 exemplaires.

Le musée est divisé en cinq sections. Chacune représente une étape historique du développement de l'industrie automobile. Enfin, ce temple de la voiture

classique offre aussi aux visiteurs la possibilité de se renseigner sur les différents types de moteurs de voiture et leur fonctionnement. En outre, le musée organise des activités interactives et ludiques pour tous les âges.



par Amal Razine

## ESSAI RENAULT MEGANE

### LE BON COMPROMIS

Vingt ans après le premier modèle de la Mégane et ses 6,6 millions de voitures vendues dans le monde, la quatrième génération arrive sur le marché. Le fleuron de la gamme est pour l'instant représenté par la GT, en attendant l'arrivée de la radicale RS. Gentlemen Drivers a été invité à en prendre le volant dans la région de Cascais, près de Lisbonne.





W-347-FE

# Actu évènement



Présentée au dernier Salon de Francfort, cette Mégane quatrième du nom n'a pas failli à la tradition de la marque au Losange, qui a l'habitude d'agrémenter ce modèle d'une version GT, à mi chemin entre confort et sportivité. Respectant parfaitement cette philosophie, le nouvel opus s'inscrit parfaitement dans la lignée de ses prédécesseurs, en mettant l'accent sur le

dynamisme, tout en évitant de verser dans la radicalité, qui reste l'apanage de la sulfureuse RS.

Esthétiquement, la nouvelle GT joue la carte du dynamisme, en affichant ses muscles via des lignes tendues le long de la carrosserie et des épaules sculptées. De face, cette version se distingue du





reste de la gamme par ses entrées d'air qui troquent leurs lames horizontales pour de petites fléchettes. Quant au bouclier arrière, il est percé de deux sorties d'échappement chromées de part et d'autre du faux diffuseur, qui font écho aux deux écopes de l'avant. Le tout est valorisé par de superbes jantes alliage « Magny-Cours », qui pointent à 18 pouces.

Cette ambiance sportive se prolonge à l'intérieur. On y découvre un design façon cockpit aux finitions soignées, un volant spécifique à jante épaisse, moult surpiqûres bleues, une sellerie en alcantara perforé et les sièges avant qui ressemblent à de superbes baquets de compétition. Il y a lieu de noter la prolifération des logos « Renault Sport » qui font leur



# Actu évènement



apparition sur la planche de bord, les seuils de portes, la carte de démarrage, les ailes avant, ainsi que sur le hayon.

Par ailleurs, j'avais à portée de main la tablette tactile R-Link 2 de 8,7 pouces, qui pilote le système audio (Bose), les différents modes de conduite (éco, neutre, sport), le GPS et même l'inclinaison de l'affichage tête haute, en couleurs sur la nouvelle Mégane.

Plus longue que sa devancière (4,359 m, +6,4 cm), cette quatrième génération est aussi plus basse (1,447 m, -2,5 cm) avec des voies plus larges (1,591 m soit +4,7 cm à l'avant ; 1,586 m, soit +3,9 cm à l'arrière), un porte-à-faux arrière réduit et un volume de coffre de 434 litres. Ainsi trois adultes peuvent s'installer confortablement aux places arrière, plus spacieuses.





Cette version fait le plein d'équipement : alerte de franchissement de ligne, lecture des panneaux, caméra de recul, sièges avant chauffants, jantes de 18 pouces ou sélection des modes de conduite, de série, l'avertisseur d'angle mort, la commutation automatique des feux de route / croisement et le parking mains libres. Le régulateur de vitesse adaptatif et l'affichage tête-haute restent toutefois optionnels.

Mais la grande nouveauté de cette Mégane GT, ce sont ses roues arrière qui deviennent directrices. C'est une première sur la Mégane et dans tout le segment des compactes. Le système 4Control braque les roues arrière à l'inverse des avant sous 60 km/h (sous 80 km/h en mode Sport) pour privilégier l'agilité, puis dans le même sens au-delà pour renforcer la stabilité. Actif tout le temps, le 4Control recalcule 100 fois par seconde l'angle de direction des roues afin de l'ajuster en permanence. Il joue également sur l'angle de braquage du volant en le réduisant de 40 %.

La sensation d'efficacité dans les épingles est sidérante, tant la Mégane recule les limites d'adhérence qui deviennent difficiles à atteindre sur route ouverte et sèche, comme lors de notre essai. Pour résumer, la GT se révèle vive, agile, tout en étant littéralement collée à la route. Quant à l'antipatinage, il se réveille juste pour assurer la motricité en sortie d'épingle.

Avec un tel niveau d'adhérence, je me suis pris vite au jeu. Le 1.6 turbo de 205 ch et 280 Nm (emprunté à la Clio RS) grâce à son caractère tonique, permet d'exploiter le châssis à bon escient, surtout au-delà de 4.000 tr/min. Et cerise sur le gâteau, la boîte robotisée à sept rapports qui m'a séduit par sa rapidité et sa bonne gestion des changements de rapports en mode

auto, offre la fonction « rétrogradage multiple », qui se déclenche en tirant la palette de gauche vers soi. C'est l'idéal pour celui qui veut se mettre dans la peau d'un pilote de rallye.

De plus, la boîte embarque une fonction « Launch Control », assistant les départs canon. Ce gadget amusant, permet à la Mégane GT d'annoncer un 0 à 100 km/h en 7,1 s et une vitesse de pointe 233 km/h. Ces performances, heureusement, n'engendrent pas une consommation excessive, puisqu'elle ne dépasse les 6% en cycle mixte selon les données du constructeur. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont également contenues (134 g/km).

Il est à noter que le conducteur peut moduler la tenue de route et la tonicité du moteur en fonction de cinq modes de conduite : Sport, Normal, Confort, Personnalisé, Eco. En mode Sport par exemple, l'habitacle est envahi par un bruit rauque développé artificiellement, tandis que le volant se raffermir, offrant une conduite très précise. Aidée par la fermeté des suspensions et des pneus taille basse, l'engin se pilote parfaitement, même sur les routes les plus sinueuses.

Au final, cette Mégane GT m'a charmé par sa bonne finition, son homogénéité et l'agilité que lui confère le système 4Control. Au fil des kilomètres, j'ai été conquis par la tenue de route de ce bolide, surtout sur les routes sinueuses, au point de regretter que le moteur ne délivre pas davantage de puissance. Décidément, cette GT est un bon compromis entre confort et sportivité.

Motors

# Actu évènement

par Ahmed Kseibati

## ESSAI JAGUAR F-TYPE V6 COUPÉ JOUISSIF





Pour les férus de belles voitures, la Jaguar F-Type représente le firmament de ce qui se fait en termes d'esthétique et de pureté des lignes. Descendante de la mythique Jaguar Type E, elle en conserve l'ADN, tout en s'adaptant à son époque et en faisant valoir des qualités dynamiques et technologiques de haut vol. Pour vous la faire découvrir davantage, Gentlemen Drivers a pris le volant du coupé V6 à Dubaï.

# Actu évènement



Quand on parle de la Jaguar F-Type, on pense immédiatement à sa sublime carrosserie. Un design épuré, qui trouve sa source d'inspiration dans le concept-car C-X16, découvert au Salon de Francfort 2011. Mêlant sportivité et élégance, la F-Type fait clairement référence à certains modèles prestigieux du constructeur britannique, comme les Type C, D ou E. La signature esthétique du Coupé est définie par l'impressionnante calandre, ponctuée par des « branchies de requin » de chaque côté. Les feux de jour LED en forme de « J », remontent sur l'aile avant,

qui ensuite retombe élégamment le long de la portière, pour se fondre dans la hanche formée par l'aile arrière.

Quant au style à l'arrière, il a été préservé, grâce à un spoiler escamotable, qui se relève à 110km/h. Il se rabaisse en-dessous de 80km/h, pour équilibrer la voiture et en réduire la portance jusqu'à 120kg. La largeur de la poupe est renforcée par la finesse des feux LED qui s'étendent sur les ailes pour pratiquement atteindre les passages de roues arrière. Ces feux restent invisibles tant qu'ils ne sont pas utilisés. La





F-TYPE Coupé est aussi équipée d'un troisième feu stop en ruban, parfaitement intégré au hayon.

S'agissant des mensurations, le gabarit de la bête est raisonnable. La F-Type mesure 4,47 m de long (contre 4,49 m pour une Porsche 911). Séduisante à l'extérieur, la Jaguar F-Type Coupé l'est tout autant à son bord. Le style est très exclusif, mais aussi très épuré, à l'instar de cette console centrale aux rares touches visibles ou bien de l'instrumentation très minimaliste. Y a lieu de noter les aérateurs originaux qui se déploient

lors de la mise en route. La position de conduite, elle, est presque irréprochable, d'autant plus que les sièges offrent de multiples réglages. Malgré l'absence d'espaces de rangement, la F-Type se rattrape au niveau du coffre, doté d'une ouverture généreuse et d'un volume supérieur à la moyenne (de 315 à 407 litres).

Dès la mise en route, la sonorité est rageuse et envoûtante. C'est la première fois qu'un V6 aura autant flatté nos tympans. L'échappement sport



# Actu évènement



y est pour beaucoup. Le son est si guttural qu'on croirait avoir affaire à une plus grosse cylindrée. En décélération, on a droit à de jolies pétarades. Pour en avoir le plein contrôle, on s'en remet aux « palettes » pour changer les rapports. Une fois le mode sport de l'échappement activé (en option sur la F-Type V6), à chaque accélération, nos six cylindres jouent la mélodie du bonheur ! La sonorité de la Jaguar, joliment agrémentée d'explosions aux changements de rapports ou aux levers de pied, séduira les mélomanes avec son timbre polymorphe, couvrant tant les graves que les aigus.

L'odorat bien servi par les effluves de cuir et de

gomme brûlée pousse à faire davantage corps avec la voiture. Bien aidée par sa boîte à huit rapports, le V6 s'avère très dynamique, avec un 0 à 100 km/h en 5,3 s et une vitesse de pointe flirtant avec les 260 km/h. Ce V6 3.0l profite de son compresseur pour délivrer un couple généreux: 450 Nm. Cette réserve de force tranquille est également disponible bas dans les tours (dès 3.500 tr/min). Débordant de couple, le V6 assure des reprises canon. Les huit rapports courts de la boîte automatique ZF s'enchaînent sans délai et on se retrouve rapidement au-dessus de la vitesse permise. On ne s'en lasse pas, malgré le fait que la circulation peu fluide sur les artères de Dubai ne nous a pas donné la possibilité d'exploiter tout le potentiel



de la bête. Il est à noter que l'adoption d'une direction à assistance électrique et non plus hydraulique, donc moins énergétivore a réduit la consommation moyenne normalisée, qui a chuté de 9,1 l/100 km à 8,9 l/100 km (211 g/km de CO<sub>2</sub>).

Sur la route, la suspension active préserve un bon confort de marche. La répartition des masses quasi parfaite, avec un 50/50, garantit un comportement routier sain et équilibré, quelles que soient les conditions de conduite. La stabilité est renforcée par la structure en aluminium du châssis, qui est garante d'une belle rigidité (Jaguar annonce une progression de 80 % par rapport au roadster).

Sur quelques portions sinueuses, nous avons tenté de malmener quelque peu le fauve, histoire de voir ce qu'il a dans les tripes en conduite musclée. Résultat : le châssis se révèle plaisant. En entrée de virage, si on lève le pied, l'anglaise conserve son agilité - l'arrière se met à bouger- et si on remet les gaz à fond, la Jaguar se met toujours à survivre. Très excitant.

