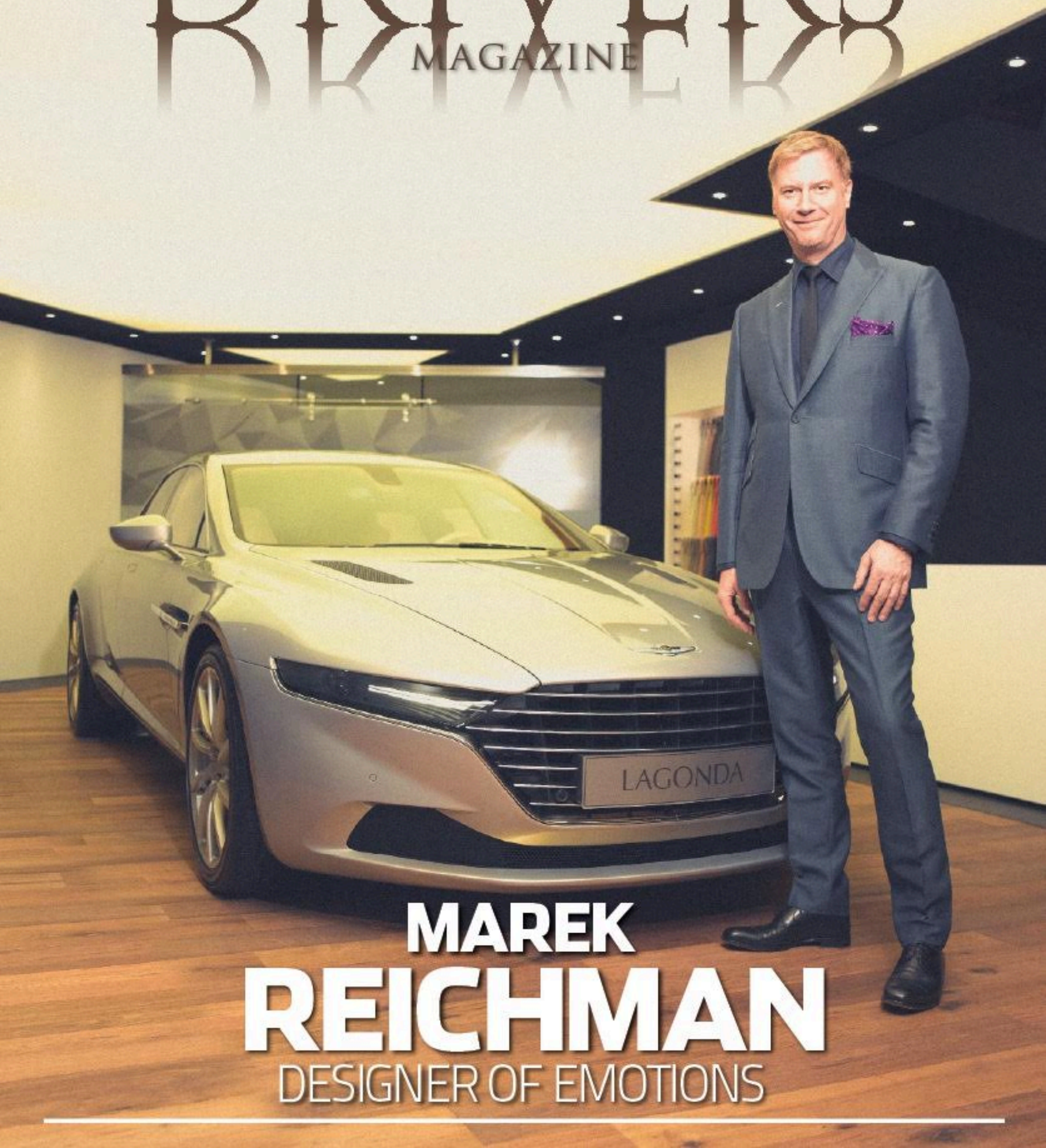
30 DH

MARS 2016 - NUMÉRO 63

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



MAREK REICHMAN

DESIGNER OF EMOTIONS

klem

Coulmès

Rafraîchit vos sens.

Sa pétillance unique, son goût inoubliable, ainsi que la force de ses bulles ont contribué à forger le caractère authentique d'une eau minérale naturellement gazeuse devenue légendaire. D'une génération à l'autre, Oulmès, la plus pétillante des eaux continue de surprendre par les sensations qu'elle procure. Oulmès offre une expérience gustative des plus intenses et un rafraîchissement des sens renouvelé à chaque gorgée, idéal pour combler vos papilles et étancher votre soif de sensations.

Édito

Ahmed Kseibati

Salon de Geneve : des chevaux et des millions d 'euros .

S'il y a un salon automobile au monde où les plus extravagants constructeurs automobiles sont présents, c est bien celui de Genève . Cette année encore, l'escalade à la puissance et au prix le plus élevé était encore de mise, puisque Koeningsegg a ouvert les hostilités avec sa Regera, au prix 3 millions d'euros et dotée de 1.521 ch. Et puis il y a la Bugatti Chiron, qui elle, n'est qu'a 2,4 millions d'euros et ne dispose que de 1.500 ch. Il ne faut pas oublier bien sûr la toute puissante Arach AF10 Hybride de 2108 cv, excusez du peu et dont on ne connaît pas encore le prix . Bref, le Salon de Genève est le paradis des hypercars, exclusifs, uniques.

Dans ce numéro également et comme vous l'avez sans doute remarqué, nous avons mis en couverture un des plus grand designers de cette décennie, Mareck Reichamn, directeur du design du fameux constructeur anglais Aston Martin, pour nous parler de sa passion du design et de son amour de l'automobile .

Chers lecteurs je vous souhaite un excellent mois de mars et... bonne lecture !

LUXE RADIO

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
16/21 **ActuEvenement** Alpine Vision par Amal Razine
22/25 **ActuEvenement** Essai Hyundai Creta par Amal Razine
26/37 **ActuEvenement** Salon de Genève 2016 par Amal Razine
38/41 **AutoConcept** Opel GT Concept par Youssef Bennour
42/47 **AutoException** Aston Martin DB11 par Amal Razine
48/53 **AutoException** Jaguar XE par Youssef Bennour
54/59 **AutoException** Mercedes Classe C coupe par Youssef Bennour
60/65 **AutoException** VW Passat par Amal Razine

66>77 **Entretien du mois** **Marek Reichman** Designer of emotions par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

78/83 **AutoLégende** Aston Martin DB3 par Youssef Bennour
84/85 **MotoException** Triumph Triple Speed 2016 par Lina Mouafak

86 L'Homme

86/87 **Montres** Hublot : Big Bang Unico Saphire par Lina Mouafak
88/89 **Sport d'élite** Little Cup of America par Lina Mouafak
90/91 **Cigare** H.Upmann Reserva Cosecha 2010 par Antoine Dalmas

92 Lifestyle

92/95 **Evasion** Circuit de Loheac par Lina Mouafak
96/97 **Art** François Bruère par Antoine Delmas

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Lina Mouafak** - **Hamid Benmaarouf** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931
www.gentlemendriversmag.com
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 **PE** 01120 - **ISSN** en cours

78

48

86

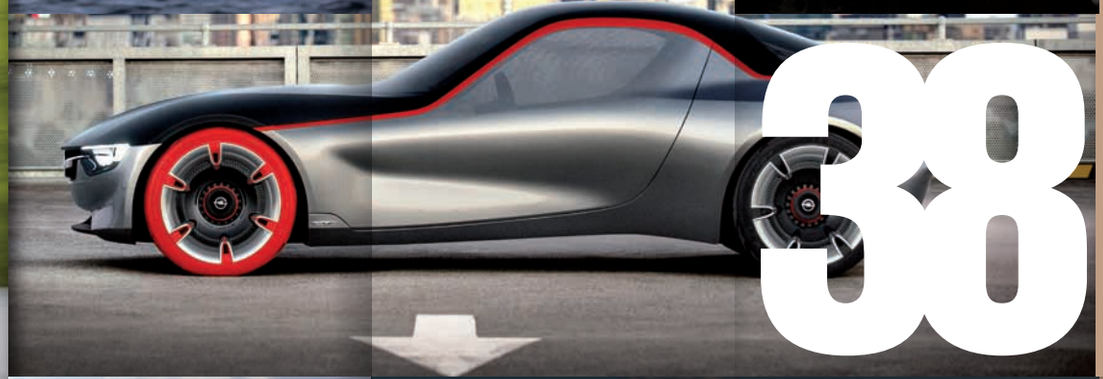
66

60

54

88

90



38

84

42

Arval Maroc récompense les sociétés respectueuses de l'environnement

Arval Maroc a dévoilé, le 18 février, le palmarès de la quatrième édition de son Challenge Sécurité et Environnement, mettant en compétition ses entreprises clientes et partenaires locaux.
Considéré comme un des acteurs majeurs de la location longue durée de véhicules d'entreprise, Arval Maroc associe depuis plusieurs années ses entreprises clientes et partenaires locaux à sa politique de sensibilisation à travers son challenge Sécurité et Environnement.
Cette quatrième édition a connu la participation de nouveaux clients, soucieux d'améliorer l'empreinte carbone de leur flotte et la sécurité de leurs conducteurs, mais également convaincus par la démarche novatrice d'Arval. Le loueur s'attache en effet à mettre en place des solutions idoines et adaptées aux besoins et problématiques, en démontrant que les pratiques et comportements éco-responsables ont un impact positif sur les performances. Pour l'année 2015, CIMAT, la cimenterie du groupe Addoha, s'est vu décerner le Prix Environnement, pour sa démarche écologique et le choix de véhicules parmi les moins émetteurs de CO^2.
Quant à Chantier, spécialisé dans la commercialisation du béton prêt à l'emploi et l'exploitation des carrières, il obtient le Prix Sécurité, en enregistrant le plus faible taux de sinistralité en 2015, en fonction de la taille de sa flotte et la mise en place d'actions pour améliorer la sécurité routière de ses conducteurs. Enfin, le grand prix Éco-responsable est tombé dans l'escarcelle de Centrale Danone, pour sa capacité à concilier les principes de la sécurité routière et du respect de l'environnement, pour optimiser l'impact écologique de sa flotte.

De nouvelles nominations chez Renault Maroc

Il y a du changement, au niveau de la Direction de la Communication du groupe Renault Maroc. En effet, à compter du 1er mars 2016, M'Hamed Tazi, directeur de la Communication et de la responsabilité sociale du groupe Renault Maroc est nommé directeur de la Communication et des relations publiques de la région Afrique du Nord et Egypte du groupe Nissan, après sept ans à la tête de la Direction de la communication du groupe Renault Maroc. Il sera basé au Caire et prendra en charge les activités communication, relations publiques, digitales et événementielles de Nissan au Maroc, en Algérie, en Tunisie, en Égypte, en Libye et au Soudan.
M'Hamed Tazi sera membre du comité de direction de la région Afrique du Nord et Égypte du groupe Nissan.
Son successeur au poste de directeur de la Communication et de la responsabilité sociale du groupe Renault Maroc n'est autre que Zineb EL Jazouli. Elle aura en charge la communication interne et externe du groupe Renault Maroc, incluant la communication institutionnelle, les relations publiques, les relations presse et les activités de la responsabilité sociale de l'entreprise.

Lancement de la nouvelle Mini Clubman au Maroc

La famille Mini s'enrichit par l'arrivée de la nouvelle Clubman, dont la commercialisation au Maroc vient d'être lancée par l'importateur exclusif de la marque dans le royaume, la Smeia.
Affichant une esthétique plus affirmée, le nouvel opus se distingue également par ses mensurations plus généreuses (4.253 mm de longueur et 1.800 mm de largeur), gage d'une meilleure habitabilité. Jouant parfaitement la carte de l'originalité, la Clubman adopte les split Doors, constitués de deux battants s'ouvrant sur les deux côtés qui soulignent son statut unique, en offrant 6 portes, mettant en avant sa variabilité.
lÀ bord, l'habitacle offre cinq places assises et un bon espace pour les passagers. En plus des équipements de sécurité, la dotation comprend une riche palette d'équipements de confort.

SHEM'S

BANQUE POPULAIRE
FAITE POUR VOUS

PRIVATE BANKING

Des solutions sur mesure pour votre patrimoine

Depuis plus d'un demi-siècle, le Groupe Banque Populaire accompagne les Marocains dans leurs projets et leurs ambitions, intervenant à de nombreux niveaux de l'univers de la finance.
Aujourd'hui, fort d'expertises toujours plus solides et variées, le Groupe Banque Populaire se rapproche davantage de ses clients en leur proposant des services de Private Banking. Ce nouveau métier réunit tous les savoir-faire, les compétences et les potentiels humains du Groupe, au service de la gestion optimale du patrimoine : des espaces appropriés, des solutions sur mesure, une expertise financière et juridique étendue, des conseillers signataires d'une charte déontologique entièrement dédiés au service de la clientèle Private Banking.

La Skoda Superb 3 arrive sous nos latitudes

La troisième génération de la Škoda Superb vient de faire ses débuts au Maroc. Cette routière a conquis beaucoup de Marocains, grâce à son excellent rapport qualité/ prix. La Škoda Superb 3 s'inspire directement du concept Concept Car « Vision C ». Agressif et expressif, le design de la nouvelle Superb se manifeste par des lignes sportives, une nouvelle calandre, des feux arrière en « C » à LED de série et une silhouette arrière très fluide.
Affichant un empattement plus généreux (+8 cm), l'habitacle de la nouvelle Superb est le plus spacieux de la catégorie, selon Skoda. Il évolue considérablement et se rapproche fortement de celui de la nouvelle VW Passat, elle-même très proche des premium. Le coffre est au diapason, en proposant 30 litres supplémentaires.
Côté équipements, la nouvelle Superb est dotée de série de jantes alu 16 pouces, de la clim auto, du régulateur de vitesse, du radar de recul et d'un grand écran tactile². Les finitions supérieures sont dotées quant à elles de phares Bi-Xénon et de feux de jours à LED, entre autres.
Au chapitre mécanique, une seule motorisation est proposée par l'importateur : 2.0 l TDI de 177 chevaux, uniquement avec la boîte automatique DSG à 6 rapports. Il est annoncé avec une consommation moyenne de 5 litres au 100 km. Enfin, les tarifs sont comme d'habitude très compétitifs et démarrent à partir de 289.000 DH.

Vivo Energy renouvelle son partenariat avec Injaz Al Maghrib

Vivo Energy Maroc reconduit son soutien à l'association Injaz Al-Maghrib, dans le domaine de l'éducation à l'entrepreneuriat. Les deux parties ont procédé, la semaine dernière à la signature d'un partenariat pour l'initiation de 3.000 lycéens et étudiants casablancais à l'entrepreneuriat, sur une durée de trois années.
L'objectif de cet accord est de leur offrir un cursus décrivant le cycle complet de la création d'une entreprise, de sa naissance à sa maturité. Les bénéficiaires vont participer à une compétition où seront récompensés les deux meilleurs projets d'entreprise présentés par l'équipe des lycéens et celle des étudiants.
Le directeur général de Vivo Energy Maroc, Mohammed Raihani, a déclaré à cette occasion que « ce partenariat vise à être un catalyseur pour l'esprit d'entreprise chez les jeunes, par le biais de l'éducation », ajoutant que ce partenariat a été reconduit pour les trois prochaines années, vu le succès de la première édition.
Pour rappel, Vivo Energy Maroc a pris en charge depuis 2012 les formations de 3.000 étudiants des facultés de Casablanca, Tanger et El Jadida. Ainsi, ces étudiants ont pu bénéficier chaque année et pendant 4 mois, du programme phare d'Injaz Al-Maghrib, pour la création et la gestion de Junior entreprises, « Company Program ».
Sur les 120 Junior entreprises créées, 28 startup sont nées grâce au programme d'accompagnement des Alumni Injaz et 30 nouvelles startup sont en cours de lancement

RMA Wataniya se mobilise pour la sécurité routière

La première étape de la Caravane de la sécurité routière a eu lieu à Mohammédia, le 28 février dernier. C'est une initiative de l'Association des importateurs de motocycles (AIM), avec l'Association marocaine des métiers du motocycle (A3M), le CNPAC, le ministère du Transport et RMA Watanya. L'objectif est de sensibiliser les jeunes en général et les utilisateurs de motos en particulier, à l'importance des éléments de sécurité (casques, gants, blouson), afin d'éveiller la conscience générale. Des stages de perfectionnement de conduite, ainsi que des démonstrations de premiers secours seront offerts au public, par des formateurs agréés. L'évènement accueillera également des shows réalisés par des pilotes de renommée mondiale, ainsi que des challenges opposant de jeunes talents marocains.
Partenaire officiel de la manifestation, RMA Watanya s'est engagée à apporter le soutien nécessaire à la réussite de cette initiative citoyenne. La vulgarisation de la culture de la prévention routière est une priorité pour RMA Watanya, qui s'efforce de préserver la vie de ses assurés au quotidien.

Photo non contractuelle.

Classe C Coupé.
Instantanément captivante.

Certaines rencontres coupent le souffle. Grâce à ses lignes athlétiques, à ses performances et à sa polyvalence, la nouvelle Classe C Coupé force l'admiration. La boite automatique 9 G-Tronic et le Dynamic Select offrant 5 modes de conduite, se combinent pour répondre au moindre de vos désirs. Attention aux sensations fortes. www.mercedesbenz.ma

Mercedes-Benz
The best or nothing.

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90
Rabat : Avenue Hassan II, Lot Vita n°40 - 0537 79 97 99
Tanger : Route de Tanger / Rabat, Hjar Nhal, Gzenaya - 0539 37 86 00
Réseau : **Agadir** - 0528 23 98 32 • **El Jadida** - 0523 37 37 08 • **Fès** - 0535 65 95 90
Marrakech - 0524 42 01 47 • **Meknès** - 0535 53 97 11 • **Tétouan** - 0539 99 30 40

ALTAÏR

Goodyear
Eagle-360

Présenté en première mondiale au Salon de Genève, nous avons pu découvrir l'Eagle-360 de Goodyear, qui a fait sensation . Destiné aux véhicules autonomes du futur, ce concept de pneu sphérique se distingue par sa facilité à tourner dans tous les sens, pour offrir une conduite plus fluide et limiter les risques de dérapage. Voulant faciliter à ses futurs clients le moment, tant appréhendé du stationnement, ces pneus permettraient aux véhicules de braquer à 360°. Mais ce n'est pas tout, puisqu'ils intègrent des capteurs, qui ont pour mission d'enregistrer l'état de la route et les conditions climatiques. En effet, comme l'explique le vice-président et directeur de la technologie de Goodyear, Joseph Zekoski, par la réduction progressive de l'interaction et de l'intervention du conducteur dans les voitures autonomes, les pneus joueront un rôle de plus en plus important, car ils sont le seul lien avec la route. À l'avenir, les pneus concepts de Goodyear auront un double rôle : celui de bases créatives pour dépasser les limites des idées conventionnelles et celui de banc d'essai pour de nouvelles technologies de pointe. En attendant l'arrivée sur le marché de ce pneu du futur, le reste des modèles est bien évidemment disponible au Maroc, à travers les différents distributeurs de la marque.

Range Rover Evoque
500.000 unités

Alors que la production des tous premiers exemplaires remonte à 2011, le 500.000e Range Rover Evoque est sorti des lignes d'assemblage du côté de Halewood. Le SUV urbain a rencontré le succès avant même sa commercialisation et les chiffres ne font que le confirmer. Le britannique a, en effet, atteint le cap des 100.000 véhicules vendus en moins d'un an, après le lancement officiel de la production. Le constructeur a donc salué le succès de son SUV, qui a atteint un tel volume en aussi peu de temps, puisqu'un Evoque est produit toutes les 80 secondes. Cette performance marque un avant et un après dans l'histoire de la marque. Le SUV urbain premium compte sur ses 3 silhouettes pour séduire la clientèle. Entre le coupé, la version 5 portes et le très exubérant Cabrio qui a, notamment, été aperçu en début d'année lors du Salon de Bruxelles, le Range Rover Evoque s'est fait une place de choix dans ce segment et promet d'être sur tous les fronts.

Samsung Connect Auto
Voiture intelligente

Contrairement à Apple ou Google qui devraient bientôt lancer leurs voitures autonomes, Samsung a décidé de s'attaquer à l'automobile, mais en se concentrant sur son cœur de métier. Le géant coréen a présenté lors du Mobile World Congress de Barcelone, le Samsung Connect Auto. Grâce à un simple boitier placé sous le volant, qui pourra diagnostiquer l'état de la voiture et récupérer les données, votre véhicule sera plus intelligent, plus économe et surtout plus connecté. Pour cette présentation, Samsung a déjà révélé quelques services de base, à l'instar du partage de la connexion 4G en Wi-Fi pour que les passagers puissent surfer durant leur trajet, l'aide à la réduction de la consommation, à travers des conseils de conduite ou encore la fonction « Find my car », sans oublier qu'en cas d'accident, votre véhicule pourra prévenir automatiquement des contacts prédéfinis. Grâce à des initiatives pareilles, les géants de la téléphonie tiennent une porte d'entrée dans le monde automobile, mais pour le moment, le Samsung Connect Auto sera d'abord commercialisé aux États-Unis.

NOUVEAU FORD **C-MAX**

Vous recherchez une voiture élégante et pratique, dotée d'une technologie de pointe et adaptée aux besoins de votre famille ? Jetez un œil au nouveau Ford C-Max : unmonospace intelligent avec ordinateur de bord multifonction, régulateur de vitesse, système SYNC 2 avec écran tactile, ESP, démarrage et accès sans clés Ford Keyless, Park Assist... Disponible en version 5 et 7 places.

Disponible en 5 et 7 places

à partir de **212 000** DH

Ford

Go Further

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siege : 05 22 76 11 00
- Casa Lalla Yacout : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Settat : 05 23 72 48 54
- Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 68
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- Attaouia : 05 24 23 58 99
- Chemaia : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 35 37 74
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
- Marrakech 2 : 05 24 35 47 20
- Agadir 1 : 05 28 84 29 95
- Agadir 2 : 05 28 83 81 19 / 90 / 91
- Dakhla : 05 28 93 14 12 / 53
- Rabat 1 : 05 37 72 58 46
- Rabat 2 : 05 37 29 08 82
- Salé : 05 37 88 63 19 / 21 / 23
- Kénitra : 05 37 37 99 66
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Meknès 1 : 05 35 55 12 70
- Meknès 2 : 05 35 30 05 19 / 543 / 548
- Fès 1 : 05 35 62 59 51
- Fès 2 : 0535 72 14 21 / 22
- Berkane : 05 36 64 51 80 / 81
- Oujda 1 : 05 36 52 40 20
- Oujda 2 : 05 36 70 60 23
- Nador : 05 36 35 98 78 / 79 / 80
- Al Hoceima : 05 39 98 01 40 / 42
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Tanger : 05 39 95 11 11

Actu en bref

Internationales

par Amal Razine

Mercedes Classe E
Nouveau moteur

Dévoilée début janvier au Salon de Détroit, la nouvelle Mercedes Classe E fait appel à une nouvelle motorisation. Il s'agit du 4-cylindres 2.0 l Diesel de la 220d, qui constitue donc le cœur de gamme. Baptisé OM 654, il remplace le 2.2 OM 651 à injecteur piézoélectrique de la précédente génération. Réalisé entièrement en aluminium, il se distingue par sa légèreté perdant ainsi près de 40 kilos par rapport à son prédécesseur. Bénéficiant d'une nouvelle génération d'injection à rampe commune et d'un revêtement des cylindres limitant les frictions, il reçoit une double voie de recirculation des gaz d'échappement (EGR), à haute et basse pressions, afin de réduire à la fois les émissions polluantes (rattrapées ensuite par de l'AdBlue et un catalyseur SCR) et la consommation. Avec une consommation annoncée à 3,9 l/100 km, il signe une baisse de 13% par rapport à l'ancien bloc. Cette motorisation a été pensée pour satisfaire les futurs tests Real Driving Emissions, qui entreront en vigueur en 2017.

JD Power
Étude de fiabilité 2016

Comme chaque année aux États-Unis, le cabinet J.D. Power, suite à son étude de fiabilité, a établi un nouveau classement. Pour cela, des véhicules achetés à l'état neuf durant l'année 2013 , ont été sélectionnés et par la suite, en se basant sur les données fournies par 33.560 propriétaires, on a compilé les problèmes rencontrés entre octobre 2015 et décembre 2015. Une fois l'information réunie, les analystes ont mis au point un tableau qui énumère le nombre de problèmes constatés pour 100 voitures « Problems per 100 vehicles (PP100) » . Cette année, la moyenne générale est de 152PP, en hausse par rapport à l'année dernière. Cette hausse est principalement due aux soucis au niveau des systèmes d'info-divertissement, de navigation ou audio. La moyenne générale des problèmes mécaniques, par contre a régressé pour afficher 24PP. Et pour la 5e année consécutive c'est Lexus qui prend la tête du classement, avec un taux de 95PP, suivi de Porsche avec 97PP et Buick avec 106PP.

Hyundai
30 ans aux U.S.A

Faisant son entrée sur le marché américain en 1986, Hyundai Motor America fête donc ses 30 ans au meilleur moment de la firme coréenne. En effet, une fois encore Hyundai a battu ses records de ventes aux États-Unis en 2015, alors que ce n'était pas du tout gagné durant les premières années. Hyundai Motor America a dû attendre 1994 pour exposer ses modèles pour la première au Salon de Chicago, lui donnant donc plus de visibilité et permettant au public de découvrir sa gamme. Mais c'est réellement en 2005, que sa présence sur le sol américain a pris une autre ampleur, grâce à l'inauguration de l'usine Hyundai Motor Manufacturing America. L'usine produit les best-sellers Sonata et Elantra, qui représentent 60% des ventes et devrait bientôt démarrer la production du Santa Fe Sport. L'année dernière, Hyundai a battu son record en vendant 761.710 unités, contre à peine 120.028 en 2009. 2015 a été un bon cru pour Hyundai Motor America, puisqu'il a atteint les 10 millions de modèles écoulés. Mais le coréen ne compte pas s'arrêter là et continue son offensive pour entrer dans le top 5.

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.

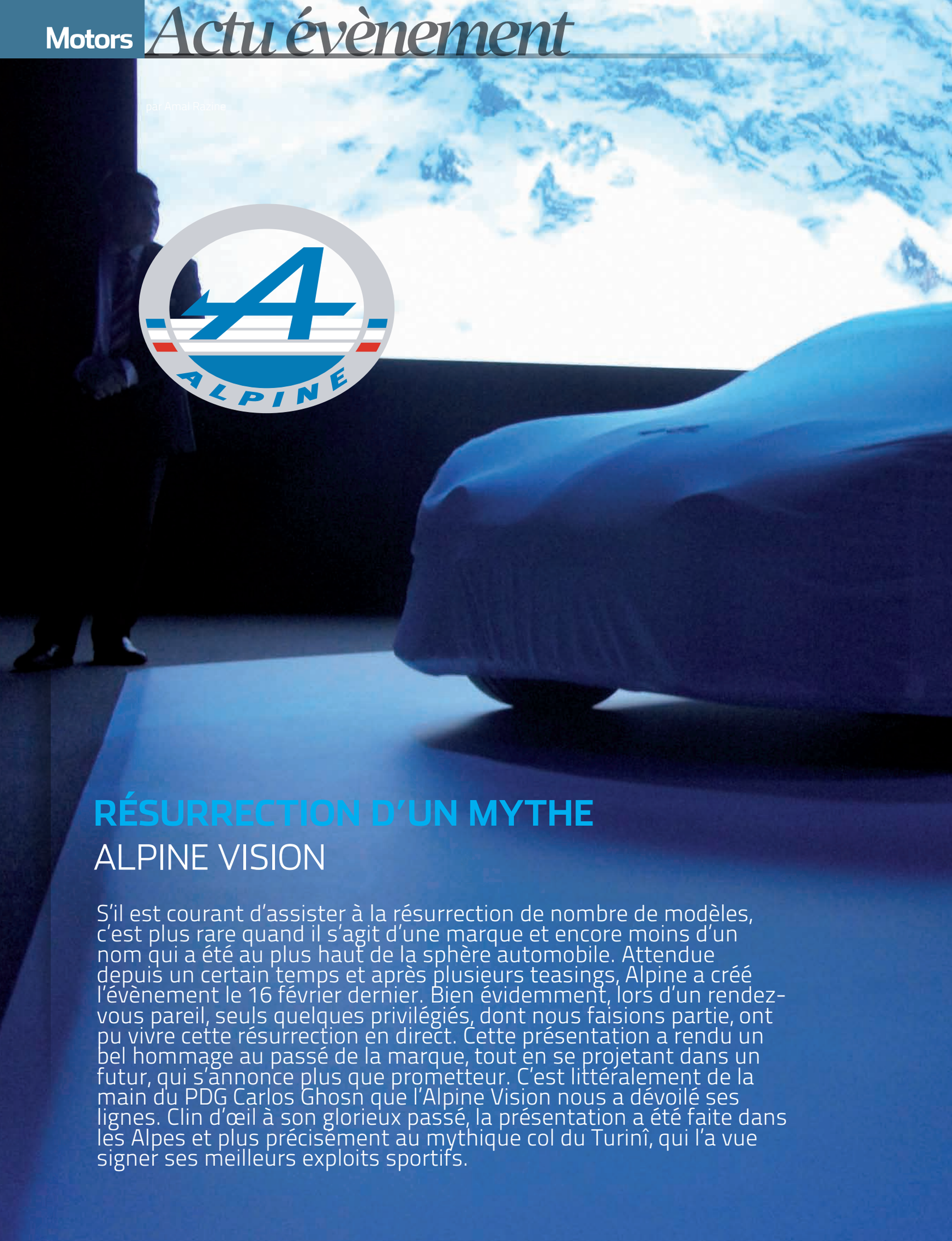
Découvrez **ALD rent** l'offre de **Location Moyenne Durée** proposée par ALD Automotive pour vos **besoins ponctuels.**

www.aldautomotive.ma

LET'S DRIVE TOGETHER

ALD Automotive

par Amal Razine



RÉSURRECTION D'UN MYTHE
ALPINE VISION

S'il est courant d'assister à la résurrection de nombre de modèles, c'est plus rare quand il s'agit d'une marque et encore moins d'un nom qui a été au plus haut de la sphère automobile. Attendue depuis un certain temps et après plusieurs teasings, Alpine a créé l'évènement le 16 février dernier. Bien évidemment, lors d'un rendez-vous pareil, seuls quelques privilégiés, dont nous faisions partie, ont pu vivre cette résurrection en direct. Cette présentation a rendu un bel hommage au passé de la marque, tout en se projetant dans un futur, qui s'annonce plus que prometteur. C'est littéralement de la main du PDG Carlos Ghosn que l'Alpine Vision nous a dévoilé ses lignes. Clin d'œil à son glorieux passé, la présentation a été faite dans les Alpes et plus précisément au mythique col du Turinî, qui l'a vue signer ses meilleurs exploits sportifs.

ALPINE

Pour un tel come-back, le Groupe Renault ne pouvait laisser aucun détail au hasard. Alpine, comme peu de constructeurs ont pu le faire, revient sur le devant de la scène. La marque, dont le nom s'est directement inspiré du plaisir de son fondateur de conduire sur les routes de montagne, a dévoilé sur les routes du Rallye de Monte-Carlo son show-car Vision. Un coupé sportif deux places, qui réunit parfaitement 3 concepts communs aux modèles qui ont arboré le logo de la marque dans le passé, à savoir : agilité, authenticité et exaltation. N'étant pas le modèle définitif, mais annonçant tout de même qu'il s'en rapprochait à 80%,

impossible de monter dedans, mais il faut dire que tout le show monté autour a été plus que suffisant pour tomber sous son charme.
Si les spéculations autour du nouveau modèle d'Alpine qui signe le come-back de la marque sur le devant de la scène, ont continué jusqu'au dernier moment, Carlos Ghosn a été celui qui a mis un terme à toute cette attente. En effet, c'est le PDG lui-même qui a fait irruption au volant de l'Alpine Vision. Si quelqu'un avait encore un doute quant aux intentions sportives de la française, au premier coup d'œil, cela a été dissipé. Dans une impressionnante robe blanche immaculée,

Actu évènement

se voulant en harmonie avec les cimes enneigées et rendant notamment hommage à l'A110 victorieuse en 1971 à San Remo, ses lignes sont davantage mises en valeur. Elle revendique une silhouette basse et effilée, des flancs creusés, ainsi que des ailes arrière bien marquées. Elle se veut provocante, mais avec élégance. À l'avant, l'hommage à son ancêtre, l'A110 est incontestable, à travers l'adoption de phares avant ronds, mais elle laisse place aussi à la nouveauté, à travers une autre paire de feux au dessin plus effilé, certes, mais une fois allumés, le clin d'œil au passé est de la partie. Le capot bombé à l'instar de l'ensemble

des lignes est bien marqué, lui conférant dynamisme et sportivité. À l'arrière, les feux adoptés sont horizontaux et incorporent une signature lumineuse distinctive en « X », £ alors que pour le dessin de la lunette arrière, les équipes d'Alpine ont réinterprété, avec respect et fidélité, la forme emblématique qui a fait les beaux jours de l'A110. Moderne, fidèle à son passé, sportive, l'Alpine Vision conserve ceci dit 20% de mystère autour de sa version définitive.

Bien que nous n'ayons pas eu l'occasion de monter à bord, contempler son cockpit de près était déjà un privilège. Chaque touche a été pensée pour qu'elle impacte les passionnés de cette marque mythique. La preuve en est la signature sur le marchepied en aluminium par les concepteurs de ce show-car. Dans l'habitacle, se marient parfaitement le cuir, l'aluminium, les microfibres et le carbone, créant ainsi une ambiance contemporaine. La marque a joué la carte de l'opposition, en optant pour des éléments high-tech, ainsi que d'autres, évoquant plutôt la compétition et l'héritage Alpine. Comme toute sportive qui se respecte, les sièges baquets sont de la partie, avec un harnais à boucle de fermeture en aluminium brossé, inspiré de la compétition, ainsi que les pédales et le repose-pied en aluminium, dont la gravure ne pouvait être autre que les 3 triangles évoquant les sommets alpins. Le conducteur, qui n'aura aucun mal à se mettre dans la peau d'un pilote, se retrouvera face à un volant à trois branches, qui accueille le bouton « Sport » et un combiné d'instruments, constitué d'un écran TFT personnalisable. Un style épuré et une instrumentation orientée vers le conducteur, qui n'a qu'à déclencher la commande « Start » pour s'immerger dans le monde passionnel d'Alpine.