Au final, le coupé Jaguar V6 procure beaucoup de plaisir à son conducteur, d'autant plus qu'il permet de rouler vite et avec une belle marge de sécurité. Mais il ne faut pas s'y tromper, la conduite musclée n'est pas son dada. En effet, ce sexy coupé bourgeois se destine plus au cruising qu'à l'attaque. Mais quelle jouissance !

CONCEPT



## TELLURIDE

### GRAINE DE SUV

Au Salon de Détroit 2016, la star du stand Kia a incontestablement été le concept-car Telluride. Avec ses dimensions généreuses (1,80 mètre de haut, 2 mètres de large, et 5 mètres de long), il préfigure le futur grand SUV de la gamme. Côté style, le Telluride joue dans le registre du musclé et très carré, ce qui ne manque pas de lui conférer une vraie stature. A ce propos, Tom Kearns, designer en chef au centre de design de Kia aux Etats-Unis explique : "Le Kia Telluride est une déclaration esthétique de ce que pourrait être un tout nouveau SUV, luxueux, bourré de nouvelles technologies et se focalisant notamment sur le confort des occupants de la seconde rangée".



# AUTOCONCEPT



Malgré ses mensurations herculéennes, le Telluride se contente de quatre sièges en cuir avec des places arrière qui s'allongent complètement. Pour admirer l'habitacle, Kia a monté des portes à ouverture antagoniste s'ouvrant à 90°. Mais le clou du spectacle est indubitablement sa faculté à analyser l'état de santé du passager, via des capteurs dans les sièges. Une fois obtenu, il s'affiche sur les écrans des panneaux de porte intérieurs !! Et en fonction de l'état, il déclenche un système de laser monté sous le toit ouvrant qui affiche de la lumière thérapeutique, permettant par

exemple de traiter le décalage horaire ou d'améliorer le niveau d'énergie des passagers. Autre attention vis-à-vis des passagers, un système de commande tactile intégré au centre des places arrière, permettant de contrôler les différents médias de l'auto.

Au chapitre mécanique, le Telluride est mû par une puissante motorisation hybride rechargeable. Il s'agit d'un V6 3.5 atmosphérique de 270 ch, accouplé à un



moteur électrique de 130 ch, pour une puissance cumulée annoncée à 400 ch, envoyée aux quatre roues.

Pour l'instant, le constructeur coréen ne s'est pas encore prononcé quant à son intention à produire ce concept à grande échelle, mais tout indique que le Telluride sera à la base du futur grand SUV de la marque.



PORSCHE

911

LA SAGA CONTINUE





La 911 est une légende qui a célébré ses 50 ans de carrière, mais elle ne cesse de se renouveler. En effet, la 991 Carrera a eu droit à son restylage et au-delà de certains détails esthétiques, elle a eu droit à un passage chez les équipes mécaniques pour un gain de puissance. La sportive allemande est une référence qui vient de marquer un tournant dans sa carrière, en optant pour la suralimentation. Cette décision devait intervenir tôt ou tard pour réduire la consommation de la 911, ainsi que ses émissions de CO<sub>2</sub>, mais elle ne plaira pas forcément aux puristes.



Depuis plus de 50 ans, la Porsche 911 se distinguait par son fameux flat-6. Aujourd'hui, si le moteur à plat est toujours au programme, il a subi une greffe de 2 turbocompresseurs, pour répondre aux besoins d'un marché de plus en plus soucieux de l'environnement. Mais si elle a réduit sa consommation, elle a surtout augmenté sa puissance. C'est un argument de taille pour les sceptiques, puisque l'allemande ne perd rien de sa sportivité, ni de son agressivité.

Lancée en 2011 et arrivant donc à mi-carrière, le restylage était de mise pour la 991. Si vous jouez aux 7 différences, vous aurez peut-être du mal à les trouver. En effet, le facelift opéré par les équipes de Zuffenhausen est plus que subtil. La ligne distinctive de la 911 est restée figée et il faut vraiment un œil d'expert pour remarquer les retouches sur les boucliers

avant et arrière ou encore les optiques à LED. C'est un détail important pour tous les modèles, puisque le regard impacte réellement la clientèle et encore plus celui de la 911. Une autre évolution stylistique, plus ou moins visible cette fois, c'est l'adoption d'une grille d'aération sur le capot moteur, avec de fines lamelles verticales pour un résultat plus rétro. Les feux arrière se distinguent toujours par leur modernité et leur finesse. Les sorties d'échappement centrales n'ont pas eu besoin de changement pour que tout le monde puisse profiter du chant de son moteur.

Dans l'habitacle non plus, pas de révolution. Les habitués de la marque ne seront pas dépayés, puisque l'ambiance respire la sportivité et l'élégance, qui font la réputation de Porsche depuis des décennies maintenant. À l'intérieur également, il sera difficile



de distinguer entre la Phase I et la Phase II. Mais un regard avisé saura apprécier le nouveau dessin du volant, qui s'est inspiré de la 918 pour son évolution. En effet, le volant 3 branches, au centre duquel trône le blason de la marque, intègre un potentiomètre qui offre le choix entre 3 modes : Comfort, Sport et Sport+. Un autre bouton fait son apparition, il s'agit du Sport Response, qui garantit une réactivité maximale pendant 20 secondes. L'autre nouveauté pour la 911 Carrera restylée réside en l'adoption de la 4e génération du Porsche Car Connect. Grâce à son écran tactile de 7" « multitouch », ce système facilite la vie au conducteur, puisqu'il reconnaît l'écriture manuscrite et qu'il suffit de quelques caractères pour qu'il découvre les adresses destinées au système de navigation. Ce dernier démontre son efficacité, puisqu'il intègre les

données de Google Earth et Google Street View. Côté technologique toujours, elle fait appel à l'Apple Car Play, pour ceux qui ne peuvent pas vivre sans leur iPhone.

Mais bien évidemment, ce qui fait le plus parler de ce restylage sont les changements opérés sous le capot. L'adoption du turbo marque un tournant dans l'histoire de la mythique sportive allemande. Cette décision a créé le buzz, mais ce n'était qu'une question de temps, puisque les normes européennes ne cessent de se durcir. Après plus de 50 ans d'existence, le fameux flat-six a vu sa cylindrée réduite à 3 litres et deux turbocompresseurs lui ont été greffés. La Carrera S, qui fait appel à des turbos dont la pression de suralimentation est limitée à 1,1 bar, développe 420 ch et atteint un couple de 500 Nm. Toujours à la

Cylindrée : 3.4L 6cyl. inj. directe  
Puissance : 350 ch à 7400 tr/min  
Couple : 390 Nm à 5600 tr/min  
Transmission : Arrière

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1380 kg  
Dimensions : 4.50/1.81/1.30 (L/l/h)  
Réservoir : 64 l  
Volume coffre : 135 l  
Pneumatiques : 235/40 R 19 - 285/35 R 19

#### Performances globales

Vitesse max : 289 km/h  
0 à 100 : 4.8 s  
Consommation : 12.8/6.8/9 l/100  
Autonomie : 590 km

recherche de performance et pour réduire le temps de réponse de ces turbocompresseurs, le Variocam Plus est épaulé par un système de calage variable à l'échappement. Cette greffe, a supposé l'adoption de freins plus gros, des jantes élargies d'un demi-pouce et les pneus arrière d'un centimètre. Pour les plus sceptiques, qui avaient peur que l'allemande ne perde son essence, qu'ils se rassurent. Si la réponse du flat-six est moins immédiate, sa poussée est plus vigoureuse. Ceci dit et tout naturellement, sa sonorité a également changé pour être plus caverneuse. Faisant appel à la boîte à double embrayage PDK, la Carrera S abat le 0 à 100 km/h en 3,9 s soit 0,4 s de mieux que le

modèle précédent. Plus performante donc, mais aussi plus respectueuse de l'environnement, la Carrera S a vu sa consommation baisser de 1 litre.

Une fois encore, Porsche prouve que la légende 911 n'est pas près de prendre sa retraite. Se renouvelant et opérant un changement au niveau de son moteur, elle a beaucoup fait parler d'elle, mais la clientèle est toujours au rendez-vous. Plus puissante donc, plus moderne, avec une touche rétro et plus « économique » quant à sa consommation, la 911 Carrera S signe un nouveau chapitre d'une histoire dont elle est la protagoniste depuis plus de 5 décennies.







## EVORA LA RENAISSANCE



L'artisan anglais Lotus s'est toujours démarqué par ses productions dont la caractéristique dominante est la légèreté. Cette dernière est mise au service d'une quête insatiable de performance. Avec sa dernière arme, l'Evora 400, Lotus reste fidèle à cette philosophie, tout en cédant un peu aux sirènes du confort à bord. Ainsi, tout en se révélant extrêmement performante, cette nouvelle sportive devient fréquentable au quotidien.





La Lotus Evora 400 a été présentée au public lors du dernier Salon de Genève. Et pour la différencier du reste de la gamme, Lotus lui a concocté une méchante tenue de sport : le bouclier avant est désormais aéré de part en part, tandis que la poupe se fait plus massive. Des jantes inédites et résolument modernes font également leur apparition. La fluidité y perd ce que l'agressivité y gagne.

Et contrairement aux Elise et Exige, qui réclament abnégation et souplesse pour se glisser à bord, l'Evora s'adresse avant tout aux gentlemen-drivers et les reçoit donc avec beaucoup d'égards. D'ailleurs, le poste de conduite repensé, combinant une finition soignée, à défaut d'être irréprochable et un équipement complet, confirment sa vocation à ne pas sacrifier le confort

sur l'autel de la performance. Ainsi, la Lotus Evora 400 dispose de nombreux équipements de série comme les freins à disque d'AP Racing (disque 370 mm), des différentiels à glissement limité, de l'air conditionné et le système d'infotainment, qui inclut la navigation GPS. En outre, il est possible de personnaliser son intérieur. En effet, le client peut par exemple disposer d'un intérieur en alcantara, moyennant supplément.



Concernant les couleurs, il est possible d'opter pour le gris métallisé ou le "Black Pack".

Côté mensurations, l'Evora 400 revendique 4.342 mm en longueur, 1.848 mm en largeur, et 1.223 mm en hauteur. Renouvelée à 75 %, selon ses concepteurs, et allégée de 42 kg, grâce notamment aux grammes gagnés sur les sièges avant (moins 6 kg en tout), aux

Cylindrée : 6 cyl. 3456 cc  
Puissance : 400 ch à 7000 tr/min  
Couple : 410 Nm à 3500 tr/min  
Transmission : Arrière

#### **Poids et mesures**

Poids à vide : 1415 kg  
Dimensions : 4.34/1.84/1.22 (L/l/h)  
Réservoir : 60 l  
Volume coffre : 160 l  
Pneumatiques : 225/18 255 - 225/19 255

#### **Performances globales**

Vitesse max : 300 km/h  
0 à 100 : 4.2 s  
Consommation : 12.8/9.1/7 l/100  
Autonomie : --- km

jantes forgées (moins 2 kg chacune) ou encore aux panneaux de carrosserie en matériaux composites, cette "400" se montre plus légère que ses concurrentes. Ainsi, la Lotus Evora 400 réussit à gagner en puissance, tout en perdant du poids. Ainsi, sur la balance, elle culmine dorénavant à 1.420 kg environ, soit une vingtaine de kilos en moins. Aucune de ses rivales ne peut se targuer d'une telle prouesse. Même le coupé Porsche pèse au moins 1450 kg.

Sous le capot, la Lotus Evora 400 abrite un moteur V6 de 3,5 litres suralimenté, d'origine Toyota. Il gagne 56

chevaux par rapport à l'Evora S, pour atteindre 406 chevaux à 7.000 tr/min, pour un couple qui atteint 410 Nm entre 3.500 et 6.500 tr/min. Cette mécanique fait d'elle la Lotus la plus puissante et la plus rapide de l'histoire. Résultat : un 0 à 100 km/h oublié en 4,2 s, quatre dixièmes de mieux que l'Evora S. Quant à la vitesse de pointe, elle atteint 300 km/h. Pour avancer, la Lotus Evora 400 s'appuie sur ses roues arrière. Sa boîte dispose de six rapports. Elle peut être automatique ou manuelle. Si elle a été optimisée, cette dernière reste tout de même perfectible. Il est à noter que la Lotus Evora 400 s'est permis le luxe de réduire



de 6 secondes le record de la piste de test du Lotus, par rapport à l'Evora S. Elle a bouclé le tour du circuit de Hethel en 1 min 32 secondes !

Sur route, l'Evora 400 devrait privilégier un comportement routier dynamique, à la hauteur de son pedigree sportif. Ainsi, l'anglaise dispose de quatre programmes de conduite proposés, agissant sur les seuils d'action de l'antipatinage et de l'antidérapage ESP, jusqu'à leur coupure totale et sur la réponse de la mécanique.

Par ailleurs, même si elle n'est pas aussi light que ses petites sœurs, l'Evora 400 conserve une formidable agilité. Avec son poids contenu, ses liaisons au sol revisitées, notamment au niveau du train arrière et une répartition des masses idéale (40 % à l'avant, le reste à l'arrière) avec son V6 implanté en position centrale, elle promet une redoutable efficacité sur le bitume. Il faut alors se cracher dans les gants pour en tirer la quintessence, mais quelle extase ! Ce plaisir de conduite à l'état pur et non aseptisé par des béquilles électroniques, c'est la marque de fabrique d'une Lotus.



Motors

# Auto Exception

par Amal Razine



**RX 450h**

## TECHNO PARADE

Dotée de la technologie Lexus Hybrid Drive, cette quatrième génération du RX 450h allie toutes les qualités d'une berline de luxe à la polyvalence d'un SUV, tout en respectant son environnement.





Dévoilé à l'occasion du Salon de Francfort 2015, cette quatrième génération reprend les codes stylistiques du Lexus NX. On retrouve ainsi une grande calandre et une carrosserie très sculptée. Dès le premier coup d'œil, ce RX450h en impose, avec ses lignes racées, le faisant passer pour une compacte bodybuildée, sous certains angles. On remarque l'arrivée de nouveaux optiques lenticulaires, associés à des LED, ainsi que

des phares arrière, qui adoptent une couleur plus normale que le blanc/bleu proposé jusqu'à lors.

La version F-Sport affiche fièrement une calandre spécifique en nid d'abeille, calandre qui mord sur le bouclier avant, pour renforcer le côté sportif du véhicule. Cette touche se poursuit avec la présence de jantes 19 pouces, proposées de série, avec un coloris



gris anthracite et de discrets badges F-Sport, apposés sur les ailes avant.

À l'intérieur, en finition F-Sport, le cuir est spécifique, d'un noir surpiqué de blanc, les pédaliers sont en aluminium et un logo F-Sport prend place à la base du volant, tandis que les seuils de portes sont en métal argenté. L'instrumentation rétro-éclairée et l'écran

multimédia laissent une belle impression « high-tech », ce dernier affichant d'ailleurs des dimensions peu communes. L'un des plus grands écrans multimédia au monde (12,3 pouces soit 31 cm) occupe la place d'honneur dans la console centrale, alors que les quatre modes de conduite vous permettent de choisir avec précision le réglage qui vous sied le mieux. Il y a lieu de noter la présence d'un pad, vous

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



permettant de naviguer dans l'interface d'infotainment à la manière d'une souris. La navigation est intuitive, y compris pour celle à l'intérieur de votre iPhone, grâce à la connectique USB. Enfin, la vision tête haute est très lisible, avec affichage de la vitesse dans la partie droite et à gauche la radio ou l'annonce GPS.

Le SUV nippon brille également par la présence de multiples rangements, comme celui placé sous le tunnel de la console centrale.

Côté équipement, le premier niveau de finition propose déjà l'essentiel, avec une dotation assez riche, comprenant notamment un système audio à 9 HP Mark Levinson, la navigation GPS sur écran de 8 pouces, le hayon électrique, les radars de stationnement avant et arrière ou encore la peinture métallisée. Dès le deuxième niveau de finition, vous aurez droit à la sellerie en cuir, aux sièges chauffants et ventilés, au toit panoramique ouvrant, au chargeur

sans fil (induction) pour smartphone et au système multimédia avec écran de 12,3 pouces.

Dans la version 4 roues motrices, le RX450h reçoit deux moteurs électriques, qui assistent le V6 essence de 263ch. Le moteur électrique avant développe 167ch et 335 Nm, alors que la motricité des roues arrière est assurée par un petit moteur électrique de 68ch et 139 Nm. Ils sont alimentés par une batterie Ni-mh. Au total, le RX450h propose 313 ch combinés. Pour transmettre cette puissance aux roues, la Lexus fait appel à une boîte à vitesses de type CVT. Cette cavalerie permet



au SUV nippon de revendiquer une vitesse de pointe de 200 km/h et d'accomplir l'exercice du 0 à 100 km/h en seulement 7,7 secondes. Les sensations de conduite sont amplifiées par le générateur de bruit moteur. Côté consommation, Lexus annonce fièrement 6,3 l/100 km de moyenne et des émissions de CO<sup>2</sup> de 145 g/km.

Il faut signaler que trois modes de conduite sont sélectionnables depuis le volant : Eco Mode, Normal et Sport Mod. La réponse de l'accélérateur est modifiée en fonction du mode choisi.

Au chapitre du comportement routier, l'innovante technologie quatre roues motrices E-Four offre au RX 450h 4WD une tenue de route irréprochable, en particulier dans les virages et une motricité exemplaire sur terrain difficile. Le RX 450h F SPORT offre également une conduite plus dynamique, grâce aux amortisseurs latéraux avant et arrière. Cela renforce la réactivité de la direction et rend la voiture plus maniable sur la route. En outre, le confort de conduite est amélioré, car le système absorbe au maximum les vibrations, même les plus légères.

Au final, cette nouvelle génération du Lexus 450h F-Sport capitalise sur les acquis du modèle sortant, tout en enregistrant des améliorations à tous points de vue. Ainsi, ce modèle de Lexus reste toujours l'un des SUV les plus raffinés qui soient, au niveau de sa technique.

# VOLVO

## S90



### UNE NOUVELLE ÈRE

L'heure a sonné pour que la marque suédoise signe son retour sur le segment des routières de luxe. Il était donc temps de trouver une remplaçante à la S80, qui pourrait faire face au trio allemand incontestable Mercedes Classe E/Audi A6/ BMW Série 5. Volvo a donc profité du Salon de Détroit pour dévoiler sa S90, qui devrait lui offrir une place de choix sur le créneau du luxe. Si la marque suédoise s'est toujours distinguée à travers son équipement technologique et de sécurité, elle n'en délaisse pas moins son look avec, notamment la signature lumineuse « Marteau de Thor » aperçue sur le XC90.





Sur un segment tel que celui des routières de luxe, les marques n'ont pas droit à l'erreur et doivent se renouveler à chaque fois, pour espérer garder une clientèle plus à l'affût de nouveautés. C'est donc ce qu'a dû faire Volvo pour s'affirmer et revendiquer sa part du gâteau, face à des allemandes qui ne cessent de conquérir le cœur de cette clientèle. 10 ans après le lancement de la S80, Volvo signe un retour en force avec la S90, qui n'a rien à envier à ses rivales en matière de style et encore moins au niveau des innovations. Dévoilée au public américain à Détroit, la suédoise hypnotise par son regard. Modernité, luxe et classe sont des mots qui la définissent parfaitement. À l'avant, en une phrase, elle en impose ! En effet, grâce à sa calandre inspirée du XC90, mais revue pour s'adapter à sa ligne, elle transmet élégance et sécurité. Les feux ne risquent pas de passer inaperçus, puisqu'elle a opté pour la fameuse signature lumineuse « Marteau de Thor ». Optant pour des lignes subtiles

et équilibrées, elle affiche un look moderne, certes, mais tout en restant statutaire. Le dessin des vitres arrière lui donne des airs de coupé et une touche de dynamisme. À l'arrière, la suédoise ne joue pas la fantaisie et présente une ligne sobre et conformiste. Le côté moderne lui est tout naturellement apporté par ses imposants feux en C, qui se rejoignent pour mettre en valeur le nom entier de la marque, qui a pris la place du logo sur la malle.

Si la S90 a eu droit à un look moderne pour se faire une place sur ce segment, c'est à l'intérieur qu'elle se distingue davantage de ses rivales. En effet, dès l'ouverture de la portière, l'ambiance Volvo est au rendez-vous. Sobriété et ergonomie sont les mots d'ordre. Le conducteur se retrouve face à un volant à 3 branches multifonctions plutôt sobre, avec tout juste les commandes qu'il faut et le logo central. Avec une chute de pavillon fuyante, la marque scandinave a dû compenser ses occupants arrière en leur offrant une





banquette aux assises creuses et aux dossiers inclinés pour qu'ils puissent profiter d'une habitabilité digne de ce segment. Côté technologique, l'écran tactile haute résolution de 9" « Sensus Connect » ne passe pas inaperçu et encore moins son combiné d'instruments digital de 12,3". Faisant honneur à sa réputation, la scandinave a apporté une attention particulière à la sécurité de ses passagers, grâce notamment au City Safety et à son freinage d'urgence automatique en ville, ainsi que le Pilot Assist. La S90 dispose également d'un système de conduite semi-autonome dans sa version haut de gamme, empruntant plusieurs éléments au XC90 à l'instar du système audio Bowers & Wilkins. Sous le capot, la Volvo S90 offre un large choix de motorisations, pour répondre aux besoins de sa clientèle. En effet, en diesel, le public pourra choisir entre le D3, qui développe 150 ch et qui est couplé à une boîte manuelle à 6 rapports, le D4, avec ses 190 ch, qui peut au choix être couplé à une boîte manuelle ou à la Geartronic de 8 rapports et enfin le D5, dont la cavalerie atteint 235 ch et qui a droit à une transmission intégrale. En essence, la suédoise est animée, au choix, par le T5 avec ses 254 ch ou le T6, qui développe 320 ch. Les deux motorisations sont couplées à la Geartronic de 8 rapports. Bien évidemment, la scandinave prépare également une variante hybride, qui devrait bientôt être présentée.

Acquise par le groupe chinois Geely, Volvo revendique

davantage sa place dans le haut de gamme. Un look plus moderne, des équipements mettant ses occupants à l'honneur et surtout leur offrant un confort et une sécurité qui ne peuvent souffrir aucune critique, la S90 est prête à conquérir une clientèle qui ne jure que par les marques allemandes. Plus que quelques mois pour qu'elle débarque sur les routes, prouvant une nouvelle fois l'engagement de Volvo à atteindre son objectif de n'avoir aucune mort causée par ses autos d'ici 2020.