Voulant garder un peu de mystère pour la révélation de la version définitive, les caractéristiques techniques n'ont pas été détaillées. Tout ce qu'on sait de la sportive c'est qu'elle sera animée par un 4-cylindres turbo, qui lui permettra d'expulser le 0 à 100 km/h en moins de 4,5 secondes.

Pour clore cet évènement en beauté, nous avons pu vivre un moment unique à bord de la Berlinette dans le Col du Turini, un endroit étroitement lié à l'histoire de ce modèle.

Grâce à Alpine, nous avons eu la preuve que la réincarnation existe dans le monde automobile. Fidèle à son passé et lui rendant hommage comme peu ont su le faire, elle signe un retour triomphant au devant de la scène automobile. Si l'Alpine Vision représente 80% de la version finale, il est clair que les passionnés se l'arracheront et que le nouveau chapitre entamé par la marque promet de belles surprises. Alpine un jour, Alpine toujours !

par Ahmed Kseibati

ESSAI HYUNDAI CRETA
TRÈS HOMOGÈNE

Une des grosses forces de frappe de Hyundai est incontestablement sa gamme SUV, qui lui a valu un succès planétaire. Fort de ce capital, le géant coréen ne cache plus ses ambitions de ratisser plus large, en faisant une incursion dans la catégorie des SUV de poche. Pour son premier fait d'arme, Hyundai a sorti de sa manche un sympathique petit frère du Santa Fé, dénommé Creta. Sur invitation de Hyundai Maroc, nous en avons pris le volant dans la région de Fès, pour vous le faire découvrir. Récit

Actu évènement

Le nouveau SUV de poche de Hyundai s'inspire étroitement de l'ix25 présenté sous forme de concept car au Salon Auto China 2014 de Pékin. Mais c'est en Inde que le futur petit SUV du constructeur coréen a été dévoilé. La dénomination « Creta » renvoie à la Crète, l'île la plus grande de Grèce, connue pour ses routes escarpées, idéales pour la conduite d'un 4×4. Il s'agit en somme d'un véhicule qui allie le meilleur des mondes des SUV et des crossovers. Ce constat est corroboré par Zineb Oukacha, directrice marketing et communication de Hyundai Maroc : « Avec le Creta, nous créons sur le marché marocain un nouveau segment, où nous sommes aujourd'hui pionniers. Nous répondons ainsi aux attentes, jusque-là sans réponse, de nombreux consommateurs souhaitant bénéficier de tous les avantages d'un vrai SUV, tout en conservant l'agilité et la fonctionnalité d'un véhicule compact ».

En faisant le tour du propriétaire, on est d'abord interpellé par l'esthétique du petit SUV qui affiche une

filiation claire avec les autres modèles de la gamme. En effet, le Creta interprète bien la signature esthétique de Hyundai, « Fluidic Sculpture 2.0 » avec en l'occurrence sa calandre en forme de diamant, sa ceinture de caisse inclinée et soulignée d'une nervure latérale, ses projecteurs avant anguleux et ses blocs de feux arrière débordant sur les ailes. Ce dynamisme se conjugue à une harmonie entre l'avant audacieux, la ligne latérale volumineuse et l'arrière sportif. Par ailleurs, selon la version choisie, des éléments de style et de design tels que des poignées de porte chromées et des jantes en alliage de 17 pouces viennent compléter le look moderne et urbain de ce petit baroudeur.

A l'intérieur, on est surpris par l'espace à bord. En effet, le Creta avance une largeur généreuse de 1,78 m pour une hauteur de 1,62 m. Ses lignes anguleuses et sa garde au sol relevée participent à son allure plus typée « SUV classique ». La capacité du coffre est de la même veine, avec un volume respectable de 402 litres. Bonne surprise également du côté de la planche de bord ergonomique et dont la finition ne prête pas le flanc à la critique. Agrémentée d'une instrumentation rétro-éclairée, d'aérateurs disposés verticalement, ainsi que d'un habillage bicolore qui se prolonge jusqu'aux contre-portes, cette dernière brille par un écran tactile de 5 pouces trônant au milieu du tableau de bord. Celui-ci commande le système audio, la connexion Bluetooth pour téléphone mobile, la climatisation automatique et l'accès mains-libres avec démarrage sans clé.

S'agissant de la dotation d'équipements, le client a le choix entre quatre versions, à savoir Odyssée, Athena, Apollon et Olymp. Le petit SUV de Hyundai se montre généreux et offre dès l'entrée de gamme les phares antibrouillard AV, les feux de position AV à LED, les rétroviseurs rabattables électriquement, l'assistance au parking arrière, la caméra de recul, et les jantes en aluminium. Les versions plus chics intègrent pour leur part six airbags, l'ESC (contrôle de stabilité électronique), le VSM (gestion de stabilité du véhicule), le HAC (aide au démarrage en pente), ainsi que le réglage électrique du siège conducteur.

Quant à l'offre mécanique, elle consiste en deux motorisations : le 1.4l CRDi de 90 chevaux (consommation mixte aux alentours de 4,9l aux 100km) et le 1,6l CRDi de 128 chevaux (consommation mixte à peine plus élevée de 5,2l/100km). C'est ce dernier que nous avons pu essayer et qui s'est révélé plaisant, grâce à son couple de 260 Nm. Ainsi, que ce soit sur les pentes ou sur les routes serpentées, ce bloc n'avait aucun mal à mouvoir le véhicule. Une aisance d'autant plus remarquable qu'elle se conjugue avec une boîte à vitesses manuelle de 6 rapports, particulièrement souple et judicieusement verrouillée.

Au niveau du comportement routier, le satisfecit était également de mise. Ainsi, le Creta a fait montre d'une tenue de route saine, doublée d'un confort de suspension appréciable, même quand la qualité du bitume se dégrade. Sur les routes sinueuses surplombant la capitale spirituelle, nous avons pu hausser le rythme, sans pour autant mettre le Creta en difficulté.

Le dernier détail à évoquer est bien entendu le prix et sur ce point, le Creta se révèle très compétitif, comme en attestent ses tarifs qui démarrent à 209.000 DH (Odyssée) et plafonnent à 239.000 DH (Olymp).

Au final, le nouveau SUV de poche de Hyundai nous a laissé une très bonne impression, grâce à son homogénéité. Il arrive comme un chien dans un jeu de quilles pour bouleverser la donne au sein d'un segment qui devrait connaître un grand essor sur notre marché dans les années à venir.

SALON DE GENÈVE
LET'S DREAM

Du 3 au 13 mars, le public s'est donné rendez-vous au Palexpo, pour assister à la 86e édition du Salon International de l'Auto et accessoires. Mais pour la presse venue du monde entier, les portes se sont ouvertes 2 jours plus tôt, pour découvrir des nouveautés à couper le souffle. Bien que cela semble de plus en plus difficile, certains constructeurs réussissent toujours à nous étonner et lors de cette édition, ils nous ont réservé de bien belles surprises.

GOODYEAR
TATA
APOLLO
PININFARINA
FIA
CHEVROLET
DUNLOP
Radical

Autre environnement

Invités cette année par Goodyear MENA, nous avons pu découvrir sa vision du pneu du véhicule autonome. Il s'agit de l'Eagle-360, qui se distingue par sa forme sphérique, lui permettant de tourner plus facilement dans tous les sens. Ce concept préfigure de futurs modèles, répondant aux besoins des conducteurs de demain. En se baladant dans les allées du Palexpo, on se rend compte que le temps de l'austérité et de la crise est bien révolu. Place au luxe et aux sportives sans aucun scrupule, à commencer par l'impressionnante Bugatti Chiron, qui vient une nouvelle fois dépasser toutes les attentes. En effet, sous le capot, le 16 cylindres en W compte sur une cavalerie dont le nombre atteint, tenez-vous bien, est de 1500 ch, qui lui permet d'avoir une vitesse de pointe dépassant les 400 km/h. Toujours dans le monde des supercars, Aston Martin a dévoilé sa DB 11, qui compte sur une plate-forme inédite, un moteur V12 biturbo, qui

développe 608 ch, une boîte automatique moderne et surtout une ligne bien musclée, pour commencer une nouvelle page dans l'histoire des DB. Chez Ferrari, c'est la descendante de la FF qui a régné en vedette sur le stand du cheval cabré. La Ferrari GTC4Lusso, avec son V12 de 690 ch, offrira des sensations uniques à ses 4 occupants. Autre italienne qui a fait parler d'elle, la Lamborghini Centenario, qui est une édition limitée, célébrant les 100 ans de la naissance de son fondateur.

L'omniprésence des SUV sur nos routes s'est tout naturellement ressentie à Genève, avec une offre plus qu'exhaustive. Maserati avec Levante, Audi avec son Q2 ou encore le tout nouveau Seat Ateca, la catégorie fétiche des familles, qui n'arrête pas de s'élargir et de se renouveler. Les constructeurs généralistes n'ont évidemment pas manqué ce rendez-vous pour être présents sur tous les fronts.

Actu évènement

LE RESTAURANT
GASTRONOMIQUE
ES SAADI
DEPUIS 1966

LE 21 MARS, VENEZ DÉCOUVRIR UN MENU D'EXCEPTION ET L'EXCELLENCE DE LA CUISINE FRANÇAISE

À l'occasion de sa participation au concours culinaire
"Goût de France", le Restaurant Gastronomique du Es Saadi Marrakech Resort
proposera un dîner exclusif et exceptionnel.

PLACES LIMITÉES - Réservation au +212 5 24 33 74 00 ou par mail à info@essaadi.com

Menu de prestige de 6 plats accompagnés de vins de dégustation - 900 dhs par convive

GOÛT DE France GOOD

ES SAADI
MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

Célébrez le Printemps
et la Gastronomie Française
le 21 mars

RUE IBRAHIM EL MAZINI - HIVERNAGE - MARRAKECH - MAROC - TÉL : +212 5 24 33 74 00 - info@essaadi.com - www.essaadi.com

FERRARI

MARRAKECH KART RACING

CIRCUIT KARTING
ZONE HOTELIERE AGDAL

HORAIRES :
12H – 20H sauf le lundi

DIRECTIONS:
ROUTE DE l'OURIKA
500M après AL MAZAR / CARREFOUR

GO KART - ECOLE DE PILOTAGE - STRUCTURES D'ACCUEIL

POUR LES GROUPES & ENTREPRISES

MARRAKECHKARTRACING.COM

INFO & RESA :
06 60 10 15 13

Sodi

AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
KARTING

BRP

MARRAKECH GRAND PRIX

منارة قابضة
ménara holding

LEXUS
LEXUS
RUF
TOPCAR
QUATTRORUOTE
SIN CARS UK
AUTOSCOUT 24
HONDA
LF-FC

JAGUAR
Ford

VoitureAuMaroc.com

Votre Voiture Vous Attend!

BMW

Série 3 2015 Rabat — **Particulier**

Diesel 14 000 kms Automatique 8 Cv couleur gris foncé encore sous garantie maison bmw, pack sport xenon boite automatique demarage sans cle

350 000 dhs - 06.61.83.97.63

BMW

Série 5 2010 Casa — **Particulier**

Diesel 180 000 kms - Automatique 12 CV V6 Couleur Gris foncé - 530d - palettes rideaux lateraux et arrière, pneus neufs,vignette 2016 payée

320 000 dhs - 06.36.85.09.85

MERCEDES-BENZ

Classe C 2015 Casa — **Particulier**

Diesel 6 000 kms 6 CV boite à vitesse manuelle ils (inteligent light system) grand ecran tactile amg 18 anti someil pre safe anti somnolence lecteur plarques

420 000dhs - 06 80 01 95 94

AUDI

Q5 2012 Rabat — **Particulier**

Diesel automatique 96 200 kms 8 Cv V4 couleur bleu foncé - Quattro 2L - 170 chevaux régulateur de vitesse allumage feu automatique détecteur de pluie

290 000 dhs - 06.61.57.73.44

AUDI

Q5 2011 Casablanca — **Particulier**

Diesel 115 000 kms Boite manuelle couleur gris foncé climatisée direction assistée centralisée antibrouillard - détecteur de pluie - jantes Alu

310 000 dhs - 06.22.29.04.99

PORSCHE

Cayenne 2010 Casa — AB auto

Diesel 123 000 kms 12 CV V6 couleur blanc 6 air-bags, essuie lunette ar,siège cuir électriques,jante alu,climatisation auto,xénon,régulateur de vitesse,

460 000 dhs - 06.61.84.37.33

PORSCHE

Cayenne 2011 Casa — **Particulier**

Diesel 111 000 kms Automatique 12 Cv V6 couleur marron - importé neuf - 8airbags,toit panoramique ,jantes 21 pouces,coffre elec rètros chauffants

595 000 dhs - 06.89.25.31.46

BMW

X5 2007 Casablanca — AB auto

Diesel 166 000 kms automatique 12 CV V6 3.0L siège cuir électriques chauffants, xénon,climatisation auto radio cd régulateur de vitesse toit panoramique

245 000 dhs - 06.61.84.37.33

TOYOTA

Land Cruiser 2015 Casa — ELU

Diesel 0 kms Automatique 18 CV V8 couleur noir importé neuf abs, 5 cameras, boite auto,marche pied barres de toit,sièges cuirs,dvd av/ar,écran tactile,

840 000 dhs - 05.22.98.13.47

Actu événement

WORLD PREMIERE
WRAITH
BLACK BADGE

BMWi
WELTPREMIERE
BMW M760Li xDRIVE.
i8
BMW i8

CONCEPT

par Youssef Bennour

OPEL GT CONCEPT

VOYAGE DANS LE FUTUR

La marque au Blitz se projette déjà dans le futur, s'agissant de ses coupés sportifs. Esthétiquement, le concept Opel GT préfigure un futur coupé sportif à propulsion avec un moteur central avant, un long capot et des grandes portes avec vitres latérales intégrées afin de garantir la fluidité de sa ligne. L'Opel GT Concept n'a pas de poignées de portes, pas plus que de rétroviseurs extérieurs ou d'essuie-glace. Il arbore une silhouette fluide et des lignes tendues et sobres sur le modèle du Monza Concept présenté lors du Salon de Francfort 2013.

AUTO CONCEPT

Son design est un clin d'œil au passé, puisque ce prototype se place dans la lignée de l'Experimental GT de 1965, à qui il rend hommage par son échappement double en position centrale, les deux échappements étant reliés par le logo GT. De plus, ses pneus avant rouges rendent hommage à la moto Opel Motoclub 500 de 1928.

Au chapitre mécanique, le concept est doté d'un trois cylindres 1.0 suralimenté placé en position centrale avant, d'une boîte séquentielle commandée par des palettes au volant et de la propulsion avec un 0 à 100 km/h annoncé en moins de 8 secondes et une vitesse maximale de 215 km/h.

L'innovation majeure de ce concept concerne ses grandes portes avec vitres latérales intégrées. Opel indique qu'elles assurent "une transition invisible entre le verre et les surfaces peintes", alors que dans le même esprit de fluidité, le pare-brise se fond dans un toit vitré panoramique, "permettant aux occupants de profiter d'une vue similaire à celle offerte par un système de toit amovible type targa."

Pour se passer de rétroviseurs, l'Opel GT Concept embarque deux caméras installées derrière les passages de roues dont les images sont transmises sur deux écrans implantés sur le côté gauche et droit de l'habitacle. Le prototype de la marque au blitz est aussi doté de projecteurs avec clignotants intégrés qui s'illuminent en trois dimensions grâce à une technologie de projection ultramoderne.

Auto Exception

par Youssef Bennour

ASTON MARTIN

ASTON MARTIN
DB11

GOD SAVE THE QUEEN

Il est parfaitement légitime pour l'Aston Martin DB11 de revendiquer le titre de reine du tout dernier Salon de Genève. En effet, selon beaucoup de professionnels du secteur, elle a été l'une des plus belles nouveautés de cette édition. La remplaçante de la DB9 est partie d'une page blanche, pour marquer la nouvelle ère chez le constructeur anglais. Et il faut dire que ce premier modèle ne laisse place à aucune critique. Nouveau style, nouveau moteur et nouveau châssis, elle ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire du constructeur de Gaydon. Ce nouveau joujou fera certainement le bonheur de l'espion anglais le plus célèbre, James Bond, mais patience, avant de le découvrir sur grand écran.