VOLVO

S90

T6M

S MLB 090

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf  
Photo : Hicham Zemmar

# ALOIS RUF

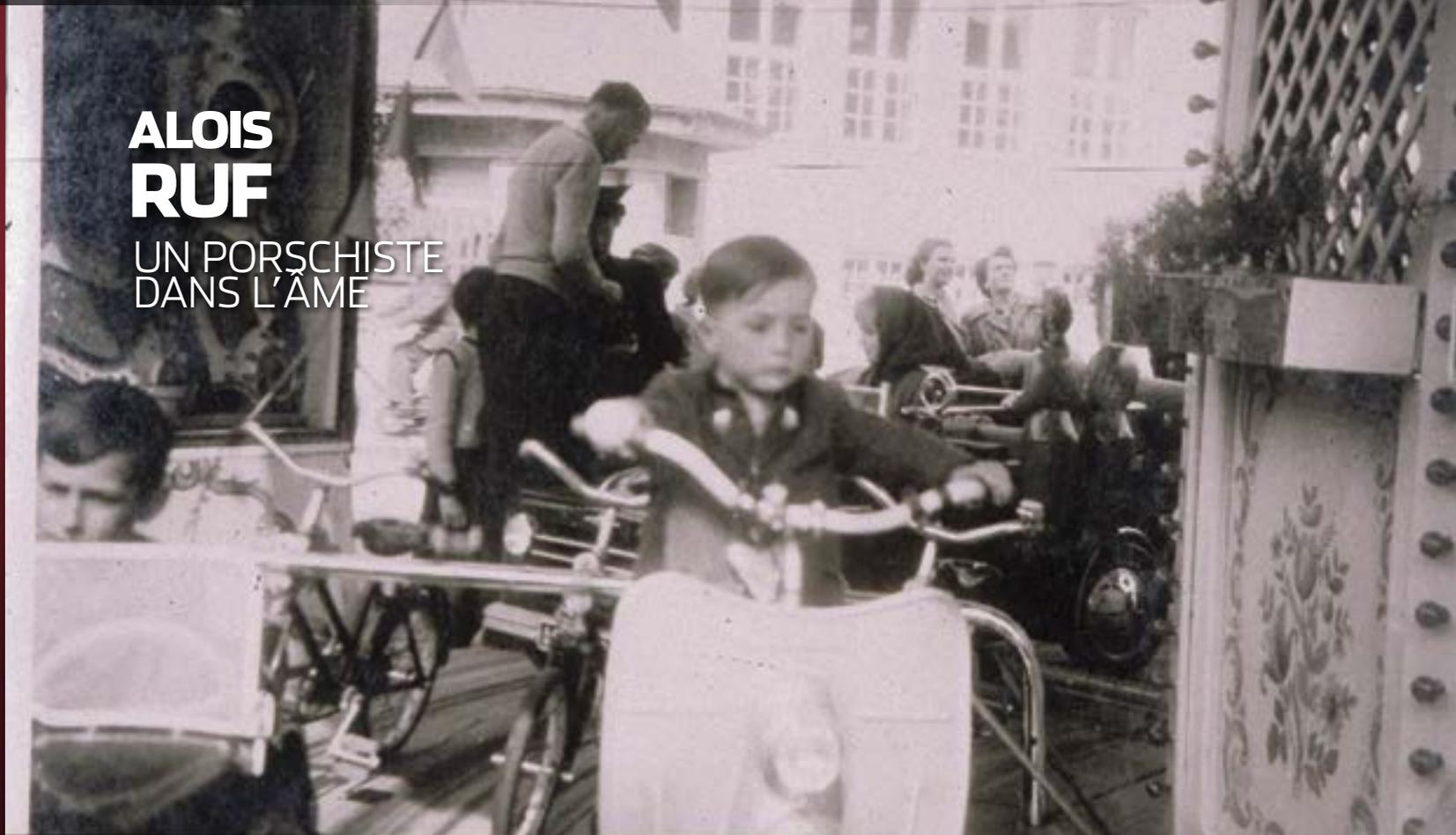
## UN PORSCHESTE DANS L'ÂME



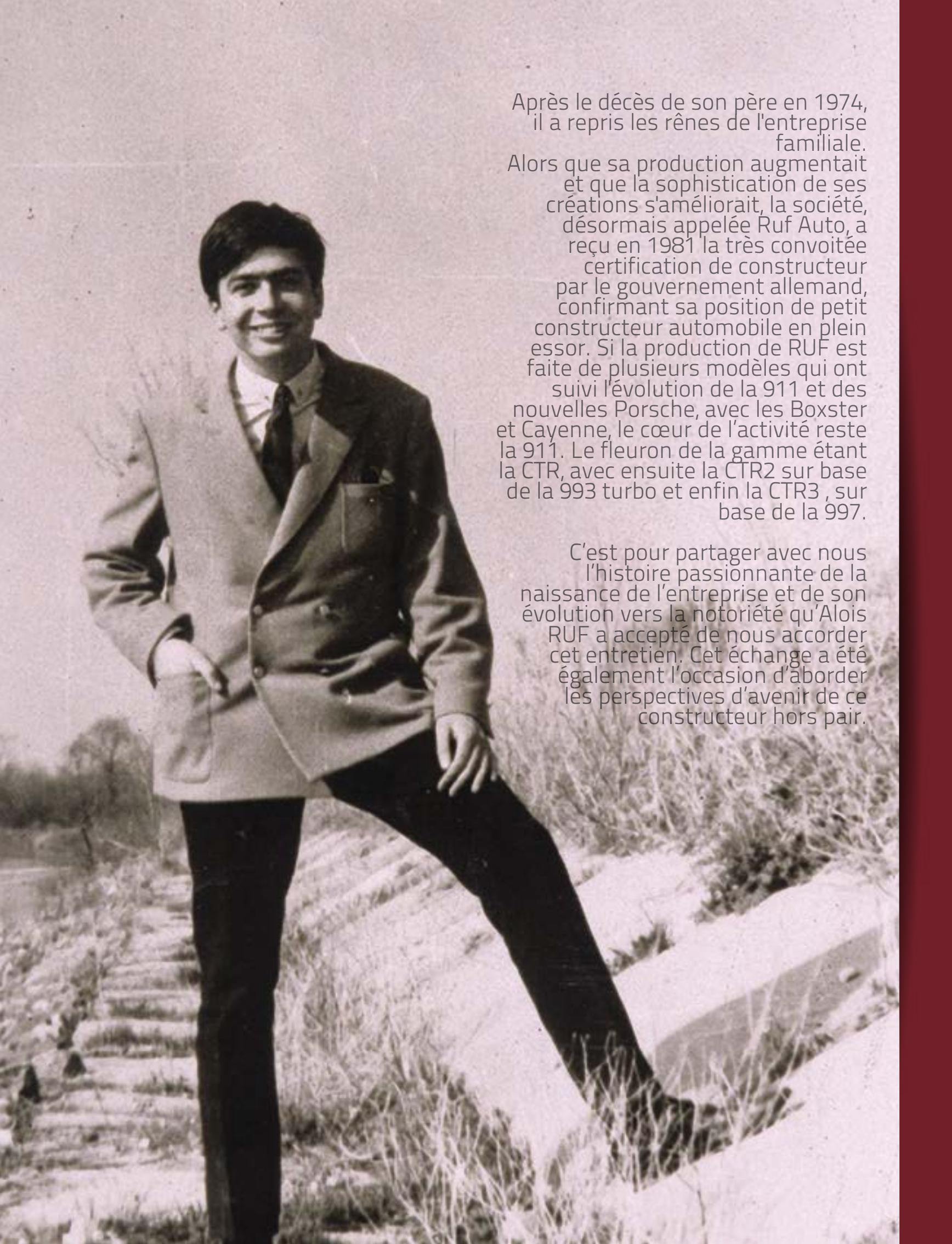


## ALOIS RUF

UN PORSCHISTE  
DANS L'ÂME



Pour ceux qui cherchent des Porsche ultra-puissantes, sans pour autant renoncer à la fiabilité, l'adresse idoine est RUF. Nichée à Pfaffenhausen, au cœur de la Bavière, RUF automobile est une entreprise qui maîtrise l'art de réinventer les Porsche, depuis 40 ans. Au cours des trente dernières années, la société a ravi les passionnés de Porsche, offrant des interprétations avancées de la 911 qui, pour Alois Jr. (Ndlr, le patron), est aujourd'hui encore la voiture par excellence. C'est au cours du printemps 1964 qu'il a pour la première fois entendu le grondement du prototype du moteur de la Porsche 901, qui a fini par devenir la bande-son de sa vie. Au fur et à mesure que sa fascination pour les premières Porsche se développait, Alois Jr. a voulu repousser les limites de la restauration, pour créer des voitures uniques, inspirées de la Porsche 911 originale.



Après le décès de son père en 1974,  
il a repris les rênes de l'entreprise  
familiale.

Alors que sa production augmentait  
et que la sophistication de ses  
créations s'améliorait, la société,  
désormais appelée Ruf Auto, a  
reçu en 1981 la très convoitée  
certification de constructeur  
par le gouvernement allemand,  
confirmant sa position de petit  
constructeur automobile en plein  
essor. Si la production de RUF est  
faite de plusieurs modèles qui ont  
suivi l'évolution de la 911 et des  
nouvelles Porsche, avec les Boxster  
et Cayenne, le cœur de l'activité reste  
la 911. Le fleuron de la gamme étant  
la CTR, avec ensuite la CTR2 sur base  
de la 993 turbo et enfin la CTR3, sur  
base de la 997.

C'est pour partager avec nous  
l'histoire passionnante de la  
naissance de l'entreprise et de son  
évolution vers la notoriété qu'Alois  
RUF a accepté de nous accorder  
cet entretien. Cet échange a été  
également l'occasion d'aborder  
les perspectives d'avenir de ce  
constructeur hors pair.



**ALOIS  
RUF**

**UN PORSCHISTE  
DANS L'ÂME**

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

J'ai hérité le gène de la passion de l'automobile de mon père, Alois Sr., qui avait créé en 1939 un garage à Pfaffenhausen, en Allemagne, sous le nom de Auto-Ruf. Dès que j'ai su ramper, j'ai joué dans le garage. Une fois, je suis même tombé accidentellement dans une cuve d'huile usagée avant d'être secouru. Étant adolescent, je bricolais les Porsche que mon père révisait. Ma passion pour cette marque est née en 1963. Mon père était en train de conduire un samedi matin un bus de notre compagnie, quand il fut doublé par une Porsche 356 roulant à vive allure. Soudain, le conducteur a perdu le contrôle de la voiture et fait un accident. Il s'en est sorti avec quelques blessures légères, tandis que l'avant de la voiture a été sérieusement amoché. Mon père s'est arrêté et a emmené le blessé à l'hôpital, tout en le priant de ne pas s'en faire pour la Porsche, parce qu'il allait en prendre grand soin. La voiture a été retapée et en la conduisant, mon père a découvert Porsche et est tombé amoureux de la marque. Donc, il a décidé d'acheter la voiture et nous l'avons gardée pendant une année. C'était sa première expérience avec une Porsche. Puis un jour, quelque chose d'incroyable s'est produit. Alors que mon père conduisait, un jeune homme lui a demandé de s'arrêter et lui a proposé de lui acheter sa voiture. Une heure après, la voiture était vendue. Nous n'avions plus de voiture certes, mais nous sommes quand même repartis avec une somme rondelette. Mon père était encore sous le coup de la surprise et m'a dit qu'il n'a jamais vendu une voiture de cette manière, mais il a ajouté que cette transaction

à l'improviste lui a permis de gagner suffisamment d'argent pour couvrir les charges d'une année entière. Pour moi, en tant qu'adolescent, c'était l'argument massue pour motiver mon père et de le convaincre de passer au projet suivant. Durant les années soixante, nous avons continué à réaliser des transactions et au bout de quelque temps, nous avons acquis une grande notoriété en tant que spécialistes de Porsche, qui n'ont peur d'aucune réparation compliquée, maintenance ou altération de carrosserie.

Suite au développement continu du business, nous avons décidé de réaliser une extension du siège de notre société à la fin des années 70. Ce qui est extraordinaire, c'est que le travail de construction et d'aménagement a été totalement réalisé avec nos ressources en interne ! C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il représente pour toute l'équipe une grande valeur symbolique.