Auto Exception

Alors que son nom a été officialisé lors du dernier Salon de Francfort et que les premières photos officielles ont fuité, c'est au Palexpo lors du Salon de Genève qu'elle a fait son apparition en grande pompe. Agressive, moderne, majestueuse et respirant la sportivité dans chacun de ses détails, la nouvelle GT marque une rupture plus qu'évidente avec les modèles de la gamme actuelle, à l'instar de la DB9 qu'elle remplace, la V8 Vantage ou encore la Vanquish. Mais si elle a séduit le public de Genève et que 400 clients ont sorti leurs chéquiers après le passage par le stand, 1.000 exemplaires se seraient écoulés avant même sa présentation officielle, les chiffres faisant état de 500 unités vendus lors d'évènements très exclusifs au profit des clients fidèles de la marque, alors que les 500 autres ont trouvé preneur après la fuite des images officielles sur Internet. Dire qu'elle démarre sur les chapeaux de roue ne serait qu'un euphémisme.

Dans une robe orange flamboyante, il n'y avait d'yeux que pour l'Aston Martin DB11. Si son style n'a rien à avoir avec celui de la DB9, elle s'est, cependant, inspirée de la première génération de la Vanquish, pour sa face avant, optant toujours pour cette bouche béante, mais cette fois avec des lignes plus sculptées. Avec des feux à la forme allongée et qui forment un ensemble élégant et surtout homogène avec le capot, l'anglaise mise sur un regard déstabilisateur et intimidant, autant pour séduire sa clientèle que pour provoquer ses rivales. Son long capot sculpté intègre des sorties d'air, qui viennent rehausser les nervures adoptées pour laisser respirer le tout nouveau V12 de Gaydon. Toutes les lignes donnent la sensation que la sportive est

constamment en mouvement. De profil, le dessin des vitres et des rétroviseurs a été minutieusement étudié pour transmettre les valeurs du nouveau modèle anglais, tout en laissant le soin aux flancs musclés d'affirmer la puissance de la sportive. À l'arrière, si le logo est toujours un des protagonistes qui prend place au centre de la malle, une ligne musclée a été adoptée, qui met davantage en valeur les feux boomerang adoptés. Autant dire qu'elle impose le respect.

Misant toujours sur les détails qui font la différence, Aston Martin ne peut qu'être fière de sa dernière progéniture. Dès l'ouverture de la portière, sur le seuil, il est bien précisé, pour les têtes en l'air, que l'on est à bord de la DB11 et qu'elle a été fabriquée à la main en Angleterre pour le Salon de Genève 2016. Monter à bord de l'anglaise est une réelle expérience des sens. La sportive 2+2 a eu droit à un nouveau design intérieur, tout en respectant, bien évidemment, l'essence de la marque. Un design sobre, moderne, avec des matériaux utilisés d'une qualité irréprochable, elle a concentré tous ses efforts sur la satisfaction du conducteur avant tout. Des sièges baquets enveloppants, à réglage automatique et avec des surpiqûres réalisées par les artisans de la marque, révèlent que sportivité, confort et luxe font bon ménage. Faisant appel à une console centrale des plus épurées, comme toute Aston Martin qui se respecte, elle opte pour les boutons en cristal, que ce soit pour la boîte automatique ou pour le démarrage.

Alors qu'Aston Martin a été souvent critiqué pour ses motorisations qui n'étaient pas en phase avec leur temps, la firme de Gaydon a développé un tout

Auto Exception

Cylindrée :	5.2L V12 BiTurbo
Puissance :	600 ch à 6500 tr/min
Couple :	700 Nm à 1500 tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1770 kg
Dimensions :	4.74/1.94/1.28 (L/l/h)
Réservoir :	78 l
Volume coffre :	270 l
Pneumatiques :	255/40 R 20 - 295/35 R 20

Performances globales

Vitesse max :	322 km/h
0 à 300 :	3.9 s
Consommation :	19.3/9.1/12.8 l/100 km
Autonomie :	506 km

nouveau V12 que la DB11, donc, a inauguré. Il s'agit d'un bloc de 5,2 litres à double turbo et 48 soupapes, qui délivre une puissance de 608 ch et un couple de 700 Nm. Couplé à une boîte à vitesses automatique ZF à 8 rapports, il permet à la propulsion anglaise de pulvériser le 0 à 100 km/h en à peine 3,9 secondes, alors que la vitesse de pointe enregistrée sur circuit atteint les 322 km/h. Faisant appel à un nouveau châssis, la DB11 a également vu son poids en baisse pour afficher 1.770 kilos sur la balance.

Mieux vaut tard que jamais ! Si les clients d'Aston Martin ont su lui démontrer leur fidélité au travers des années, certains pouvaient se montrer déçus par le cœur de ses machines anglaises, qui par contre ont toujours misé sur leur look et leur histoire. Aujourd'hui, grâce à la DB11, la firme de Gaydon est sur tous les fronts, un design ravageur, un intérieur sportivement moderne et une nouvelle motorisation très performante. Et comme dirait l'agent 007 : « Surveillez-la, qu'elle ne s'échappe pas ».

Auto Exception

par Amal Razine

LA BABY JAG

Après avoir déserté le segment des berlines moyennes premium, Jaguar tente un retour en force, à travers la nouvelle XE. Pour son come-back, la marque de Coventry a mis les petits plats dans les grands : une ligne s'inspirant de la XF, un contenu technologique de pointe et des motorisations efficientes.

Auto Exception

Dix ans après la X-Type, Jaguar retente sa chance dans l'univers premium, avec sa nouvelle XE. À première vue, on est charmé par le design, qui joue la partition de la fluidité et se montre racé, à l'image de la XF. Cela rappelle fortement l'architecture d'un coupé à quatre portes : long capot plat, toit bas (1,42 m seulement), lunette arrière en pente, roues de 19 pouces à fines branches. Prolongeant les inimitables phares HID en forme de J, les lignes sculptées du capot canalisent l'air sur la carrosserie, pour limiter la résistance. Résultat, un excellent coefficient de traînée, de seulement 0,26.

Revendiquant 4,67m de long, 1,85 m de large et 1,42 m en hauteur, les mensurations de la XE la placent dans la moyenne de sa catégorie. L'espace à bord n'est pas très généreux, mais suffisant pour accueillir confortablement quatre adultes.

À l'intérieur, les lignes épurées de l'habitacle peuvent charmer. Surfaces vitrées réduites, petit volant à jante épaisse et compteurs enfoncés dans des puits confirment que le sport s'invite à bord. La planche de bord se singularise par la ligne courbe passant sous le pare-brise (un artifice inspiré de la Volkswagen Passat) et l'habituelle commande de boîte circulaire, se dressant au démarrage. Les grilles d'aération latérales entourées de chrome et siglées Jaguar accentuent le caractère sportif de la XE. L'instrumentation 100 %

analogique peut être complétée par un affichage "tête haute" laser, nouvelle technologie plus compacte et légère que la TFT utilisée jusqu'ici. Quant au système d'infodivertissement InControl Touch, il est doté de la fonction MirrorLink. Mais il est toujours possible d'opter pour le meilleur de l'infodivertissement embarqué, avec le système InControl Touch Pro.

Côté sécurité de conduite, la XE n'est pas avare en béquilles d'aide à la conduite : une caméra stéréo située en haut du pare-brise lit les panneaux de limitation de vitesse, le marquage au sol pour avertir le conducteur

Cylindrée :	3.0L V6 Supercharged
Puissance :	340 ch à 6500 tr/min
Couple :	450 Nm à 4500 tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1585 kg
Dimensions :	4.67/1.85/1.41 (L/l/h)
Réservoir :	56 l
Volume coffre :	455 l
Pneumatiques :	245/45 R 18

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	5.1 s
Consommation :	10.3/6.2/8.3 l/100 km
Autonomie :	560 km

Auto Exception

par une vibration dans le volant en cas de dérive de trajectoire et repère les obstacles, pour déclencher un freinage automatique le cas échéant.

Au chapitre mécanique, la XE propose une large palette de motorisations essence et diesel. En haut du panier, nous avons affaire à un bloc diesel ingenium 100% maison, développant 180 ch et un couple de 430 Nm. Les performances suivent, avec un 1à 100 km/h en 7,8 s. La consommation, elle, se révèle anecdotique, avec 4,2 l/100 km et 111 g CO^2/km. Quant à l'essence, c'est le V6 compressé de 340 ch emprunté à la sublime Jaguar F-Type qui officie. Il s'agit d'une motorisation performante et dont la sonorité mélodieuse fait honneur au blason. Il est à noter que ces deux motorisations sont accouplées à une boîte auto ZF à huit rapports. Il sied enfin de souligner que quatre programmes de conduite accompagnent l'ensemble (normal, éco, neige et dynamic), pour satisfaire les envies du conducteur en matière de sensibilité d'accélérateur, fermeté de direction ou gestion de boîte.

S'agissant de la tenue de route, notons tout d'abord que la nouvelle XE fait appel à une toute nouvelle plateforme, constituée à 75 % d'aluminium, à partir de laquelle sera aussi développé le futur SUV F-Pace de la marque. Un soin particulier a été apporté au

comportement routier, puisque Jaguar affirme que la XE est une « driver's car », soit une voiture à conduire. Contrairement à la X-Type du début des années 2000, basée sur une plateforme de Ford Mondeo, la XE reprend l'architecture traditionnelle de propulsion caractéristique de tous les modèles premium de cette catégorie (moteur longitudinal avant, entraînant les roues arrière). La technologie est également mise à contribution. Système Adaptive Dynamics, suspension arrière Integral Link, commande vectorielle de coupe et système de freinage Jaguar nouvelle génération : la XE adopte une vaste palette de technologies sophistiquées, pour offrir le raffinement et le toucher de route incomparables d'une Jaguar.

En conclusion, la nouvelle XE apporte plus de tempérament et de sang neuf sur ce créneau d'ordinaire très conservateur et trusté par les allemandes. Cette proposition très homogène promet une carrière à succès pour cette baby Jag, qui puise généreusement dans l'ADN de sa grande sœur, la XF. Et cerise sur le gâteau, les tarifs sont très compétitifs. La concurrence n'a donc qu'à bien se tenir.

par Amal Razine

Mercedes-Benz
CLASSE C COUPÉ

BE THE STAR

Dévoilée lors du dernier Salon de Francfort, la Classe C Coupé vient de faire son entrée sur notre marché. Le public marocain a toujours été un fervent de la marque à l'étoile et encore plus des dernières générations de la Classe C. Aujourd'hui encore, Mercedes rafraîchit sa gamme et l'enrichit, avec l'arrivée de la C Coupé. Déclinaison de la berline, elle affiche fièrement son ascendance. Sportive, certes, elle revendique aussi l'élégance de ses grandes sœurs, desquelles elle s'est clairement inspirée.

S MB 2501

Auto Exception

Chez Mercedes, l'enrichissement de la gamme a voulu que la Classe C constitue sa propre famille, entre la berline, le break et maintenant le coupé. Toute la famille reprend les codes stylistiques de la marque, qui lui ont ouvert les portes pour atteindre un public plus jeune. Et si la berline avait déjà séduit le public par sa ligne sportive, ce trait est plus accentué chez la C Coupé. 2 ans après le lancement de la berline, la version coupé a en ligne de mire la BMW Série 4 et l'Audi A5. Pour marquer la différence, la C Coupé compte en premier lieu sur sa ligne, qui se veut agile et expressive.

En effet, dès le premier coup d'œil, la ressemblance avec la Classe S Coupé est frappante. Si elle s'en est en inspirée, elle a ceci dit sa propre personnalité. Pour revendiquer sa sportivité, elle a opté pour une partie supérieure de l'habitacle aplatie, donnant naissance à une ligne fuyante, qui accentue son côté sportif. À l'avant, comme aperçu sur d'autre modèles, elle fait appel à la calandre à simple barrette, ornée de multiples picots et qui met bien en valeur l'imposante étoile au fond noir. Pour mettre davantage en avant son dynamisme, elle a droit à un capot moteur allongé.

De profil, sa ligne creusée est authentique et les designers lui ont greffé des rétroviseurs directement sur les portes sans cadre. Si pour beaucoup de coupés, la poupe pose problème, c'est loin d'être le cas pour la C Coupé, puisque c'est même un de ses points forts. Avec un montant arrière incliné et des feux arrière à 4 bandeaux LED horizontaux, la Classe C Coupé est facilement identifiable de jour comme de nuit. L'autre détail qui attire les regards est sans conteste les sorties d'échappement, qui ont dans ce cas été fixées au pare-choc.

Dans l'habitacle de l'allemande règne une ambiance aussi sportive qu'élégante. Il faut dire que la C Coupé est restée fidèle au design intérieur qui a fait le succès des autres modèles de la gamme. Confortablement installé dans des sièges enveloppants, qui devraient offrir un maintien latéral irréprochable, même dans les virages les plus serrés, le conducteur se retrouve face à une planche de bord épurée. Entre le volant en cuir à 3 branches, l'instrumentation, les pédales en aluminium et les touches en chrome, la sportivité transmise par la ligne extérieure est amplifiée à l'intérieur. Sur la console centrale trône un écran multimédia, qui permet au conducteur de contrôler les différentes fonctions. À travers ses systèmes multimédias, elle offre des informations en temps réel et une palette complète de systèmes de communication et de divertissement. Parler de la qualité des matériaux d'une Mercedes serait un pléonasme, la marque ne se permettant aucune erreur qui puisse décevoir sa clientèle. Pour une ambiance moderne, à l'intérieur également, l'éclairage à LED a été adopté et pour ceux qui auraient besoin d'une sensation de liberté, le toit ouvrant panoramique serait le choix idéal.

Sous le capot, l'allemande opte pour des moteurs

Auto Exception

Cylindrée :	1.6L 4cyl. inj.directe turbo
Puissance :	156 ch à 5300 tr/min
Couple :	250 Nm à 1200 tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1505 kg
Dimensions :	4.69/1.81/1.41 (L/l/h)
Réservoir :	66 l
Volume coffre :	400 l
Pneumatiques :	225/50 R 17

Performances globales

Vitesse max :	223 km/h
0 à 100 :	8.8 s
Consommation :	7.2/5.0/5.8 l/100 km
Autonomie :	944 km

diesel 4-cylindres, à l'instar de celui qui équipe la C 205 d. Développant une puissance de 204 ch et un couple de 500 Nm, le moteur Common Rail est couplé à une boîte automatique à 9 rapports, bien connue des habitués de la marque et qui se veut douce et réactive à la fois. Pour offrir à ses occupants un confort à toute épreuve, la Classe C Coupé fait appel à un train de roulement surbaissé, au réglage spécifique. Il s'agit, en effet, du train de roulement AGILITY CONTROL, qui réduit l'amortissement en cas de conduite plutôt tranquille et durcit les amortisseurs puis se stabilise en cas de conduite plus énergique. Au niveau sécuritaire, Mercedes n'y est pas allée de main morte, quant aux équipements. Entre le système de détection de somnolence ATTENTION ASSIST, le Collision Prevention Assist Plus ou encore le Pre-Face qui est capable de détecter à l'avance les situations de conduite critiques pour déclencher les mesures préventives de protection des occupants.

La nouvelle Classe C Coupé, ne pourra laisser personne indifférent. Une ligne sportive, un intérieur moderne et élégant, des équipements offrant confort et sécurité à ses occupants, l'allemande ne peut que surfer sur la vague du succès de la berline, qui a une place spéciale dans le cœur des Marocains. Une fois encore, l'étoile brille et personne ne peut le nier.

Auto Exception

par Amal Razine

UNE VALEUR SÛRE

Dans le segment des familiales, les designers ont peu de marge pour laisser libre cours à leur imagination. Si la ligne classique domine, les constructeurs misent sur d'autres atouts pour attirer un public, aussi conservateur qu'exigeant. C'est bien évidemment le cas de la nouvelle Passat.

Auto Exception

Au travers des années, l'allemande a su évoluer, tout en gardant son essence, ce qui lui a permis de continuer à surfer sur la vague du succès. Statutaire, mais avec des lignes dynamiques à certains niveaux, elle revendique aussi sa modernité, grâce principalement à sa face avant et à ses équipements, tout naturellement.

La Volkswagen Passat, qui a vu le jour en 1973, en est aujourd'hui à sa 8e génération et a déjà cumulé plus de 22 millions d'exemplaires. Si elle n'est pas une adepte de la révolution, mais plutôt de l'évolution en douceur, un œil d'expert découvrira en un instant les différences entre le nouveau modèle et le précédent. Baptisée B8 en interne, elle doit faire face aux françaises, qui dominent le segment, notamment la Peugeot 508 et la Citroën C5.

Allons à la découverte de la familiale allemande qui continue de séduire.

La Passat a toujours joué la carte de l'évolution. En effet, Volkswagen ne veut pas que le modèle précédent devienne obsolète, au moment du lancement de la nouvelle génération. C'est donc pour cette raison que les changements opérés sont subtils, bien qu'un œil expert saura rapidement les détecter. A l'avant, elle a droit à une calandre plus moderne, plus détaillée et qui

accueille des barres chromées mettant plus en valeur le logo central de la marque. Formant un ensemble aussi élégant que moderne, les nouveaux phares ne font qu'un avec la calandre. Ils ont eu droit à un sérieux lifting et les feux à LED lui donnent une touche d'agressivité qui impose le respect. Chaque ligne et chaque nervure ont été étudiés pour que l'allemande soit à la fois statutaire et moderne. Si de profil, on peut facilement la confondre avec la précédente génération, elle s'en démarque clairement grâce à sa poupe. Les feux ont été redessinés pour réaffirmer sa modernité et son côté chic. Les sorties d'échappement en chrome à la forme hexagonale viennent se greffer au pare-chocs arrière, pour un résultat plus qu'élégant.

Dans l'habitacle, le décor a certes été modernisé, mais les habitués de la marque sauront s'y retrouver. La planche de bord au dessin sobre et épuré, fait que le conducteur garde parfaitement les yeux sur la route. Le volant multifonctions à 3 branches est un classique de la marque, ainsi que le tableau de bord, avec ses compteurs à la lecture claire. Volkswagen, comme pour le reste de ses modèles, a utilisé des matériaux de qualité et agréables au toucher. Bien évidemment, sur ce segment, l'habitabilité est primordiale et avec une

Auto Exception

Cylindrée :	**1.6L 4cyl. inj. directe turbo**
Puissance :	**120 ch à 4000 tr/min**
Couple :	**260 Nm à 1750 tr/min**
Transmission :	**Avant**

Poids et mesures

Poids à vide :	**1350 kg**
Dimensions :	**4.77/1.83/1.46 (L/l/h)**
Réservoir :	**66 l**
Volume coffre :	**586 l**
Pneumatiques :	**215/60 R 16**

Performances globales

Vitesse max :	**191 km/h**
0 à 100 :	**11.9 s**
Consommation :	**6.2/3.6/4.0 l/100 km**
Autonomie :	**1370 km**

longueur de 4.77 mètres, la Passat chouchoute bien ses passagers arrière, qui n'auront pas à se plaindre, même lors des longs trajets. La firme de Wolfsburg a misé sur les technologies à bord pour se distinguer par rapport à la concurrence. En optant pour le système multimédia MIB II, elle a droit à un écran tactile de 6,3", un système de navigation et une fonctionnalité App-Connect intégrant Android Auto, Apple CarPlay et MirroLink.

Sous le capot, Volkswagen a joué la carte de la sécurité, en optant pour des motorisations qui ont déjà fait leurs preuves sur le reste de la gamme. Sur le segment des

familiales, bien évidemment, ce sont les motorisations Diesel qui dominent et pour son entrée de gamme, la Passat fait appel au 1.6 TDI BlueMotion qui développe 120 ch. Mais pour les fans du gasoil, cela ne s'arrête pas là, puisque l'offre est plus étendue. En effet, le fameux 2.0 TDI se décline en plusieurs puissances, allant de 150 à 240 ch, pouvant être couplé à une boîte manuelle ou automatique, une DSG 7, dans le cas de la 4Motion.

Après 40 ans d'existence, la Volkswagen Passat a su se renouveler au fil des années, tout en gardant l'essence qui lui a permis de fidéliser sa clientèle et de l'élargir un peu plus au lancement de chaque nouvelle génération. C'est le cas de la Passat 8e du nom, qui n'aura aucun mal à conquérir un nouveau public, grâce à sa ligne, à ses équipements et à ses motorisations.

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

MAREK REICHMAN

DESIGNER OF EMOTIONS

ASTON MARTIN
ASTON MARTIN

Entretien du mois

MAREK REICHMAN

DESIGNER OF EMOTIONS

On n'aborde pas Aston Martin sans émotion, tant la marque britannique est auréolée d'une image de prestige et de raffinement, qui tutoie les sommets. Mais avant la noblesse de la mécanique ou le confort à la sauce anglaise, une Aston Martin, c'est d'abord une ligne des plus aguicheuses, qui magnétise la rétine. Le mérite en revient à Marek Reichman, l'actuel responsable du style de la firme de Gaydon. Grand passionné de l'automobile et artiste dans l'âme, il a réussi à accrocher à son tableau de chasse les plus prestigieux blasons de la production automobile. Ainsi, il a été tour à tour responsable de design chez BMW, Ford et enfin Aston Martin. Ses plus notables contributions incluent l'Aston Martin One-77, la DBS, la Rapide, la nouvelle Aston Martin Vanquish et la Rolls-Royce Phantom. Reichman est, par ailleurs, professeur invité au Royal College of Art, parce qu'il croit fermement à son devoir de transmettre le savoir qu'il a appris aux nouvelles générations. Dans cet entretien accordé au Magazine Gentlemen drivers, il retrace son riche parcours et donne son avis sur le design actuel et à venir d'Aston Martin.

Entretien du mois

MAREK REICHMAN
DESIGNER OF EMOTIONS

Qu'est-ce qui vous a décidé à opter pour la carrière de designer automobile?
J'avais environ treize ans quand j'ai commencé à penser sérieusement à une carrière en tant que designer automobile et j'ai découvert le RCA (le Royal College of Art de Londres) quand je passais mes examens, à seize ans. D'abord, j'ai étudié le design industriel à Teesside University, parce que je voulais comprendre la philosophie et l'histoire du design et devenir designer. J'ai pensé, et j'en suis toujours convaincu, que cela donnait plus d'équilibre. Le passage par Teesside était génial, car il m'a permis de réaliser un projet de voiture lors de ma dernière année. Puis j'ai reçu la grande lettre de la RCA, qui m'annonçait que je avais été accepté !

Parlez-nous de votre expérience chez BMW ?
Je suis arrivé chez BMW en 1996, à l'âge de trente ans. C'était juste un petit studio, mais très bien agencé. J'ai passé un très bon temps là-bas. Pour moi, c'était avant tout une révolution culturelle. En Angleterre, les gens sont un peu réservés, tandis qu'aux Etats-Unis, ils sont plus extravertis et dynamiques. Donc, c'est un environnement différent pour un designer. À cette époque, Chris Bangle travaillait pour le renouveau du design de Land Rover, ainsi que sur beaucoup de modèles pour BMW. Il m'a pleinement impliqué dans ses projets, ce qui m'a permis d'apprendre énormément de choses. Et c'est à ce moment là que la marque allemande a décidé d'acheter Rolls-Royce. Une nouvelle opportunité s'est ainsi offerte à moi en intégrant le centre de design de Rolls, en tant que responsable du design de la Phantom. J'ai travaillé sur ce projet pendant 18 mois, durée qu'a nécessité la réalisation de la voiture.

Quelles sont les autres étapes de votre carrière ?
En 2002, j'ai rejoint Ford aux États-Unis et j'ai travaillé sur les modèles Lincoln et Mercury, sous la houlette de J Mays. Trois ans plus tard, j'ai atterri chez Aston Martin et j'ai travaillé sur le projet de la DBS et après, sur la Rapide. La DBS deviendra par la suite une icône mondialement célèbre, grâce au film Casino Royale, où elle fut la voiture de James Bond. Quant à la Rapide, je la considère comme un cheval de course à l'arrêt. Elle incarne la puissance et l'élégance. La forme musclée de ses hanches pointe vers la force redoutable sous le capot, tandis que la posture basse crée une allure énergique et solide. Cette voiture a un véritable sens de la mesure et des proportions, à l'image d'un complet personnalisé.

Quelles sont vos principales responsabilités ?
Travailler sur des projets spécifiques, par exemple, le concept Aston One-77. Le cahier des charges était simple: concevoir l'ultime Aston Martin. La One-77 est l'incarnation de l'essence d'Aston Martin, le summum de la puissance, de la beauté et de l'âme. Nous avons utilisé certains aspects ultra modernes, technologiquement avancés, comme le châssis en fibre de carbone par exemple et pourtant, les panneaux sont en aluminium formé à la main, pour créer de belles formes. Ces formes ne seraient pas possibles à obtenir par d'autres moyens. Le projet final est la responsabilité ultime du designer et ainsi il devient l'objectif vers lequel il tend.

Biographie

1966
Naissance à Sheffield, en Angleterre

1989
Diplômé de l'Université de Teesside

1991
Lauréat du Royal College of Art à Londres

1991
Démarre sa carrière de designer chez Rover

1996
Intègre l'équipe de design de BMW, sous la houlette de Chris Bangle

1999
Rejoint Ford Amérique du Nord, au poste de designer en chef pour Ford et Lincoln Mercury.

2005
Directeur de design d'Aston Martin

MAREK REICHMAN

DESIGNER OF EMOTIONS

Et votre première voiture ?
Ma première voiture a été une Austin Healey 1966 Sprint, de couleur rouge, avec laquelle j'ai obtenu mon permis de conduire. Je l'ai restaurée avec mon frère. Un moteur de 1.071 cm3 légèrement modifié, des vitres coulissantes en plexiglas: c'était une belle voiture ! J'ai échoué dans mon premier test d'excès de vitesse. Il est vrai qu'on ne peut pas accélérer dans une voiture de 1966 !
Je ne possède pas beaucoup de voitures de route : j'aime les voitures de course et les véhicules fonctionnels. Je possède actuellement une vieille série 1 Land Rover, une Ducati 996 et un tracteur T20 Massey Fergusson. J'avais par ailleurs une T56 Cooper Formule Junior de 1960, qui est une voiture très rapide. Par la suite, j'ai fait l'acquisition d'une Formule 3, une Emeryson qui ressemble à une mini Mercedes 154 et qui a un moteur Norton 500 cc. Seuls neuf exemplaires de ce modèle ont été produits et celle que j'ai achetée avait le châssis 007, ce qui est une grande coïncidence, vu que j'allais après rejoindre Aston Martin.

À votre avis, d'où viennent les bonnes idées?
Le designer de voitures doit être au confluent de plusieurs influences. La voiture est un objet très émotif, plus proche de l'architecture que de la conception de produit, car il doit s'adapter au goût des personnes. Donc, je pense qu'en tant que concepteur de voiture, si vous avez la connaissance des bases de la bonne conception industrielle et du produit, alors vous avez plus de sources où vous pouvez puiser vos influences et vous êtes plus à même de comprendre ce que vous faites et pourquoi vous voulez faire les choses. Cela vous fait penser davantage aux produits sur lesquels vous allez éventuellement travailler en tant que designer.

Quelle voiture a été votre plus grand défi au niveau design ?
Il y a la pression de la rapidité avec laquelle vous pouvez faire quelque chose, mais le design en soi est une joie. La One-77 est née à partir d'une esquisse qui est passée à la phase production en deux ans et le CC100 a été achevé en seulement six mois. Les gens se demandent ce qu'était le défi de la One-77, car ils pensent que le cahier des charges était ouvert et libre, mais il ne l'était pas vraiment. Il y avait un budget, un calendrier strict ... Ce sont ce genre de choses qui constituent des défis et non pas la création d'une belle

forme. Donc, la One-77 était une grande opportunité et je ne verrai jamais ce challenge sous un angle négatif.

Qu'avez-vous appris du projet One-77 ?
Nous sommes entrés dans la stratosphère automobile. Nous n'avions jamais réalisé une voiture d'une aussi grande valeur et c'était un bon test pour la marque. Il s'agissait de pousser encore plus la marque et les limites de ce que nous savions. Il y avait beaucoup de la technologie révolutionnaire. Nous avons appris à modéliser et créer le carbone. Je ne voulais pas de lignes de rupture visuelles dans le carbone et avoir presque une armure continue. C'est pourquoi je dis qu'il n'est pas nécessaire de le cacher ou de le peindre. Même le châssis est un beau morceau, la plupart du temps non peint et son revêtement en carbone visible dans la voiture. Une grande quantité de connaissances est venue du programme qui a été intégré dans nos dernières voitures.
Mais ne nous travaillons pas qu'avec le carbone. Notre plate-forme verticale et horizontale est très avancée et flexible, grâce à l'usage de l'aluminium. Grâce à la nature de cette structure, nous pouvons réaliser des voitures plus longues ou plus hautes. Elle nous permet par ailleurs une incorporation plus aisée des dernières technologies. Avec le carbone, nous regardons le coût, le poids et si nous allons le faire juste par effet de mode ou parce que c'est la bonne solution.

Quel était le cahier des charges de la DB9 ?
Imaginer la plus intemporelle et élégante des GT sportives. Ce modèle restylé s'adresse aux passionnés de l'automobile. Mais nous visons aussi les fans de sportivité, qui apprécieront son nouveau moteur et ses qualités dynamiques. Enfin, avec un choix d'options pléthorique, chaque DB9 affiche une personnalité qui lui est propre.

Comment avez-vous mis sur pied le centre de design d'Aston?
Ce qui empêche la créativité est généralement l'insuffisance des ressources humaines, le manque de temps et d'espace. Nous sommes passés d'une société pour deux voitures en 2000 à plus d'une douzaine aujourd'hui, plus les dérivés. J'ai maintenant 50 personnes dans mon équipe. Quand je ai commencé en 2005, il n'y en avait que six ! Nous avons loué un studio à Land Rover, quand nous faisions tous partie de Ford. C'est la première fois depuis un siècle que nous avons eu un studio de design indépendant. Nous nous impliquons dans tout, des salles d'exposition à l'horlogerie, en passant par les chaussures, les vélos ... tout.
Seulement sept personnes de mon équipe sont de réels designers automobiles. J'ai des spécialistes d'argile et