**Quand on parle de Porsche, on parle avant tout de la légendaire 911...**

Ma première rencontre avec la Porsche 911 s'est produite en 1964. J'étais avec mon père sur l'autoroute par un temps pluvieux et soudain un bolide déboule devant nous à grande vitesse et projette de l'eau sur notre pare-brise au point de réduire considérablement notre visibilité. J'étais complètement fasciné par le bruit magnifique du bolide et j'ai hurlé avec émotion : « C'est la nouvelle Porsche que j'ai déjà vue dans un magazine de voitures ». Il s'agissait en fait d'un prototype de la 911 qui faisait des essais sur l'autoroute. Ce fut une expérience incroyable et très intense. À partir de ce moment-là, ma passion pour Porsche a franchi une



## Biographie

**1950**

Naissance à Pfaffenhausen, en Allemagne

**1974**

Prend les commandes de l'entreprise familiale à la mort de son père

**1977**

Sort la première 911 entièrement repensée par Ruf, sur une base de 930 3.0 turbo.

**1981**

RUF acquiert le statut de constructeur à part entière

**1987**

La fameuse CTR baptisée « Yellow Bird » entre dans l'histoire en étant la première voiture à dépasser les 340 km/h

## ALOIS RUF

### UN PORSCHISTE DANS L'ÂME

nouvelle dimension.

Conduire la première génération de la 911 est en soi une expérience unique. Ce qui surprend dans cette voiture, c'est sa légèreté qui la rend enthousiasmante à conduire et son agilité dans les courbes. Elle ne pèse qu'une tonne, alors que la nouvelle génération frise les 1.700 kg. Il est vrai qu'en termes de puissance, la différence est abyssale : 130 ch pour la première, contre environ 500 ch pour la seconde. Et pourtant, cette déferlante de puissance n'arrive pas à compenser le surplus de poids. C'est difficile à décrire, mais cette sensation de légèreté est fantastique et donne une envie inlassable de rester au volant de la première 911. Il est évident qu'il n'y a pas mieux que la légèreté pour optimiser les performances et le plaisir de conduite.

**Vous aviez un rapport spécial au prototype 901, qui vous a séduit par ses performances. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?**

La 901 était un projet magnifique. C'est au cours du printemps 1964 que j'ai pour la première fois entendu le grondement du prototype du moteur de la Porsche 901. Mon père roulait sur l'autoroute allemande pour se rendre à une foire et j'étais assis sur le siège du passager, lorsque l'emblématique Porsche a surgi à 160 km/heure.

J'ai déniché un exemplaire il y a une vingtaine d'années par hasard aux États-Unis. J'étais en train de parcourir les pages du magazine Auto Trader et je suis tombé sur une annonce de vente d'une 911 de première génération. Quand le vendeur m'a communiqué le numéro du châssis, j'ai constaté que la voiture faisait partie de la première série des 911 construites. Non seulement, elle portait le n°37, mais il s'agissait en fait du modèle 901. Cette série a été lancée avant le conflit entre Porsche et Peugeot, obligeant le constructeur de Zuffenhausen à remplacer le 0 par 1. Ce fut une précieuse découverte, même si le véhicule était en piètre état. Je l'ai gardé en l'état pendant des années, mais j'ai eu de la chance de tomber sur une autre voiture où j'ai pu puiser des pièces et quelques éléments de carrosserie pour réaliser la restauration dans les règles de l'art. Mine de rien, c'est un travail titanesque, qui m'a demandé huit mois.





### Comment procédez-vous à la restauration de vos voitures ?

Nous avons une expertise de Porsche, qui nous permet de procéder à toutes les réparations et les restaurations, aussi bien des premières que des dernières générations. Pour cela, je m'appuie sur un staff qui m'accompagne depuis des décennies.

Le coupé 550 est le parfait exemple d'une complète restauration. J'ai retapé ce modèle depuis sa carrosserie en aluminium jusqu'aux moindres détails. Aujourd'hui, c'est une vraie voiture de démonstration qui intéresserait plus d'un collectionneur d'anciennes Porsche.

S'agissant de la restauration, le challenge pour moi est que les pièces soient d'origine et que la voiture retrouve l'état dans lequel elle était quand elle a quitté les chaînes de montage. Sur les flat six revus, 70% des composants restent d'origine Porsche. Le travail intervient principalement sur les bielles, pistons, arbre à cames et évidemment les turbos. Pour un moteur, il faut compter une semaine de travail entre le démontage, l'analyse, la réparation ou préparation et le remontage. Toutes les 911 sont acceptées et le but est de connaître par cœur l'ensemble des créations Porsche.

L'ensemble de la voiture est assemblé à la main, car les 911 arrivent neuves de chez Porsche et sont ensuite entièrement démontées pour être retravaillées en partant de la caisse nue. Le travail se fait donc en profondeur et les modifications sont nombreuses. Ce travail appelé "recréation" permet à Ruf d'être considéré comme un constructeur automobile à part entière. En 1981, à la demande des clients qui regrettent que la 911 Turbo ne soit équipée que d'une boîte à 4 vitesses, nous avons développé notre propre transmission à 5 rapports. La même année, la société reçoit la très convoitée certification de constructeur par le gouvernement allemand, confirmant sa position de constructeur automobile. Ce titre nous a permis de nous distinguer des ateliers de modification

## ALOIS RUF

### UN PORSCHISTE DANS L'ÂME

automobile classiques, car chacune de nos voitures possède son propre numéro de châssis. La première voiture frappée du blason Ruf est la BTR 3.4 turbo de 1983. Forte de ses 374 ch et de sa boîte 5 vitesses, elle impressionne déjà beaucoup le monde automobile par ses performances.

#### Quel rapport avez-vous avec le sport automobile ?

Le sport automobile m'a toujours fasciné. Je n'hésite pas à me déplacer quand j'ai le temps pour assister à des courses, mais à condition que des Porsche y participent. Mon intérêt a porté au tout début sur la 904 et par la suite, j'ai été attiré par la 906 et le son fantastique de son six cylindres, puis la 908. Quand vous jetez un coup d'œil sur la Porsche 917 et vous entendez le son fabuleux de son 12 cylindres, cela vous donne la chair de poule. Chaque séquence du film « le Mans » de Steve McQueen m'a beaucoup marqué à cette époque. Je rêvais de faire partie de ce monde fascinant, peu importe le temps ou le lieu. Le charme de la course était le fait de voir arriver des gens au volant de la 911, avec leur famille ou leur bébé à l'arrière. Les pères de famille s'improvisaient restaurateurs pour l'occasion et procédaient au montage de pneus de course ou du silencieux, pour rendre le son du moteur plus viril et après la course, ils rebroussaient chemin avec leurs voitures bousillées. C'était pour moi le grand charme des courses de ce temps-là.

#### Pourquoi le choix de Porsche et plus précisément de la 911, comme base de développement de vos modèles ?

La Porsche 911 est la meilleure voiture de sport au monde, mais certains clients cherchent à se démarquer en ayant une voiture différente du modèle standard, en d'autres termes, ils veulent l'exclusivité.

Lors du choc pétrolier des années 70, la production de la 911 en a été impactée. Pour nous, c'était une chance de faire plus pour la 911.

#### Votre notoriété est le résultat du succès d'un modèle qui vous a fait connaître dans le monde entier...

La RUF CTR (930) avec ses 469 ch est la voiture qui a franchi la barre des 300 km/h. Nous avons été invités par le célèbre Magazine Road and Truck pour un test de performance en présence de Paul Frère et Phil Hill, qui se sont relayés au volant et qui ont réussi à atteindre une vitesse de 306 km/h. En 1987, nous avons reçu une deuxième invitation de la part du même





magazine. À cette occasion, nous avons présenté une version très sophistiquée de la 911, de couleur jaune. C'est pour cette raison, que les journalistes l'ont baptisée « L'oiseau Jaune ». À l'occasion de ce test, la voiture a atteint la vitesse impressionnante de 343 km/h. À l'issue de ce comparatif, nous avons décroché la première place et dans la foulée pulvérisé le record du monde de la vitesse la plus élevée atteinte par une voiture de série. Cette voiture a représenté un succès majeur pour nous, nous propulsant sur le marché international. Elle a fait la une du monde entier. Tous les enfants et les grands qui jouent aux jeux vidéo Gran Turismo la connaissent.

Cette voiture a été au centre de l'intérêt de la presse mondiale et a permis à RUF de se faire une place de choix parmi les constructeurs les plus réputés des voitures de sport. La remplaçante de la CTR, nommé « la CTR 2 » arborait des changements significatifs, aussi bien au niveau esthétique et aérodynamique qu'au niveau mécanique, notamment l'adoption d'un nouveau intercooler. Basée sur une Porsche 911 (type 993), elle possède un moteur "flat six" de 3.6 litres développant la puissance de 520 ch, lui permettant d'atteindre les 354 km/h.

#### **Comment vous êtes-vous adapté à la technologie du refroidissement par eau ?**

L'ère des Porsche refroidis par eau a ouvert à la marque de nouvelles perspectives de développement et à nous par ricochet. Notre premier modèle fut le 3400 S, suivi du 3500 S. Le 3600 S est aujourd'hui considéré comme une 911 roadster, puisqu'il s'agit en fait d'un Boxster qui abrite un moteur de 911. Sur la base du modèle 996 Turbo, nous avons élaboré la RUF R Turbo, qui offre trois niveaux de puissance : 520, 550 et 580 ch. Ce modèle a atteint la vitesse de 351 km/h sur la piste de Nardo, dans le sud de l'Italie. Son seul bémol est un comportement instable à très haute vitesse, constaté sur la boucle nord du Nurburgring. Ceci nous a amené à équiper ce modèle d'un arceau pour renforcer le châssis et ainsi améliorer la tenue de route.

L'avènement de la 997 nous a offert la base pour développer un nouveau modèle : la RT 12. Le numéro 12 renvoie à la douzième génération du turbo signé RUF. Cet opus abrite un 3.8 l, offrant également trois niveaux de puissance : 530, 560 et 650 ch. L'année suivante, en 2011, RUF Auto a lancé son coupé Rt 12 R, qui porte haut les couleurs du drapeau allemand. La RT 12 R affiche 730 chevaux et est disponible en versions traction arrière et quatre roues motrices. Elle dispose également d'un arceau et d'un système de freinage céramique.

#### **La RUF RGT-8 2011 a fait sensation lors du Salon automobile de Genève de 2010. Qu'a-t-elle de si spécial ?**

Au premier coup d'œil, elle possède l'esthétique de base d'une Porsche 911 améliorée, mais sous le capot,

## ALOIS RUF

### UN PORSCHISTE DANS L'ÂME

C'est une toute autre histoire. En effet, avec la RGT-8, Ruf a démarré la conception de son premier moteur spécifique à 100%. Et surprise, il ne s'agit pas d'un flat 6 mais... d'un V8 ! Le moteur V8 4,5 litres de la RGT-8 est plus léger et rapide, et peut passer de 0 à 100 km/heure en moins de 4 secondes. C'est une voiture de sport d'une élégance discrète, mais néanmoins bruyante et elle incarne parfaitement la société Ruf Auto. Le magazine Car & Driver l'a décrite comme un trésor caché lors du Salon automobile de Genève de 2010.

#### Qu'est ce qui caractérise les créations de RUF ?

Nos voitures sont d'une élégance discrète. Elles sont simples et pratiques. Leurs propriétaires peuvent les conduire et pas simplement s'afficher dedans. Ce qui m'influence, ce sont les différences que je note entre le passé et aujourd'hui et que je peux rétablir. Je fais tout pour faire revivre certaines valeurs d'autrefois, pour créer une voiture dans laquelle le conducteur est entièrement aux commandes.