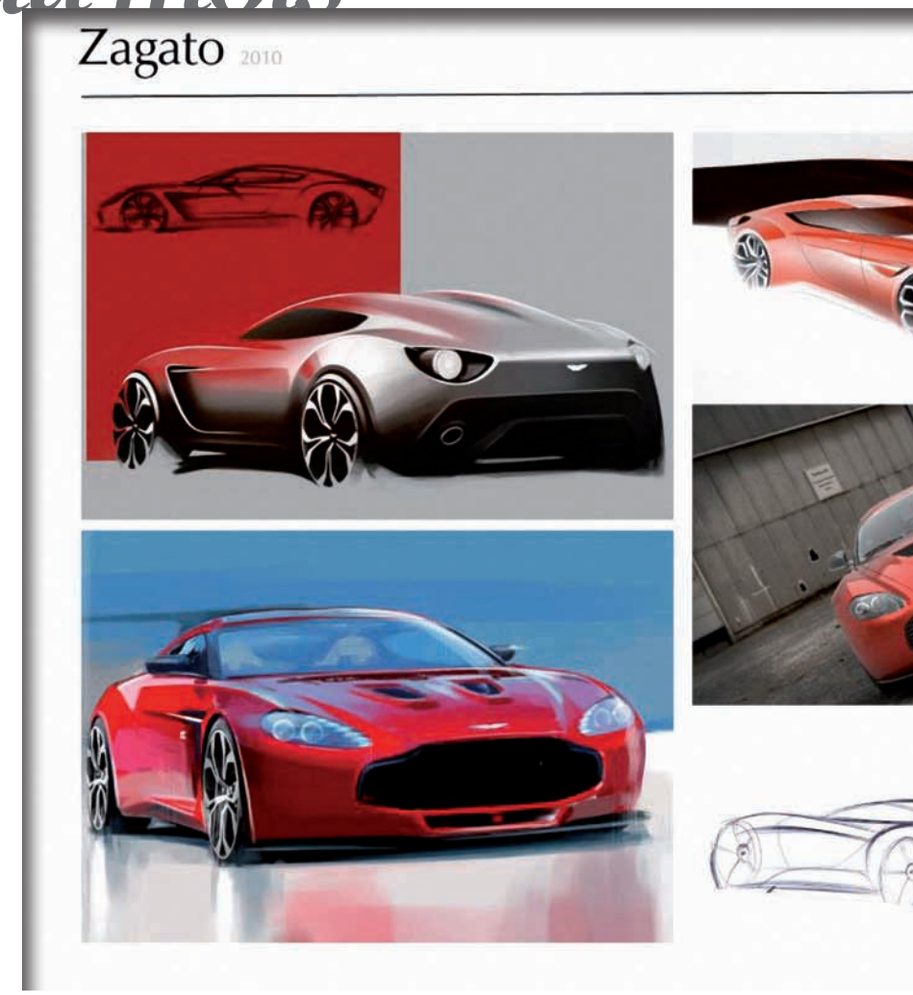
MAREK REICHMAN

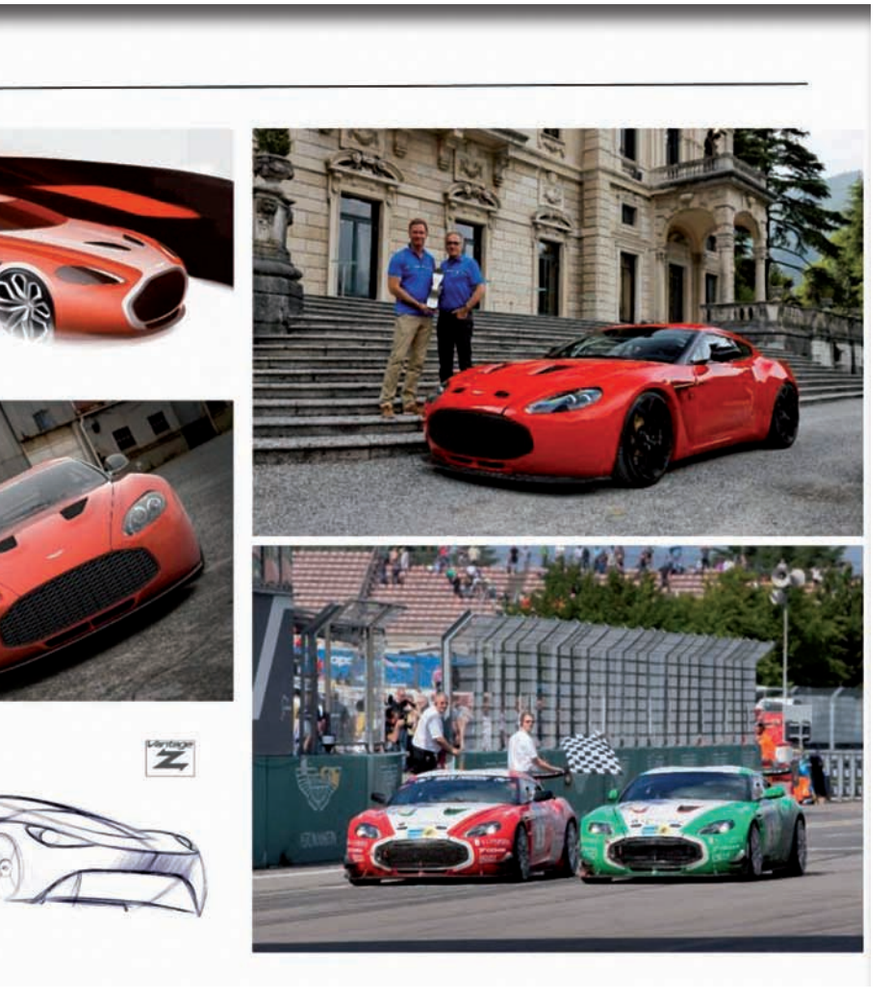
DESIGNER OF EMOTIONS

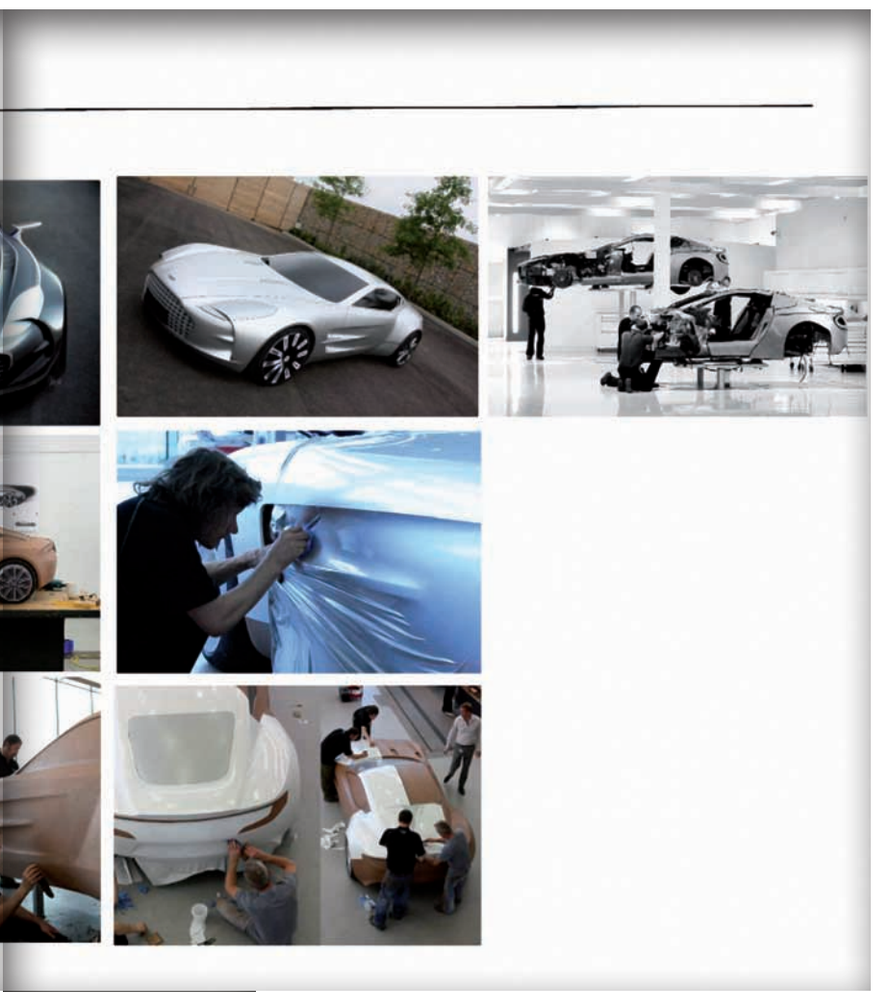
de modélisation numérique, des ingénieurs de concept, de couleur et de surfaçage ... Nous pouvons réaliser un projet clé en main et nous pouvons littéralement passer d'une esquisse à un prototype de voiture, ce que nous faisons actuellement. L'équipe a maintenant la bonne taille pour moi. L'usine de production est juste à côté du studio de design, ce qui est un véritable atout. Ainsi, nous pouvons mieux interagir avec les techniciens. Cela signifie que nous pouvons tout faire beaucoup plus rapidement et efficacement.

Où voyez-vous le design d'Aston Martin aller à l'avenir ?
Nous partons de nos modèles emblématiques des années 50 et 60. Les années 90 étaient le début de la nouvelle ère, puis en 2000, nous avons conçu la DB9. Aston Martin va-t-elle changer ? Eh bien, pouvez-vous entrevoir le lien entre une 911 moderne et son ancêtre d'il y a 50 ans ? Oui, mais c'est complètement différent. Pouvez-vous percevoir le classicisme des années 70 dans la gamme actuelle de Range Rover ? Oui, mais encore une fois, c'est complètement différent.
Je pense que vous avez constaté que nos voitures actuelles sont devenues beaucoup plus musclées, à l'opposé de la DB9 d'origine, qui avait la plupart du temps des formes douces. Nous avons maintenant plus de surfaces abruptes, vraiment dérivées de la One-77. Si vous deviez mettre une DB9 et une One-77 côte à côte, vous constateriez qu'elles sont complètement différentes et vous verrez beaucoup plus cette influence dans les futurs produits de la marque.
Mais Aston Martin sera toujours basée sur de belles proportions, car je pense que c'est la première chose que nos cerveaux reconnaissent. D'où l'importance de la langue de surface, pour accentuer ces proportions.

Aston Martin est taxée d'excès de conservatisme. En d'autres termes, elle n'innove pas assez....
Le patrimoine est très important. Il y a peu d'entreprises qui sont vieilles d'un siècle et toutes les autres sont d'énormes entités. Nous avons une longue histoire qui nous donne la crédibilité et offre au client le privilège d'acheter quelque chose d'exclusif. Garder des éléments stylistiques traditionnels est inhérent à la marque : vous devez être capable de reconnaître une Aston Martin sans voir le badge. C'est comme pour l'Iphone, qui a évolué au fil du temps, sans perdre sa consistance.







Mais je ne pose pas cela comme une contrainte. C'est comme être un chef avec de grands ingrédients. Travailler avec ces ingrédients est déjà une quête de l'esthétisme et de la beauté, et ma seule contrainte est de garder cette beauté. Si vous passez votre main sur une Aston Martin, vous devez sentir comme une forme continue: c'est ce que nous défendons.
Quatre-vingt-dix pour cent des Aston Martin que nous avons fabriquées sont encore sur la route aujourd'hui. Nous ne produisons pas de voitures à grande échelle, nous nous concentrons sur de très rares et magnifiques automobiles, conçues pour être choyées, traitées comme des trésors et appréciées pendant des années.

Que représente pour vous le passage de la DB10 dans le film de Spectre ?
Pour moi, la conception d'une voiture pour James Bond dans Spectre a été un travail incroyable. C'est le fait de travailler avec des gens passionnés pour transformer l'imagination en produits tangibles. En fait, l'idée était de construire une voiture spéciale et racée pour notre héros national. En tant que designer, non seulement vous devez avoir le désir et la capacité de concevoir joliment les choses, mais vous devez pen garantir également l'aspect fonctionnel. Il est important de créer un lien émotionnel entre les produits et les personnes, sous n'importe quelle forme de design.
La DB 10 est un bolide qui célèbre les 50 ans de l'icône DB5 et donne un avant-goût du futur style des Aston Martin nouvelle génération produites par la firme de Gaydon.
Ce modèle unique au look agressif est doté de deux places et a un empattement plus long, la rapprochant de la One-77. Basée sur la technologie de l'Aston Martin Vantage, la DB10 est équipée d'un moteur V8 développant 430 chevaux. Inutile toutefois d'espérer la croiser un jour sur les routes, car elle n'est pas homologuée pour circuler sur routes ouvertes.

Avez-vous une approche standard du travail que vous réalisez au quotidien ?
Cela dépend entièrement du projet et de l'entreprise en particulier. Vous aurez généralement besoin

MAREK REICHMAN
DESIGNER OF EMOTIONS

d'une équipe dédiée pour vous soutenir, mais vous devez interpréter les objectifs d'une manière qui vous permette de rendre cette collaboration finalement réussie.

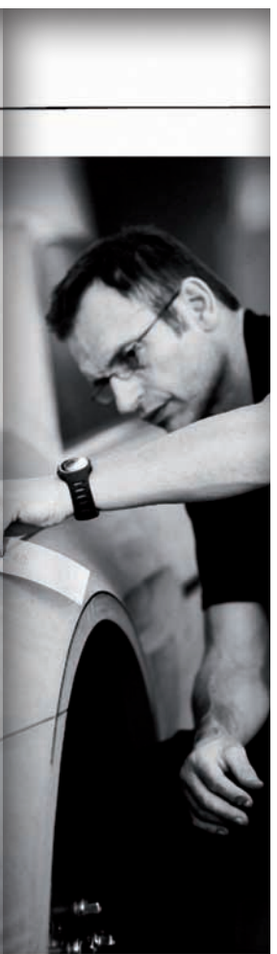
Qu'aimez-vous le plus dans votre travail ?
Aston Martin est une marque qui est connue et aimée partout dans le monde. Une Aston Martin est une question de style, pas de mode, donc elle ne sera jamais un effet de mode ou démodée. Je dois rester en contact avec les développements technologiques, mais si vous avez commencé un projet il y a quinze ans, il est certain que vous allez décrocher, parce que nous n'aurez plus d'objet. J'aime le défi constant.

Et qu'aimez-vous le moins?
La nécessité de voyager. Cela fait partie intégrante de la nature de mon travail.

Quelles sont les qualités les plus importantes qu'un postulant au poste de designer doit posséder ?
La flexibilité, et être capable d'appliquer ses talents à une gamme variée de cahier des charges. Quand j'ai rejoint Ford aux États-Unis, où j'ai travaillé sur les modèles Lincoln et Mercury, les produits ont été conçus pour un marché différent. Du coup, j'étais confronté à un ensemble différent de règles, ce qui signifiait qu'il fallait se mettre dans un état d'esprit très différent. Je suis resté là jusqu'à ce que je rejoigne Aston Martin. Il faut toujours penser à ses objectifs à long terme.

Qu'en est-il des exigences académiques ?
Ce n'est qu'après l'obtention du diplôme que les possibilités commencent à s'ouvrir pour vous. J'ai d'abord travaillé pour Land Rover, alors propriété de BMW, qui m'avait parrainé avant d'être envoyé en Californie en 1996 pour travailler au studio Design Works de BMW, afin de lancer la prochaine génération des produits Land Rover. BMW avait tant de marques, et c'était une expérience formidable de travailler avec des gens comme Chris Bangle (ancien directeur du design de BMW) et Henrik Fisker (ancien directeur du design d'Aston Martin, actuellement à Fisker Automotive). Le diplôme est aussi 6essentiel, bien évidemment.

Quels sont les articles et les concepteurs en dehors du monde de l'automobile que vous admirez?
Je suis un grand fan de meubles. Je suis fan de certains designers modernes du milieu du siècle, des gens



comme Charles Eames, mais j'aime aussi des meubles modernes réalisés par des entreprises comme Minotti ou B & B Italia. Architecturalement, j'aime surtout Norman Foster et Renzo Piano.

Mark Newson est également incroyable comme concepteur de produit et on ne peut pas nier que Jonathan Ive a fait un excellent travail chez Apple. J'aimerais aussi mentionner quelqu'un comme Paul Smith du monde de la marque ou de la mode : il a réussi à imprimer à la mode une tournure complètement différente.

Enfin,je m'intéresse beaucoup au cinéma et reçois beaucoup d'inspiration des films. J'aime beaucoup le travail de Sam Mendes et en particulier Tarantino. Ses films sont toujours visuellement spectaculaires et vont toujours au fond des choses. Franchement, je pouvais absolument me voir faire une sorte de conception cinématographique. Quand je travaillais en Californie, j'ai rencontré Syd Mead à deux reprises à l'Art Center et j'aimerais faire ce genre de travail futuriste.

Quelle iest votre Aston Martin favorite ? Quelle est votre voiture au quotidien ?

C'est très difficile de choisir ! Si vous parlez de voitures anciennees, alors je dirais la DB4 GT Zagato. Mais chaque fois que je vois une One-77, eh bien, je pense qu'elle est spectaculaire.
S'agissant de modèles à volume de production plus important, la Vanquish V12 est ma voiture préférée de la production actuelle. Mais je peux continuer à répondre à cette question ! Il y a beaucoup de modèles qui font partie de mes favoris.
Je conduis au quotidien une Vantage V12. Je suis plutôt gâté, car nous arrivons à changer nos voitures tous les trois mois ou plus et si je veux prendre une autre voiture, c'est également possible...C'est comme manger dans un bon restaurant, il est important de tout essayer. Il faut goûter chaque plat !

Les voitures que vous rêvez de posséder…
Plusieurs voitures me font rêver : la Lamborghini Miura, la DB4 GT et la Maserati Fantuzzi, qui est une très belle sportive.

Quels sont vos hobbies ?
J'ai beaucoup de loisirs. Je fais de la course à pied et du vélo. Je suis également passionné d'art, notamment les pièces théâtrales, ainsi que les galeries d'art.
Dernièrement, je me suis fait plaisir en achetant un kayak de course fait en kevlar de carbone. Il est adapté à ma taille et à mon poids et fabriqué à la main. L'armure de kevlar est exposée, ce qui lui donne une couleur verte foncée avec de merveilleuses mailles de bronze, qui le traversent.

par Hamid Benmaarouf

AVANT-GOÛT SAVOUREUX DE LA GLOIRE

ASTON MARTIN DB3

Tout chef-d'œuvre nécessite des esquisses, des ébauches. Celles de l'Aston Martin DBR1, victorieuse des 24 Heures du Mans et du championnat du monde d'endurance en 1959, auront été la DB3 (1951) et la DB3S (1953). Si ces deux voitures de course ont dû se contenter de victoires mineures et d'accessits lors des rendez-vous majeurs comme l'épreuve mancelle, elles savourent leur revanche aujourd'hui. Dans les ventes aux enchères de ces dernières années, elles s'arrachent à prix d'or et à une vitesse à faire passer pour un teuf-teuf asthénique un prototype lancé à fond dans la ligne droite des Hunaudières et ce quand bien même elles ne satisferaient qu'à trois des quatre critères qui font généralement d'une ancienne le Graal de tout collectionneur averti : pedigree, ligne et/ou mécanique spectaculaires, rareté et palmarès sportif. Zoom sur les deux hirondelles qui ont annoncé le printemps d'Aston Martin.

5
RXK
500

Auto Légende

La DB3 a vu le jour en 1951, quasiment en même temps que la Jaguar Type C. Dix châssis ont été produits. Ceux numérotés de 1 à 5 ont servi de voitures d'usine et les autres ont été vendus à des écuries ou à des pilotes clients.

Si la marque de Gaydon doit son nom à son fondateur, Lionel Martin, et à la course de côte d'Aston Clinton, qu'il remporta en 1914, c'est un autre personnage, David Brown, qui lui a permis véritablement de se faire un nom en compétition et d'y connaître ses plus belles heures. En 1947, celui dont les initiales (DB) - suivies d'un chiffre ou d'une autre lettre pour les modèles les plus radicaux - figurent sur l'« état civil » et sur le capot arrière de la majeure partie de la production du constructeur anglais se porte acquéreur de deux des joyaux (mécanisés) de la couronne, Aston Martin, donc, et Lagonda.

Dès 1949, ce brillant homme d'affaires, fabricant de tracteurs et féru de belles mécaniques (comme un certain Ferrucio Lamborghini), nourrit un objectif on ne peut plus clair : gagner au Mans, triompher lors de l'épreuve reine des courses d'endurance, relancée cette année-là après une décennie d'interruption.

Les deux manufactures sur lesquelles Brown a jeté son dévolu ont déjà brillé dans la Sarthe, avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Lors des 24 heures du Mans de 1932, l'Aston Martin Second Series Team Cars LM10 a terminé première de la catégorie 1.5 litre et cinquième au général, tandis que la Lagonda M45R Rapide a remporté l'épreuve trois ans plus tard.

Seulement, rien n'est plus comme avant dans l'Europe de l'après-guerre. Certaines des marques automobiles les plus prestigieuses n'ont pas survécu au chômage technique dans lequel elles ont été plongées entre 1939 et 1945. Aston Martin a été à deux doigts d'être expédiée six pieds sous terre. Il n'empêche que Brown a une foi inébranlable en l'avenir de cette marque. Et, à ses yeux, les lendemains qui chantent passent nécessairement par la course automobile.