Bien entendu, je ne suis pas objectif. Toute ma vie a été influencée par la Porsche 911. Chaque aspect de ma vie a tourné autour de cette voiture. Lorsque j'ai pour la première fois entendu le bruit de ce moteur, j'ai eu la chair de poule. Et je continue à rechercher cette sensation avec nos voitures.

#### La performance est souvent synonyme de fragilité des moteurs. Comment intégrez-vous l'impératif de fiabilité dans votre équation ?

Notre philosophie est de produire des voitures de sport très performantes, tout en étant suffisamment civilisées pour être utilisables au quotidien. Nous avons également le souci d'assurer une grande fiabilité à nos mécaniques, à travers une batterie de tests sur banc, mais aussi sur route. Je ressens personnellement une grande fierté quand des clients nous ramènent des voitures pour contrôle qui ont parfois dépassé les 400.000 km !!

#### Est-ce que la vitesse a encore de l'importance pour vous et vos clients, sachant que la performance est devenue stratosphérique au cours des dernières années ?

Pour RUF et nos clients, la vitesse est encore importante, oui. Cela dit, le plus important est la façon d'atteindre la vitesse souhaitée et le degré de sécurité ressenti par le conducteur. Rappelez-vous que nous



sommes dans le pays de l'autoroute où la performance est la règle.

#### **Comment accompagnez-vous vos clients ?**

En tant que constructeur de voitures à hautes performances, nous devons offrir des cours de pilotage à nos clients. Cette offre est destinée aussi bien aux débutants qu'aux avancés et elle se déroule sur des circuits aux Etats-Unis, en Autriche, en Allemagne et même au Japon. Nous offrons cette formation depuis 1979. Nous organisons également le RUF Tour, durant lequel nos clients deviennent nos amis. Il s'agit d'un groupe cosmopolite animé par une seule passion : piloter des RUF. C'est une communauté qui partage cette passion, malgré la différence de langue et de culture. Ma femme Estonia joue un grand rôle dans l'organisation de cet événement chaque année et s'assure de tous les détails pour garantir sa réussite.

#### **Qu'est ce qui vous a poussé à vous engager dans la voie de l'électrique ?**

Une voiture Ruf Auto se définit par ses progrès technologiques. En 2008, la société a en effet dévoilé la première voiture de sport électrique allemande, la eRuf. Elle a été suivie de près par l'eRuf Roadster en 2009, dont la vitesse maximale est d'approximativement 250 km/heure. La société a maintenant pour objectif d'accroître ses volumes, augmentant sa production de 30 à 100 voitures par an. Nous sommes encore un petit constructeur automobile et cela nous aiderait un peu à couvrir tous les frais élevés de recherche et de développement. Nous avons des projets de développement ambitieux.

#### **Quand l'idée de construire une Porsche électrique vous a-t-elle traversé l'esprit ?**

Cette idée est présente dans nos esprits depuis longtemps, depuis ma centrale hydroélectrique, mise en place au début des années 90. Je pensais que l'énergie peut être transférée dans l'une de nos voitures à partir de notre usine hydroélectrique. Lorsque la technologie de la batterie lithium-ion a connu des avancées, je me suis intensivement occupé du sujet et décidé de construire cette voiture. L'année dernière, nous avons élaboré la première voiture eRuf.

#### **Pourquoi construisez-vous un moteur électrique dans la légendaire Porsche 911 ?**

Parce que je suis d'avis que les véhicules qui déclenchent des émotions, peuvent également être construits sans qu'ils aient d'émissions. Le eRuf Greenster basée sur une Porsche 911 Targa était notre première tentative et elle a réussi.

#### **Comment envisagez-vous l'avenir du moteur à combustion interne ?**

Il est entendu que les moteurs à combustion interne ont évolué et deviendront encore meilleurs que ce qu'ils sont aujourd'hui. Il y a du potentiel. Mais je vois une grande partie des véhicules qui pourrait être alimentés par l'électricité dans l'avenir. Pas pour quelqu'un qui part en vacances en voiture à Naples, mais pour ceux qui font un trajet de 200 km par jour, c'est tout à fait faisable.

#### **Comment l'industrie a réagi à la eRuf ?**

Au début, avec beaucoup de scepticisme. Lorsque nous avons finalement commencé à prouver la validité de notre démarche, il y a eu un grand changement dans la pensée. Ce que je trouve magnifique, c'est que maintenant l'industrie, la politique, bref tout le monde veut promouvoir le sujet et l'électro-mobilité.

#### **Quelles sont vos perspectives de développement ?**

Depuis le succès de notre série RUF CTR, tout le monde s'attendait à ce qu'on entre de plain pied dans la cour des constructeurs de supercars. Nous avons cette ambition de produire notre propre châssis, notre propre touche stylistique et d'assurer la production à grande échelle de nos moteurs. Nous avons le savoir-faire et les moyens techniques pour concurrencer les meilleurs. Je pense que c'est dans ce sens que s'inscrira le futur de RUF.

L'avenir de RUF se conjuguera évidemment avec le six et huit cylindres essence, mais pas seulement. Nous nous intéressons de plus en plus au diesel. En effet, nous proposons également des packs d'optimisation pour les Porsche Cayenne Hybride, Diesel V6 et V8.

#### **Comment voulez-vous que chaque client se sente quand il conduit sa RUF ?**

Dans un état d'osmose avec sa machine.

#### **Quelle est votre voiture préférée ?**

Ma voiture préférée est la « Yellowbird »



Motors

# Auto Légende

par Hamid Benmaarouf

# CTI

LE COUP DE  
MAÎTRE DE

RUF®



La gamme CTR occupe une place particulière dans les productions de RUF, dans la mesure où c'est la première CTR baptisée « Yellow Bird », qui a permis au constructeur allemand d'accéder à la notoriété mondiale. Cette gamme comprend trois modèles, qui retracent l'évolution de la marque vers une meilleure exploitation de la puissance sur route.





*La Ruf CTR a gagné son surnom de Yellow Bird non seulement pour sa couleur jaune, mais aussi en raison du son de la soupape de décompression des turbos. La vitesse y est également pour quelque chose, le bolide affichant une vitesse de pointe de 340km/h et expédiant le 0-100 km/h en seulement 3.4 s.*

#### La CTR1

Pour les passionnés, c'est le modèle icône du constructeur de Pfaffenhausen. En effet, la RUF CTR 1 Yellow Bird est une véritable légende, dont la popularité a été amplifiée ensuite par sa présence dans les premiers opus du jeu vidéo Gran Turismo. C'est en 1987 qu'Alois Ruf Junior, le fils d'Alois Ruf Senior, fondateur de l'entreprise en 1939, lance cette fameuse CTR1. Sur la base d'une Porsche 911 3,2, il va proposer une véritable rivale à la Porsche 930. Mieux, il va créer une vraie supercar, aux performances encore hallucinantes aujourd'hui. Mais il faut dire que déjà à l'époque, le flat six gonflé à 3,4 litres et gavé par deux turbocompresseurs, offre pas moins de 469 canassons? Dans le microcosme de l'automobile à l'époque, un monstre jaune, surnommée « Yellow Bird » a fait irruption.

Issue de la Porsche 911 3.2 L, la Ruf CTR a gagné son surnom de Yellow Bird non seulement pour sa couleur jaune, mais aussi en raison du son de la soupape de décompression des turbos. La vitesse y est également pour quelque chose, le bolide affichant une vitesse de pointe de 340km/h et expédiant le 0-100 km/h en seulement 3.4 s.

Mécaniquement, il s'agit d'une modification du flat-six 3.2 L installé dans la dernière déclinaison de 911 type 911. Alois Ruf réalèse les cylindres pour gagner 200 cm<sup>3</sup> et opte pour un allumage originellement dévolu à la Porsche 962 de course. Deux turbines compressent les gaz d'admission refroidis par une paire d'intercoolers. Le châssis, rigidifié par plusieurs arceaux, en profite pour déplacer le circuit d'huile. L'équilibre de la voiture est aussi réajusté. Freins et suspensions sont améliorés, pour supporter les 469 chevaux de cette bête pesant 1.143 kg.

Développée sur la base de la 911 Carrera, la RUF CTR Yellowbird fit l'effet d'une bombe lors de sa présentation en 1987. Et pour cause. Avec ses 342 km/h en pointe, vitesse atteinte sur le circuit d'essai de Nardo, en Italie, la Yellowbird faisait mieux que les valeurs étalon de l'époque à savoir les Ferrari F40 et autres Porsche 959.

Concernant l'intérieur, la bête est intégralement vidée, mais garde sa planche de bord d'origine. Ruf avait préféré placer des baquets et installer des harnais pour la sécurité. Concurrente de la Porsche 930, la Ruf CTR jouait également dans la même cour que la Ferrari F40, supercar de l'époque. L'appellation exacte, au delà du surnom d'oiseau jaune, fait référence à une catégorie engagée en course: CTR veut dire groupe C Turbo Ruf.

Sur les 58 exemplaires produits entre 1987 et 1991, tous les modèles ne sont pas identiques. Certains disposent d'un châssis en acier (1.222 kg), tandis que d'autres ont un châssis en aluminium (1.143 kg). Certains développent une puissance encore supérieure (jusqu'à 525 chevaux). La version « normale » permet d'atteindre 343 km/h. autant dire qu'elle est encore



*Avec ses 342 km/h en pointe, vitesse atteinte sur le circuit d'essai de Nardo, en Italie, la Yellowbird faisait mieux que les valeurs étalon de l'époque à savoir les Ferrari F40 et autres Porsche 959.*



*Sur les 58 exemplaires produits entre 1987 et 1991, tous les modèles ne sont pas identiques. Certains disposent d'un châssis en acier, tandis que d'autres ont un châssis en aluminium. Certains développent une puissance encore supérieure (jusqu'à 525 chevaux). La version « normale » permet d'atteindre 343 km/h.*

capable aujourd'hui de tailler des croupières à bien des supercars !

#### **La CTR 2**

Près de dix ans plus tard, son fondateur éponyme, Alois Ruf, réussit à se surpasser avec la CTR2. Telle une bonne suite de film d'action hollywoodien, la CTR2, basée sur la 993 Turbo, reprend et surenchérit sur tous les points forts de l'originale. Avec plus de 340 km/h, elle n'était certes plus la voiture la plus rapide de la production, mais tout de même aux avant-postes de la scène dans le monde des GT d'exception. Elle se démarquait essentiellement par une puissance de 520 ch, offrant une expérience de conduite musclée.

Par rapport à sa devancière, presque tout a été modifié. Montage de baquets Recaro, d'un arceau, de suspensions Ruf, de freins surdimensionnés, d'une carrosserie en kevlar et préparation maison du moteur. La mission de la CTR2 a été très aboutie, car seul la McLaren F1 GTR, qui coûtait 3 fois plus cher, faisait mieux à sa sortie.

La CTR2 se démarque nettement grâce à sa partie arrière complètement repensée. Le nouvel aileron, ainsi que les deux entrées d'air servent pour la respiration du moteur et son refroidissement. Le moteur a besoin de ce surcroît d'air, vu le rendement atteint. C'est que le six cylindres à plat gagne 2 turbocompresseurs KKK, ainsi que 2 échangeurs. Avec d'autres modifications, il affiche 520 ch, contre 408 pour la Turbo d'origine. Le couple culmine à presque 70 mkg, alors que la biturbo de série se contente de 55 mkg. Ruf a pensé à tout en dotant le véhicule d'un arceau recouvert de cuir. Il a également soigné les trains roulants, en adoptant des jantes de 19" en magnésium, spécialement usinées par OZ, Carbone Industries étant mis à contribution pour le système de freinage. Les disques de 360 mm en carbone offrent des décélérations inouïes et une endurance sans faille. Ruf laisse le choix de la transmission à ses clients, c'est à dire propulsion ou intégrale. Côté performances, le bolide atteint plus de



340 km/h en vitesse de pointe et expédie le 0 à 100 km/h en 3,6 s, le 0 à 160 km/h en 7,8 s et le 0 à 200 km/h en 11,4 s.

Pour prouver la capacité de sa nouvelle voiture, Alois Ruf engage, en 1997, deux prototypes « CTR2 Yellowbird » et « CTR2 Sport » ayant une puissance de 702 ch (523 kW) dans le Pikes Peak Hill climb course. Ces voitures ont été rigoureusement construites conformément à la réglementation à la fois de la FIA et de Pikes Peak et pilotées par les frères Steve et David Beddor. Contrairement aux autres concurrents, les deux voitures étaient non seulement modifiées, mais homologuées pour la route. Dans une démonstration de la flexibilité du Ruf, elles ont été conduites sur la route jusqu'à l'hippodrome de Pikes Peak, et pour illustrer les énormes capacités de la Ruf CTR2 Sport, Steve Beddor était premier en qualification et a terminé deuxième au classement général, tandis que son frère David, (dans la deuxième Ruf) a terminé quatrième au classement général. La RUF CTR2 Sport n'en est pas restée là puisqu'elle a gagné par la suite la City Hill Climb de Virginie.

### La CTR3

Pour ce troisième rejeton de la famille CTR, le concept « légèreté - puissance » a été poussé à son paroxysme. Contrairement à son habitude, le préparateur n'est pas parti d'une Porsche 911 existante, mais pratiquement d'une feuille blanche. Ainsi, contrairement à ses glorieuses aînées à moteur arrière, la RUF CTR3 adopte une architecture à moteur central (en position arrière), certainement inspirée par celles du Cayman et de la Carrera GT, avec lesquelles elle partage d'ailleurs une certaine ressemblance esthétique. Le choix d'une telle structure a pour avantage d'optimiser la répartition des masses et d'offrir un comportement à la fois plus stable et plus agile. Fait maison, le châssis recourt à une structure tubulaire spécifique en acier et aluminium. Il est revêtu d'une carrosserie associant acier provenant d'éléments de Cayman et de

911, aluminium et carbone-kevlar. Ainsi construite, la CTR3 ne pèse que 1.400 kg. La pièce maîtresse est le moteur : il s'agit du six cylindres à plat 3.8 l, gavé de deux turbocompresseurs, pour développer pas moins de 700 ch à 7000 t/mn et un couple de 890 Nm à 4000 t/mn. Il est installé dans une cage spécifique avec transmission aux roues arrière et est accouplé à une boîte manuelle à commande séquentielle à 6 rapports, avec un différentiel à glissement limité, pouvant encaisser jusqu'à 1.200 Nm ! Résultat, avec son rapport poids-puissance de 2kg/ch, la CTR3 abat le 0 à 100 km/h en seulement 3,2 secondes et atteint une vitesse de pointe de 375 km/h ! Avec une telle fougue, le système de freinage, avec ses étriers à 6 pistons en aluminium mordant des disques de 380 mm de diamètre, n'était pas de trop pour stopper la bête. Et conformément aux standards de Ruf, l'intérieur peut être entièrement personnalisé selon les désirs de son propriétaire, avec différents niveaux de raffinement.

En 2011, la bête évolue pour aller toujours plus vite. Désormais, la Ruf CTR 3 voit son empattement allongé pour plus de stabilité à très haute vitesse. Car, toujours en position centrale, son flat-six 3.8 bi-turbo gagne encore 50 ch et 80 Nm pour un maximum de 750 ch à 7.100 tr/min et 960 Nm à 4.000 tr/min. Ce couple colossal est transféré au train arrière via une boîte 6 séquentielle, montée transversalement, elle aussi retravaillée. S'il ne progresse pas, le 0 à 100 km/h de 3,2 s reste hallucinant. Le 0 à 200 km/h ne prendra lui que 9,6 sec, tandis que la vitesse de pointe culmine désormais à 380 km/h, contre 375 auparavant.

Au final, cette gamme de CTR renseigne sur le caractère bien trempé de RUF, dont la passion pour Porsche lui a permis de se surpasser en produisant des perles, qui ont fait date dans l'histoire de l'automobile sportive. Ces trois modèles prouvent que ce constructeur ne se contente pas de faire reculer les limites de la vitesse, mais le fait avec beaucoup de savoir-faire, que lui reconnaissent aujourd'hui ses pairs et ses clients.

par Lina Mouafak

# TRIUMPH

## STREET TWIN

Triumph a revu toute sa gamme Classic pour 2016 ! Une "full refonte" pour la très attendue Street Twin, dotée d'un moteur refroidi par eau et calé à 270°. Relancée en 2000, la légendaire Bonneville constituait jusqu'alors le modèle phare de la gamme "Classic" Triumph. En 2016, la nouvelle entrée de gamme néo-rétro anglaise change tout, y compris son nom ! La Street Twin tire son nom de l'ancienne Speed Twin, produite dans les années 40 et de la bien plus actuelle Street Triple. Ainsi, sous des airs faussement vintage, les dernières technologies ont pris possession des lieux, comme l'accélérateur de type ride by wire, l'anti-patinage, le châssis repensé et surtout le tout nouveau vertical twin, désormais refroidi par eau !

Le constructeur est déjà passé maître dans l'art de concilier entre le passé et les exigences de notre monde moderne et cette légitimité s'exprime une nouvelle fois ici sans mauvaise surprise. En termes de présentation, cela fait évidemment toute la différence, car la première chose que l'on remarque au contact de la nouvelle Street Twin, c'est indéniablement sa qualité de fabrication. C'est une marque de fabrique déjà bien connue de Triumph, qui se confirme une nouvelle fois ici: peinture impeccable, soin apporté aux nouveaux commodos, connectique rigoureusement peignée derrière le guidon et surtout une parfaite intégration du radiateur de refroidissement, ainsi que de tout son circuit logé dans les carters.

Pour cette petite dernière, on découvre un tableau de bord redessiné, dans l'esprit néo-rétro. Une pression et le bicylindre vertical de 900 cm<sup>3</sup> se fait sentir ! C'est déjà une première satisfaction, le double échappement émet une très belle bande son, pleine et rauque !

De son côté, la commande d'embrayage se révèle ultra



souple, grâce à un nouveau système, qui permet de diminuer l'effort nécessaire à l'écartement des disques lors des rétrogradages. Les deux leviers sont ajustables en écartement ; la selle est très basse (750 mm) et son arcade suffisamment étroite pour permettre aux plus de 1,65 m de poser les deux pieds à plat au sol. Il restera néanmoins à composer avec les manœuvres à l'arrêt, où la Street Twin ne peut masquer son poids : 198 kg à sec. En revanche, dès les premiers tours de roues, l'anglaise montre une remarquable facilité de prise en main, au moins du niveau de la génération précédente.

D'une façon générale, l'électronique de plus en plus présente sur les motos a sensiblement contribué à

lisser les caractères moteurs, en gommant ces creux et accélérations soudaines, qui contribuaient justement à les rendre plus attachants.

En l'absence de compte-tours, il faut donc s'en remettre à ses propres sensations, pour jauger la nouveauté. Mais ici, point besoin de rouler des centaines de kilomètres pour s'en convaincre : Triumph n'a pas menti ! Fort de ses 8 daN.m de couple dès 3.230 tr/min, ce bicylindre parallèle tracte fort en bas et offre une belle "rondeur" à mi-régime.

La Street Twin jouit sans conteste d'un caractère bien plus marqué que sur la génération précédente. C'est bien joué de la part du constructeur, d'autant plus que la souplesse de son bloc se montre largement suffisante en usage courant, avec en prime très peu de vibrations, grâce aux deux balanciers d'équilibrage.



# RICHARD MILLE

## RM 50-02 ACJ TOURBILLON CHRONOGRAPHE A RATTRAPANTE

L'aéronautique a toujours été au cœur de l'inspiration pour Richard Mille. L'aéronautique, qui témoigne de la mise en œuvre des concepts techniques, de matériaux et de designs à la pointe de l'innovation.

Le seul nom d'Airbus, synonyme de leader mondial dans l'aéronautique, suffit à suggérer des approches inédites en matière de design, comme le prouvent les avions que sa prestigieuse division Airbus Corporate Jets ou ACJ crée pour sa clientèle privée. Il était donc tout naturel que Richard Mille et ACJ s'associent pour dessiner une pièce de haute horlogerie reflétant la synergie de leur démarche : le chronographe à rattrapante RM 50-02 ACJ Tourbillon.

Responsable du Studio de design créatif d'ACJ, Sylvain Mariat a esquissé l'ébauche de la RM 50-02, en étroite collaboration avec Julien Boillat et Salvador Arbona, du Bureau de développement RM. Cette nouvelle montre recourt à des techniques de pointe, tant en matière d'ajourage des éléments que pour la structure de ses ponts et de sa platine en titane grade 5, tout en appliquant le plus largement possible le squelettage sur chaque composant, afin de réduire le poids de l'ensemble de façon significative. Plusieurs composants du mouvement bénéficient d'un revêtement spécifique utilisé dans l'industrie aéronautique et habituellement employé pour protéger les pièces de moteur et du châssis contre la corrosion et les conditions environnementales.

Le résultat final offre une vue spectaculaire sur le calibre chronographe à rattrapante, dont le saut de l'aiguille au démarrage et à l'arrêt du chronographe disparaît, tandis que de nouveaux composants pour le mécanisme de rattrapante, eux aussi façonnés en titane, réduisent davantage encore la consommation énergétique de la montre, en diminuant la friction interne.

Le nouveau calibre tourbillon RM50-02 est également

doté d'un indicateur de réserve de marche de 70 heures, visible entre 11 et 12 heures, d'un indicateur de couple pour renseigner le couple optimal fourni par le ressort de barillet, qui permet d'optimiser la fonction chronographe, ainsi que d'un indicateur de fonction, qui permet de voir la fonction sélectionnée entre les positions, remontage, neutre et mise à l'heure.

Usiné dans un alliage de titane-aluminium et doté d'une lunette secondaire en céramique blanche ATZ, son boîtier unique a été conçu pour refléter les lignes caractéristiques d'un hublot ACJ. On retrouve le même alliage sur les pales des turbines des jets Airbus, qui doivent résister à de très hautes températures et sous haute pression, des conditions qui exigent un matériau résistant aux tensions. C'est une première pour la marque, qui en réserve deux autres : sur le pourtour de la lunette, les vis signature Richard Mille ont été remplacées par des vis Torq set®, dont le dessin hélicoïdal est la marque de fabrique et une couronne inspirée par les moteurs de jets et gravée en surface du logo d'Airbus.

Le chronographe à rattrapante RM 50-02 ACJ Tourbillon est proposé en édition limitée à 30 pièces, disponibles uniquement dans les boutiques Richard Mille.



RICHARD MILLE

700 TACHYMETER

SWISS MADE

RICHARD MILLE

LIMITED EDITION  
RM 027-02 TT-AE 02/150

# Saint Moritz Polo World Cup



Le St.Moritz Polo World Cup est un événement exclusif de haut niveau, dominé par l'esprit sportif britannique traditionnel, devant un magnifique paysage de montagnes. Depuis 30 ans, les riches et célèbres se retrouvent à St. Moritz pour la Coupe du monde de polo sur neige.