Si la première Aston Martin produite sous sa direction est la 2-Litre Sports (1948), un roadster deux places communément appelé DB1 (a posteriori), c'est avec la DB2, apparue en 1950, qu'il a lancé les hostilités en compétition. La participation de trois voitures d'usine la même année sur le circuit sarthois a été un fiasco, mais le processus de conquête était bel et bien enclenché. Le doublé signé par la DBR1 au Mans en 1959 et le titre de champion du monde d'endurance glané la même année ont mis du temps à se dessiner.

Le premier coup de crayon a été donné neuf ans plus tôt, quand le boss d'Aston Martin a recruté à grands frais Eberan von Eberhorst, ingénieur qui a fait la gloire d'Auto Union avant la guerre et qu'il lui a assigné la mission d'extrapoler une barquette de course à partir de la DB2.

La DB3 a vu le jour en 1951, quasiment en même temps que la Jaguar Type C. Dix châssis ont été produits. Ceux numérotés de 1 à 5 ont servi de voitures d'usine et les autres ont été vendus à des écuries ou à des pilotes clients. Accueillant, à ses débuts, le six cylindres en ligne 2.6 litres de la DB2 Vantage, gavé par trois carburateurs Weber, afin de porter sa puissance

Présentée en mai 1953, la DB3S est une évolution très franche de la DB3. Allégée de 75 kg, elle atteint un poids à vide de 856 kg.

Aston Légende

Fabriquée au départ à dix exemplaires, cette fusée fluette de 3,90 m de long, de 1,49 m de large et de 1,05 m de haut hérite d'une carrosserie en aluminium dessinée par Frank Freely, qui donne vie à trois variantes, aussi désirables les unes que les autres.

à 133 ch, la DB3 a hérité en second lieu d'une évolution de ce bloc conçu par W.O. Bentley, célèbre motoriste de l'époque. La cylindrée a été portée à 2,9 litres et la puissance à 163 ch. Hélas, même dans sa version la plus puissante, elle n'a pas plus convaincu que la DB2, se contentant d'une maigre récolte sportive, avec notamment une deuxième place à Silverstone en 1952 (derrière une Jaguar Type C) et une participation émaillée d'avaries mécaniques et d'abandons au Mans, théâtre du triomphe d'une autre rivale coriace de la DB3, la Mercedes-Benz W194. Elle a tout de même fini par remporter, en fin de saison, un lot de consolation, en s'imposant lors de la première édition des 9 Heures de Goodwood, ce qui n'a pas fait fléchir Brown, qui avait signé son arrêt de mort, avant son petit « festival » à Goodwood, en chargeant son nouvel ingénieur en chef, A.G. Watson, de concevoir sa fossoyeuse, la DB3S.

Présentée en mai 1953, la DB3S est une évolution très franche de la DB3. Allégée de 75 kg, elle atteint un poids à vide de 856 kg. Elle a droit à un nouveau châssis à l'empattement réduit et bénéficie d'une suspension avant multi-bras et d'un pont arrière (rigide) David Brown, qui remplace avantageusement le pont Salisbury de la DB3. Le freinage est d'abord confié à quatre tambours, mais des disques font rapidement leur apparition à l'avant, tandis que le straight-six W.O. Bentley a lui aussi été retravaillé. La cylindrée n'évolue pas, à l'inverse de la puissance, qui passe à 182 ch, puis à 225 ch, avec l'adoption du double allumage dans la chambre de combustion et même à 240 ch pour la version ultime, dotée d'un compresseur. La vitesse de pointe de la version 225 ch approche les 230 km/h.

Fabriquée au départ à dix exemplaires, des barquettes essentiellement, des voitures d'usine, des prototypes qui n'ont d'autre raison d'être que de faire entrer Aston Martin dans la cour des grands par la grande porte, celle de la compétition automobile, cette fusée fluette de 3,90 m de long, de 1,49 m de large et de 1,05 m de haut hérite d'une carrosserie en aluminium dessinée par Frank Freely, qui donne vie à trois variantes, aussi

désirables les unes que les autres. La première est dotée d'une immense calandre grillagée, la deuxième en accueille une qui inspirera celle de la DB Mark 3 de 1957 et celle de toutes les autres Aston Martin qui suivront, tandis que la troisième, la plus encanaillée, dispose d'une gueule fractionnée en trois parties béantes. Cette dernière version reçoit des phares carénés et se démarque aussi en donnant à voir des ouïes d'aération au niveau des passages de roues avant, dans le dessein de refroidir les freins à disque.

Indépendamment du style affiché par l'avant de la voiture, le résultat est absolument fascinant. Il faut dire que les années 50 constituent l'âge d'or du design dans la compétition automobile. Il suffit de se pencher sur la liste des voitures victorieuses au Mans à cette époque pour s'en convaincre : entre la Ferrari 166MM qui y a remporté l'édition de la reprise en 1949, la Talbot-Lago Gran Sport qui lui a succédé ou encore la Mercedes 300SL W194, les Jaguar Type C et D et les Ferrari 375 Plus et 250 Testa Rossa, qui ont barré successivement la route du sacre au Mans à la DB3 et à la DB3S, la bataille ne faisait pas rage qu'en course. Un véritable concours de beauté avait cours dans les paddocks. Rien à voir avec les prototypes d'aujourd'hui qui, s'ils impressionnent par leur côté futuriste, obéissent désormais aux diktats de l'aérodynamisme avec beaucoup plus d'empressement qu'aux canons de la beauté.

David Brown ne s'est jamais laissé attendrir par la poésie qui se dégage des galbes de la DB3S. Seuls lui importaient les résultats sportifs. Et si la moisson engrangée par les dix DB3S engagées par Aston Martin a été moins frugale que celle de la DB3, les 24 Heures du Mans se refusaient toujours à lui.

Entre 1953 et 1956, ces voitures d'usine ont pris part à un total de 35 courses pour 15 victoires, notamment au Tourist Trophy, au British Empire Trophy à Silverstone, Chaterhill ou Goodwood, et 13 deuxièmes places.

Le châssis #6 a même été à quelques tours de roues d'exaucer le vœu le plus cher de Brown. Carrossé en coupé à la base, à l'instar du châssis #7, il a presque entièrement été détruit au cours de sa première tentative aux 24 Heures du Mans en 1954. L'autre DB3S fermée a eu droit au même sort, un défaut de conception qui faisait qu'à pleine charge, la poupe se soulevait et la voiture décollait. Recyclée en barquette à l'occasion de sa restauration, la DB3S d'usine #6 s'est classé deuxième dans la Sarthe en 1955 et en 1956 grâce aux équipages Peter Collins-Paul Frère et Stirling Moss-Peter Collins. Elle a même réédité cette performance dans une troisième vie, en 1958, après avoir été vendue par Aston Marin à une petite écurie indépendante.

Sa carrière sportive mi-figue mi-raisin a valu à la DB3S d'être remplacée au bout de trois ans d'existence par la DBR qui après quatre ans sur le métier a dû remettre son ouvrage, avant de s'imposer au Mans et de faire enfin de David Brown un homme heureux.

La DB3S a fait des hommes heureux, elle aussi. Une vingtaine d'hommes heureux, à savoir les pilotes privés qui ont pu s'acquitter des 3.864 livres sterling exigés en contrepartie des DB3S barquettes, voire des 4.800 livres sterling affichés par les rarissimes coupés (trois unités seulement), ces voitures clients présentées au Salon de Londres en 1954. Ces montants étaient considérables à l'époque, mais ils peuvent tout de même être qualifiés d'amicaux en comparaison de la cote actuelle de la DB3S.

En 2014, lors d'une vente organisée dans le cadre du concours d'élégance de Pebble Beach par la maison Gooding & Company, un de ces modèles clients (le châssis #11) s'est vendu à 5,5 millions de dollars. Aussi astronomique soit-elle, cette somme demeure à distance respectable de la cote de Sa Majesté DBR1, estimée à plus de 25 millions de dollars et qui doit sa place dans le Top 5 ou le Top 10 des voitures de collection les plus atrocement chères à son palmarès incomparable au sein de la galaxie Aston Martin, à sa qualité d'unique pensionnaire de la maison de Gaydon a avoir été sacrée au Mans, autant qu'à son extrême rareté, elle qui n'a été fabriquée qu'à 5 exemplaires.

Moto Nouveautés

par Lina Mouafak

TRIUMPH

SPEED TRIPLE 2016

Depuis 2011, la Speed Triple n'avait guère changé. En 2016, sans faire de révolution, elle revient avec son caractère unique et nombre de modifications, qui la remettent dans la course. En version R, c'est encore meilleur²

La Speed Triple a toujours su nous charmer avec son caractère unique, son gros moteur à l'ancienne et ses doubles optiques exorbitées. La firme anglaise l'a bien compris, preuve en est cette évolution, pour le modèle 2016.
La Speed semble ne pas avoir changé, alors que le seul moteur compte pas moins de 104 modifications techniques !
2016 marque le retour des feux diurnes intégrés et, surtout, celui des réflecteurs ronds. Ils sont placés plus bas et le petit déflecteur inclut une prise d'air dynamique triangulaire. Pour le reste, beaucoup de détails sont revus : selle, carénages latéraux, silencieux²
Du côté de l'électronique, des modes de conduite (5 choix), un ride by wire (3 modes), un contrôle de traction (3 modes) et l'ABS (2 modes) apparaissent.

En selle, la position est typique des roadsters sportifs, avec un guidon large et plutôt bas, une selle galbée pour se caler à l'accélération et des repose-pieds un peu en arrière. Le réservoir plus étroit au niveau des cuisses et la selle moins large sur le devant facilitent la prise en main et la conduite.
Le démarrage s'accompagne du bruit typique du gros trois-pattes et les nouveaux silencieux accentuent l'agréable et caractéristique sonorité du calage à 120° x 3.

En mode Sport, le moteur est nettement plus vif qu'auparavant, les montées en régime sont rapides et s'accompagnent d'un couple balèze dès les 3 000 tours, qui se renforce encore jusqu'aux 8 000 tours. C'est ça, un trois-cylindre réussi : beaucoup de couple sur une large plage de régime et un côté explosif en fin de course, jusqu'à 9.500 tr/min.
Mais les chiffres parlaient déjà en sa faveur. Avec 140 ch et plus de 11 m.kg, Triumph tape fort ! Ici, on voit qu'un anti-patinage peut vite s'avérer indispensable par grand froid ou sur une chaussée humide. Reste que le son de ce bloc à l'ancienne est toujours aussi sympa !

Côté cadre, la Triumph, dans sa version R est équipée Öhlins TTX 36 et NIX 30, on a sorti le grand jeu, avec un poids d'environ 205 kg tous pleins faits, mais surtout un centre de gravité bien centré.
Dans les grandes courbes bien lisses, la Speed est impériale de précision et d'équilibre. Elle s'affirme comme une nouvelle référence du genre, tant elle soutient le rythme. Quelle que soit la phase de pilotage, la Triumph reste de marbre et ne se désunit jamais.

Le freinage est ultra-puissant sur l'avant, avec les étriers radiaux Brembo M4-34, couplé à un ABS discret mais efficace et correct sur l'arrière.

Bref, avec un moteur plus vif et plus puissant, combiné avec une ergonomie en progrès et un style plus moderne, la Triumph Speed Triple 2016 est encore meilleure, tout en préservant son esprit. Elle offre une balance et un caractère qu'il est difficile de ne pas apprécier !

par Lina Mouafak

HUBLOT

BIG BANG UNICO SAPHIRE

Hublot lance aussi sa montre transparente, avec la Big Bang Unico Sapphire, une montre très spéciale et spectaculaire !

Hublot démontre une nouvelle fois son innovation et sa maîtrise des matériaux, en transposant le savoir-faire qu'elle a développé avec l'usinage de matières très dures, telles que le Magic Gold, en créant 500 Big Bang Unico Sapphire, taillées à même le saphir.

Le saphir est un matériau jusqu'ici réservé à des pièces uniques ou des collections très confidentielles. Après le projet ambitieux de la MP05 « LaFerrari » Sapphire, Hublot capitalise sur le défi qu'elle vient de relever et affirme sa maîtrise du façonnage du saphir pour l'interpréter dans une série de 500 pièces. Une première. Jamais jusqu'ici le saphir n'avait été taillé « à si grande échelle ».

Une collection à la transparence absolue, qui consacre l'architecture plébiscitée du modèle Big Bang et les performances du mouvement maison Unico.
Si les vis, la couronne et la boucle déployante de cette Big Bang Unico ont tout de même été conçues en titane, la carrure, la lunette et le fond du boîtier ont été taillés dans des blocs de saphir. Ce matériau présente une très grande résistance aux rayures, proche de celle du diamant. Il possède aussi l'avantage d'être transparent, dévoilant tous les secrets du garde-temps.
La Big Bang Unico Sapphire embarque également un cadran squeletté en résine transparente, qui met en avant les rouages de l'Unico HUB1242, son mouvement maison. Quant au bracelet, qui laisse apparaître la peau du poignet, il vient sublimer à merveille la silhouette de ce garde-temps d'exception. La Big Bang Unico Sapphire, tout en transparence, n'a absolument rien à cacher. Remarquable malgré sa quasi-invisibilité, ce bijou sera l'une des stars du salon Baselworld 2016, qui se tiendra à Bâle, en Suisse, du 17 au 24 mars.
Editée à 500 exemplaires, la Big Bang Unico Sapphire conserve ses propriétés d'étanchéité à 50 mètres. Elle ne manquera pas de ravir les amateurs d'exquises transparences horlogères !

HUBLOT
60
45
30
SWISS MADE

Sport d'élite

par Lina Mouafak

Little cup of America

Méconnue du grand public, cette Little Cup se dispute depuis 1961 avec des catamarans de 7,62 m de longueur maxi, véritables bateaux laboratoires pour la Coupe de l'America, sa grande sœur. Catamarans à aile rigide, foils permettant de "voler" au-dessus de l'eau : toutes ces innovations qui bouleversent aujourd'hui la voile de compétition sont issues de la Little Cup.

C'est suite à un désaccord entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, quant à savoir lequel parmi eux produisait les catamarans les plus rapides, que se mit en place un défi pour les départager.

Le Chapman Sands Sailing Club, basé à Canvey Island près de Londres (UK), défia l'Eastern Multihull Sailing Association (USA), créant une nouvelle compétition: l' « International Catamaran Challenge Trophy » (ICCT).
Le principe des régates éliminatoires et des match-races fait qu'elle fut rapidement surnommée: la Petite Coupe de l'America
Après 8 années passées à attendre un challenger, Steve Clark modifie les règles dans le but d'attirer à nouveaux d'éventuels participants.
La règle de nationalité est abrogée, ce qui par exemple, facilite l'accès d'une nouvelle équipe à un catamaran d'occasion. Les finalistes sont désormais désignés à l'issue de courses en flotte, et s'affrontent ensuite lors de classiques match-races.
On départage le reste des concurrents au cours de la petite finale. Les Anglais avec Invictus et les Australiens avec Ronstan défient alors les Américains, qui remettent à l'eau Cogito et Patient Lady VI.
Pas encore au niveau, les challengers étrangers regardent finalement s'affronter les deux Classe C américains en finale. Cogito bat facilement son aîné, Patient Lady VI.
C'est une compétition de passionnés à taille humaine à un coût relativement bas et où la notion de partage est importante.
La Little Cup est un laboratoire d'idées où participent plusieurs écoles à travers le monde.
La dernière édition s'est déroulée en Suisse. La 27e édition est lancée en présence de : Thierry Lombard, Associé-gérant du Groupe Lombard Odier et partenaire historique d'Hydros, Philippe Durr, figure incontournable de la voile lémanique et parrain officiel de la Little Cup Geneva 2015, Steve Clarck, président de la Classe C, Franck Cammas, champion du monde de Class C, Jérémie Lagarrigue, vice-champion du monde de Class C et CEO d'Hydros, Denis Horeau, directeur de course et enfin Vincent Hagin, président de Swiss Sailing.
Sur le plan sportif, ce championnat est incontournable : il accueille les plus grands noms de la voile internationale, ainsi que des participants de la Coupe de l'America.

007
HYDROS
LOMBARD ODIER
LOMBARD ODIER DARIER HENTSCH
Groupama
LOMBARD ODIER
LOMBARD ODIER DARIER HENTSCH
Groupama
Groupama

Cigare

par Antoine Delmas

"Reserva Cosecha 2010"

Présenté durant le Festival del Habanos de février 2014, ce « H.Upmann n°2, Reserva Cosecha 2010 » a pris tout son temps pour atteindre nos civettes en ce début d'année 2016, cette production étant limitée à 100.000 pièces. Ce beau figurado est logé dans de très belles boîtes laquées noires de 20 pièces, limitées à 5.000. exemplaires.
Cette vitole de H.Upmann reprend logiquement le format du H. Upmann No.2, à savoir "Pirámide", d'une longueur 156 mm, pour un Cepo de 52.