C'est l'occasion de découvrir ce sport de « gentlemen », où les joueurs passent d'une concentration extrême pendant les matchs où adrénaline et émotions atteignent des sommets, à une joyeuse humeur festive le soir, partagée avec les jet-setters de Saint-Moritz.

Nulle par ailleurs en Suisse, un événement mondain aussi exclusif n'attire autant de fortunes suisses et étrangères. C'est l'occasion d'y apercevoir, le temps d'un week-end, quelques grands noms qui composent le classement Bilan des 300 personnes les plus riches de Suisse, le plus célèbre étant le milliardaire Urs Schwarzenbach, président du Polo St. Moritz AG et organisateur du tournoi depuis 15 ans.

Sans lui, le Polo de St. Moritz n'aurait certainement pas connu une longévité aussi enviable. L'organisation, en proie à quelques difficultés début 2000, avait fait appel à lui pour redresser la barre. Depuis, le St. Moritz Polo World Cup a su gagner en importance et en notoriété internationale.

Le St. Moritz Polo AG est sponsorisé par quatre géants, Cartier, Ralph Lauren, BMW et Deutsche Bank. Mais, malgré le soutien très important des sponsors, la qualité de l'accueil demande une infrastructure

toujours plus poussée et l'organisation du tournoi sur le lac gelé des moyens techniques sophistiqués. La qualité des joueurs, en provenance principalement d'Argentine, d'Australie et de Grande-Bretagne, se mesure à leur handicap. En effet, la majorité des « polistas » présents atteignent un niveau entre 6 et 8, un handicap de 10 étant le maximum.

Être invité au championnat du monde de polo sur neige à St. Moritz, c'est se retrouver dans le club très fermé des happy few. La soirée de gala organisée traditionnellement le samedi soir par le Polo club de St. Moritz reste la plus courue, avec la « White Night » organisée par Cartier. Le Polo est un sport qui véhicule l'élégance, la passion, le talent et le respect, des valeurs que Cartier affectionne. Mais pas uniquement. Le polo offre également un sens de la célébration. Les joueurs de polo et les amateurs de ce sport ont un sens de la fête incomparable.



# Trinidad

## Ingenios EL 2007 "Lonsdale"

L'Ingenios est une édition limitée 2007 que bon nombre d'amateurs semblaient avoir oubliée. A sa sortie en 2007, il faut avouer que ce module n'avait pas rencontré un franc succès. C'est bien pour cette raison qu'aujourd'hui, les stocks ne sont pas entièrement épuisés, ses ventes s'étant écoulées tranquillement pendant 8 ans. Mais finalement, il semblerait qu'il en reste encore chez certains importateurs.

*À l'allumage, des notes crémeuses de bonnes douceurs enveloppent délicatement la bouche, sur un fond gustatif de chocolat, de boisé et de café crème*

2007 a surtout marqué les esprits par la levée d'un secret d'État, celui de l'annonce officielle de la maladie de Fidel Castro ! Beaucoup de ses détracteurs de l'époque voyaient cela comme une bénédiction, prévoyant même sa mort à court terme et dans la foulée, la levée de l'embargo américain, mais pas de chance. Le 13 août 2015, Fidel fêtait ses 89 ans !

Ce 'lonsdale', devenu un format atypique aujourd'hui, mais combien svelte et élégant dans un autre temps ! Son corps présente un aspect forgé, à la limite du rustique, d'une consistance ferme et d'une souplesse relative, tout à fait conventionnelle. Son parfum arachnéen déroule des notes de chocolat au lait et de boisé, un duo subtil au nez qui sait apprécier.

À l'allumage, des notes crémeuses de bonnes douceurs enveloppent délicatement la bouche, sur un fond gustatif de chocolat, de boisé et de café crème. Des saveurs timorées sans grande complexité et sans grande consistance procurent un fumage pondéré, équilibré. Ce vieillissement a en tous les cas permis à

cet 'Ingenios' d'arrondir les angles dès les premières bouffées, suivi d'une longueur tout à fait honorable. Même si ce premier temps manque un peu de contenance, son agrément offre un joli bouquet.

Dans la seconde partie, il évolue sur une forme plus grasse. Les sensations très amples, posées surtout sur l'avant du palais, offrent une évolution un brin plus épicée. Le fumage s'équilibre de manière assez linéaire, aucun soubresaut ne vient secouer les papilles dans ce fumage mielleux, à la puissance apprivoisée.

Sur le 3e tiers, sa forme gustative s'assoit définitivement sur une sensation crémeuse et plus courageuse en bouche. Restant toujours dans une certaine légèreté, il devient graduellement plus corpulent et domine à présent de ses notes de poivre blanc, de café crème, de saveurs brûlées et de belles suavités, pour définitivement glisser sur un registre plus acerbe et lourd sur le final. Dans l'ensemble, ce Trinidad est un cigare doux et agréable, pour ceux qui sauront l'apprécier.



# *Evasion de rêve*

par Lina Mouafak

1600-2500

CONDUIT  
SUR GLAC

## CIRCUIT DE GLACE DE FLAINE

Ce mois-ci dans la rubrique circuit, nous vous en présentons un d'un tout autre genre !

Le circuit de Flaine, présente la plus grande piste permanente de glace en France. Il est situé à 1.600 m d'altitude, en contrebas de la station, laquelle est au passage tout simplement, la plus haute du Grand Massif.



TE  
CE

Partenaire



RENAULT  
CLUSES  
Vallée Blanche



# Évasion de rêve

Le 26 décembre 1982, le circuit de Flaine et son école de conduite sur glace étaient opérationnels, grâce à l'initiative de Didier Ratti. Ce Normand d'origine, qui avait œuvré sur le circuit de Dreux comme instructeur, y avait fait la connaissance d'un membre de la famille propriétaire de la station de Flaine. Lors des premières années, la fabrication de la piste glacée dépendait de la récupération des eaux de la station d'épuration, reconstruite et modernisée depuis. Situé dans une cuvette où le soleil brille par son absence de décembre à mars, le circuit bénéficie de la meilleure glace possible.

Considéré comme la référence, en matière de conseil concernant la conduite sur piste enneigée, le circuit de Flaine comporte un tracé technique de 1.000 m de long et de 10 à 15 mètres de large, reproduisant les difficultés d'une route de montagne. Et puis, le plaisir n'est pas absent ! Plaisir de pouvoir essayer la gamme Renault dans des conditions particulières, plaisir de tester ses compétences et ses limites aussi?

N'en déplaise aux chasseurs de CO2, l'école de conduite sur glace de Flaine fait un tabac depuis plus de trente ans. Elle accueille chaque année des stagiaires venus du monde entier pour maîtriser la tenue d'un véhicule sur route blanche.

Son circuit est le plus long de France: 1,5 km de ruban blanc déroulé entre les sapins, largeur: 12 m à 20 m. Et

revêtement de neige ou de glace, c'est selon: seule la nature en décide.

Comme la plupart de ces centres de pilotage hivernal, celui de Flaine propose aussi des baptêmes. L'expérience dure cinq tours. Mais quelle aventure de se retrouver ainsi, simple passager d'un bolide manœuvré de main de maître par un pilote chevronné. Lequel s'ingénie, bien sûr, à glisser sur les chapeaux de roues à chaque courbe pour garantir un maximum de sensations?

Quand la voiture fonce dans le décor pour mieux l'éviter d'un savant braquage, les amateurs de grands frissons hurlent de joie: c'est le but recherché. Mais les autres ont l'impression de voir leur dernière heure arrivée?

Le circuit dispense aussi des cours sur des Subaru Impreza pour les amateurs de pilotage plus sportif. Le circuit de Flaine permet aussi à ses clients de venir rouler avec leurs voitures personnelles et aussi aux possesseurs de voitures de course de venir s'entraîner. Parmi les pilotes célèbres actuels habitués des lieux, on notera que Fernando Alonso est venu y parfaire sa connaissance de la glisse, alors que Romain Grosjean y a connu ses premières sensations au volant d'une voiture, bien avant d'avoir eu l'âge de passer le permis de conduire.





par Antoine Delmas

# François BRUÈRE

**1961** ( Le Mans - France )

Peintre, sculpteur.

Né au Mans le 18 juin 1961.

Ancien élève des beaux arts d'Angers et diplômé de l'École nationale supérieure des arts appliqués et métiers d'art de Paris.

Membre de la maison des artistes.

Peintre officiel ( licence A.C.O. )

des 24 HEURES du MANS,

il réalise des commandes institutionnelles pour le ministère des Transports ou des timbres pour la Poste.

Sa passion l'a conduit à réaliser pour des constructeurs et de grands collectionneurs d'art et d'automobiles des oeuvres originales uniques .

En 1985 François BRUÈRE crée sa propre société d'éditions d'Art: ORPHEOGRAFF qui édite et diffuse ses oeuvres de la carte postale à la litho (plus de 150 références ).

[WWW.ORBHEOGRAFF.COM](http://WWW.ORBHEOGRAFF.COM)









LÀ,  
DEMEURENT  
LES RÊVES,  
NAISSENT  
LES ÉMOTIONS

ROSES ROUGES ET ESCAPADE À DEUX  
AU ROYAL MANSOUR MARRAKECH

La Saint-Valentin est romantique et le romantisme a son écrin. Vous y célébrez votre amour. Au Royal Mansour Marrakech, c'est l'âme même du Maroc qui vous accueille. Vous êtes accompagnés dans votre riad privé. Tout n'y est que beauté et votre cœur bat plus fort. Le soir, La Table dresse votre couvert pour un dîner en tête-à-tête. Votre soirée s'annonce sous le signe de la grâce. Tout est dessiné dans le moindre détail, pour vous deux, uniquement.

LES 13 ET 14 FÉVRIER 2016

Une nuit dans un Riad Premier à une chambre  
& un dîner pour deux à La Table - 8900 MAD

Dîner à La Table : 950 MAD / personne

T. +212 529 80 80 80 ou [reservations@royalmansour.ma](mailto:reservations@royalmansour.ma)  
[www.royalmansour.com](http://www.royalmansour.com)



# LES (INSTANTS) Touareg

DU 01 AU 29 FÉVRIER 2016

DE SÉRIE :  
BOITE AUTO  
8 RAPPORTS



CRÉDIT  
À 0%\*

## Touareg 3.0 TDI 205 CV

Durant les (INSTANTS) Volkswagen, profitez des offres sur le nouveau Touareg. Un concentré de technologie, d'élégance, de finesse et de puissance. Le Nouveau Touareg incarne la vision haut de gamme de Volkswagen. Rendez-vous chez votre concessionnaire le plus proche pour les (INSTANTS) Touareg du 01 au 29 février 2016.

**Nouveau Touareg 3.0 TDI 205 CV boîte automatique 8 rapports, aucune limite sauf les vôtres à partir de 398.000 DH\***

À ce prix-là, on aimerait bien que ça dure plus qu'un instant !

Centrale Automobile Chérifienne - Casablanca Lalla Yacout : 05 22 31 81 81 / 05 22 46 70 00 - Casablanca Ain Sebaâ : 05 22 67 79 11 (L.G.)  
/ SW Ain Sebaâ 05 22 67 53 00 - 05 22 67 53 22/23/24/25 - Super Auto Distribution - Rabat : 05 37 28 10 73 / Société Boudelka -  
Marrakech 05 24 44 68 25 / Repuestos Auto Motor - Tanger : 05 39 34 07 19 / Prince Auto - Fes : 05 35 62 68 70 / Sud Concession  
Automobile - Agadir 05 28 82 80 27 / Delta Motoes - Kénitra : 05 37 37 90 44 / Tizi Sarl - Meknès : 05 35 52 10 01 / Auto Qualité - Oujda :  
05 36 68 63 43



Volkswagen