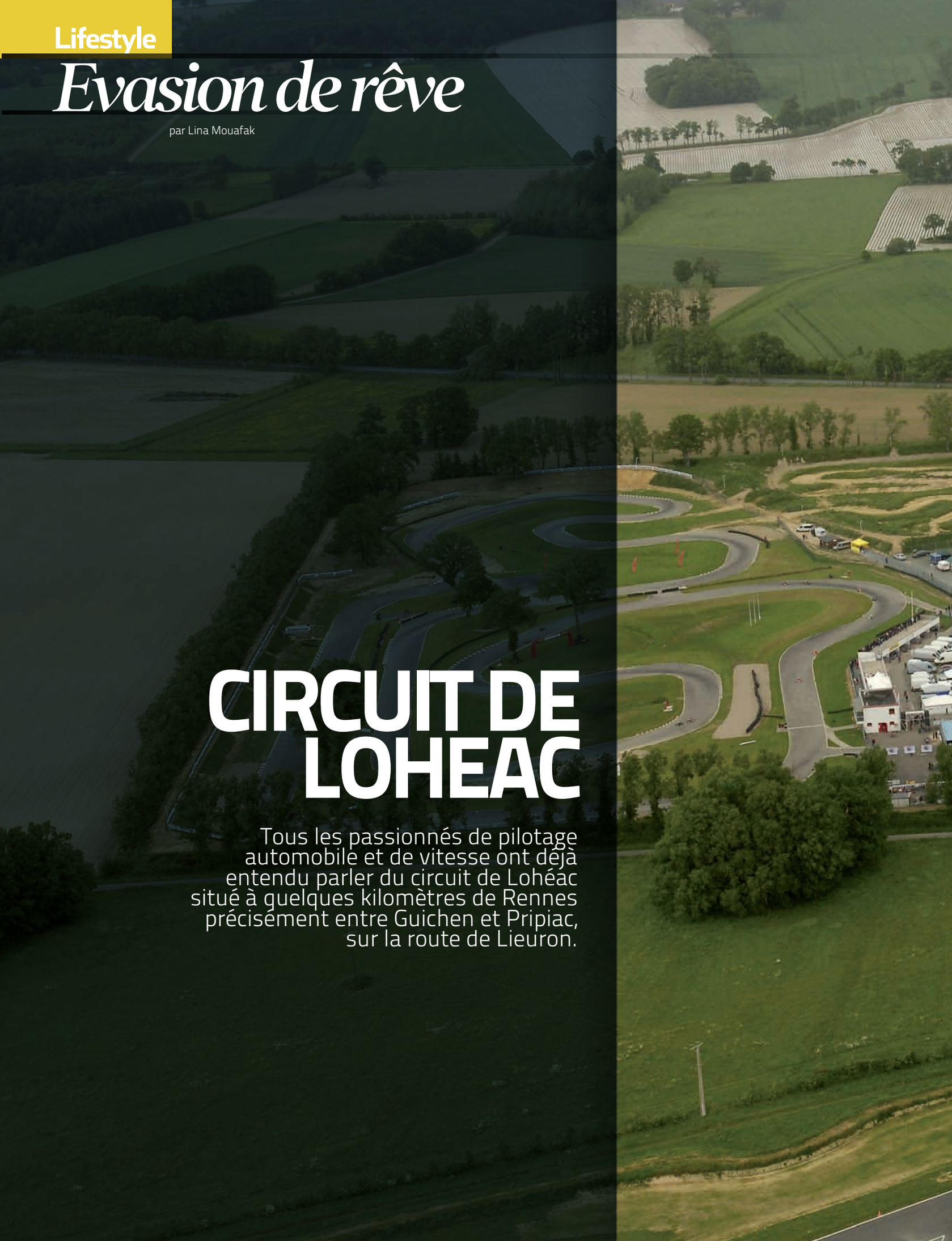
Joliment cintré d'une cape soyeuse de couleur caramel 'colorado', ce «pyramid» annonce la couleur dès les premiers instants. Un cigare d'à peine 12 grs sur la balance !

Le cigare H.Upmann Nr 2 Reserva est un magnifique cigare, constitué avec les meilleurs tabacs de Pinar del Rio, issus du millésime 2010.

Le « Reserva », par définition, est un Habanos dont les feuilles de tripe, de sous-cape et de cape ont été vieillies pendant au moins trois ans, avant l'élaboration définitive du cigare. Pour les différencier des autres, chaque cigare porte une seconde bague, noir et argent pour les « Reserva » et noir et or pour les « Gran Reserva ». Ce puro, comme annoncé par « Habano », provient de la récolte de 2010 ;
Joliment cintré d'une cape soyeuse de couleur caramel 'colorado', ce « pyramid » annonce la couleur dès les premiers instants. Un cigare d'à peine 12 grs sur la balance ! Olfactivement, le bouquet est assez discret. Il flirte bon le boisé épicé, le bois précieux et le chocolat laiteux.
L'allumage se fait avec aisance, illustré par une attaque gustative d'une douceur agréable et onctueuse, dès la seconde bouffée. L'ensemble expose un fumage gracieux, à la rondeur tout à fait agréable, néanmoins, sa persistance est un peu courte et ornée de quelques notes suaves et sucrées, sur un fond boisé épicé et de fruits secs.
Le 2e temps évolue vers une longueur plus chevronnée dans un sens, toujours dans une certaine légèreté et d'une constance plaisante. Ce n°2 offre un cigare harmonieux à la consistance affable en bouche. Les notes endémiques se consolident dans leur évolution, dans un léger épicé chocolaté qui ne bouscule en rien cette dégustation, moyennement puissante dans ses arrangements. un cigare velouté, subtil et accessible aux amateurs de cigare « médium » et non rassasiant !
Le dernier tiers propose une volupté plus prononcée, une sorte d'épanouissement éphémère de virilité, un regain de consistance.
Le "Reserva Cosecha 2010" est un grand cigare, qui offre une dégustation inoubliable et qui vieillira admirablement bien.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak



CIRCUIT DE LOHEAC

Tous les passionnés de pilotage automobile et de vitesse ont déjà entendu parler du circuit de Lohéac situé à quelques kilomètres de Rennes précisément entre Guichen et Pripiac, sur la route de Lieuron.

Evasion de rêve

Ce circuit, qui se trouve à une trentaine de kilomètres de Rennes est en fait un manoir du XVIIe siècle. Actuellement, le manoir est un très grand musée où sont exposés plus de 400 véhicules de toutes les époques.
Certains ont peut-être même déjà éprouvé le plaisir de conduire sur cette piste décrite par les spécialistes comme technique et rapide !
Depuis le milieu des années 1970, Lohéac, charmant village breton d'Ille-et-Vilaine, est un site unique en France, puisqu'entièrement consacré aux 4 roues, avec différents types de circuits : asphalte pour les stages de pilotage classiques, mais aussi terre pour pratiquer le rallycross et le karting, ainsi qu'une piste pour le 4x4 et le quad.
Utilisé par Motorsport Academy depuis ses débuts, le circuit est utilisé dans sa configuration grand circuit de 2,2 km, avec une ligne droite de 550 mètres. Son point fort, un long virage à gauche « tout en appui », très technique et rapide. Son nom : « la parabolique gauche ». Le secteur devant le club house, un triple droit, vaut le détour aussi…
Tout le monde peut venir s'entraîner ou faire un stage de pilotage sur le Circuit de Lohéac (35), cela va du professionnel au constructeur, en passant par les célèbres écuries de course. Le circuit dispose en effet de :

Ferrari 488 GTB, 458 Italia
Lamborghini Huracán,
Audi R8,
Porsche 991 GT3 RS, Cayman S,
Ford Mustang,
Chevrolet Camaro,
Aston Martin V8 Vantage,
Lotus Exige,
Renault Twin'Cup.

Le rêve est désormais accessible, lors des stages du circuit de Lohéac. Mains sur le volant, pied sur l'accélérateur, le moteur vibre. Vous être prêt ? C'est à vous !

TIMERZYANOV
Red Bull
TOTAL
208
PEUGEOT FINANCE

MONSTER ENERGY

Art

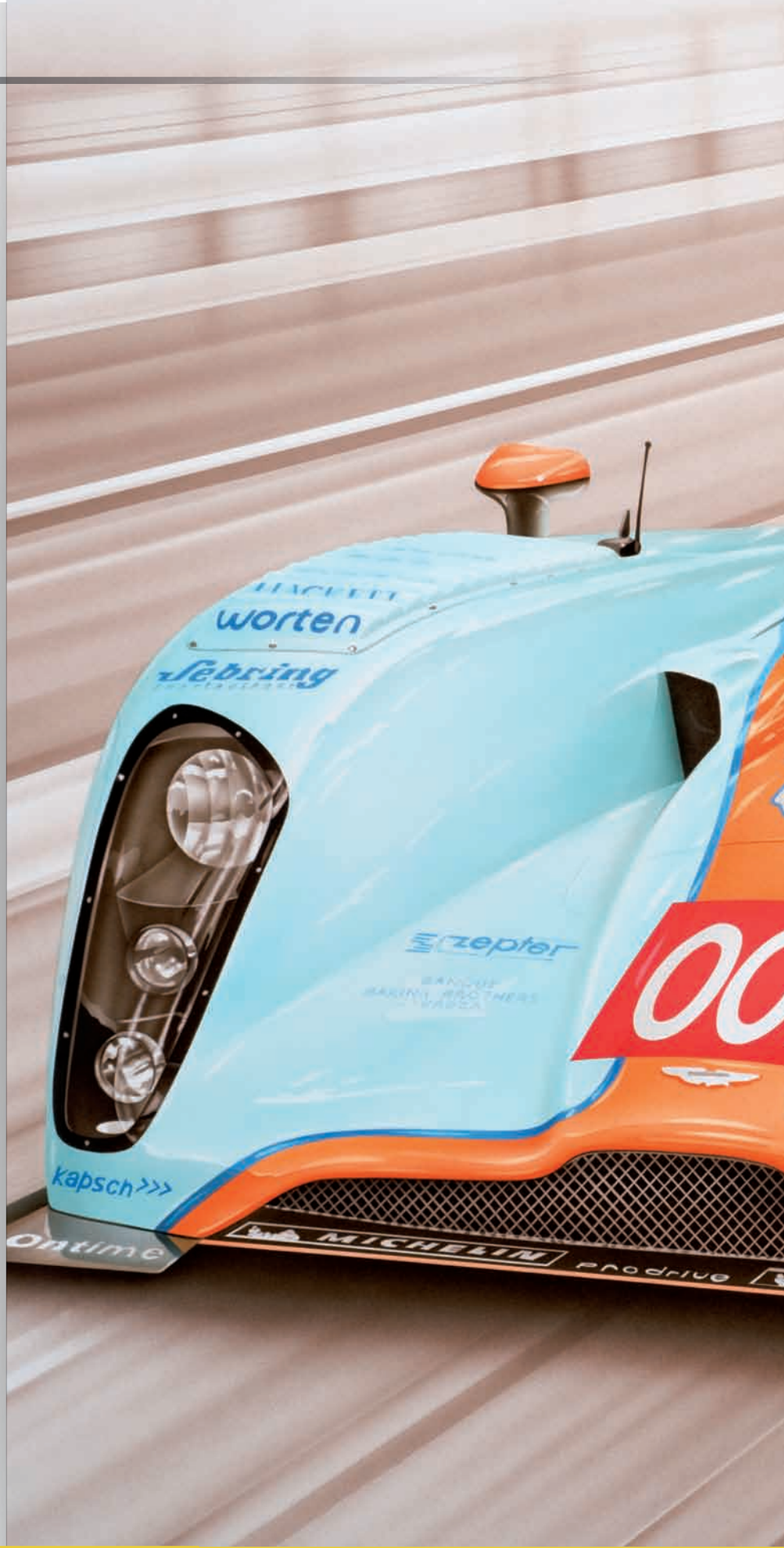
par Antoine Delmas

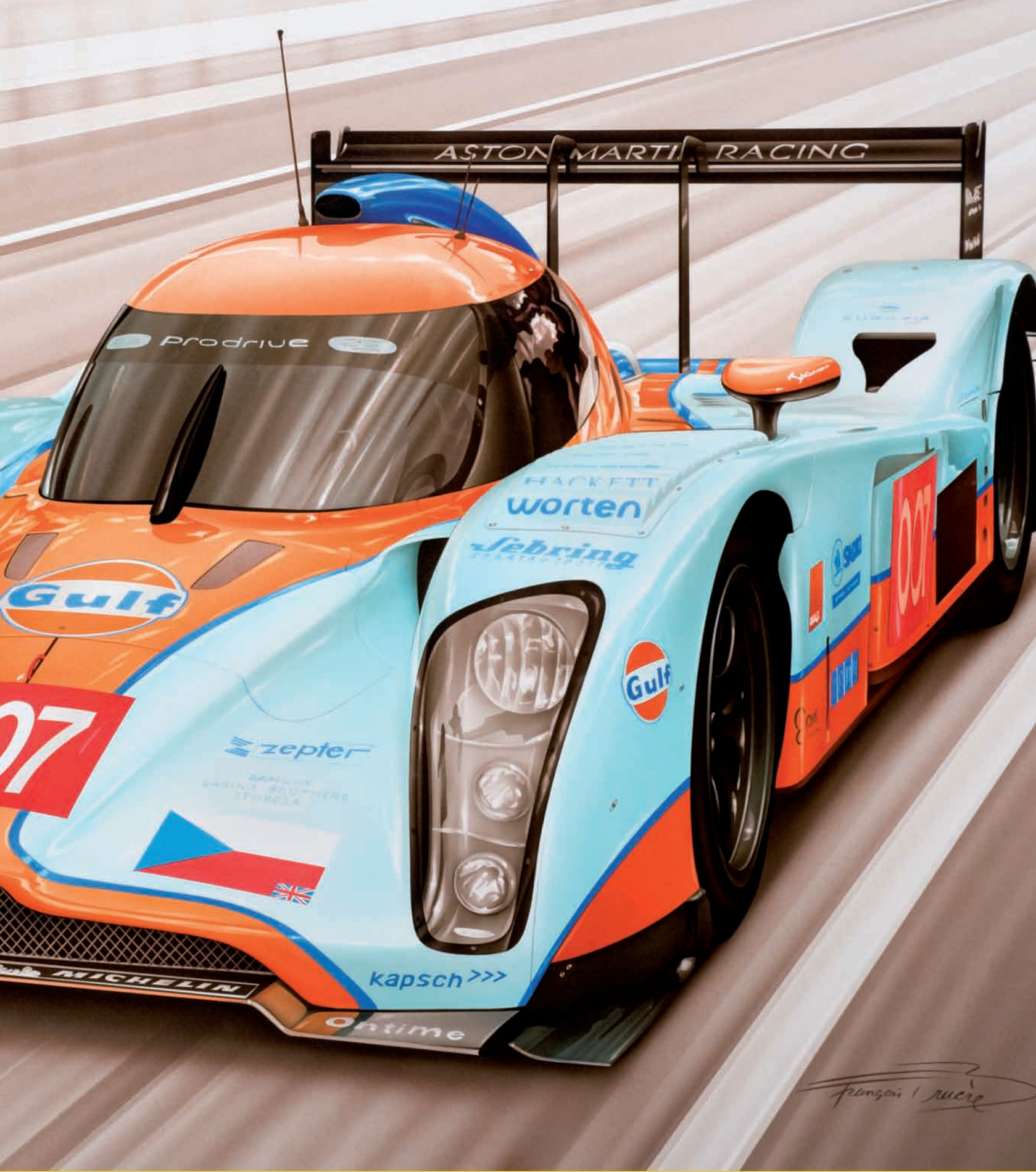
François BRUÈRE

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

WWW.ORPHEOGRAFF.COM




ASTON MARTIN RACING
Prodrive
HACKETT
worten
Sebring
Gulf
07
zepter
Gulf
MICHELIN
kapsch
ontime

www.gentlemendriversmag.com

DISPONIBLE SUR Kalpin
www.lirekalpin.com

NOUVELLE JAGUAR XE

PRÊTE À S'IMPOSER.
À PARTIR DE 399 000 DH TTC, CRÉDIT 0%

JAGUAR

Photo non contractuelle.

NOUVELLE JAGUAR XE.
LA BERLINE SPORTIVE REDÉFINIE.

La nouvelle Jaguar XE est arrivée. Notre berline sportive la plus avancée, la plus efficace et la plus raffinée jamais créée. Partageant l'ADN de la F-TYPE, sa gamme de motorisations affiche des performances et une sobriété exceptionnelles.

5 ans de garantie inclus.

smeia-jaguar.com

SMEIA IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca – Smeia	0522 40 07 01	**Rabat – Ryad Auto, Groupe Smeia**	0537 71 62 00
Tanger – Smeia Tanger	0539 39 94 30	**Marrakech – Smeia Marrakech**	0524 32 72 32

THE ART OF PERFORMANCE

KIA
The Power to Surprise

KMBG AGADIR 05 28 26 25 37 • KMBG CASABLANCA 05 22 24 06 64 • AUTOMOBILE MÉNARA CASABLANCA 05 22 66 21 55 • LAKOUASS AUTO KÉNITRA 05 37 37 20 00 • KMBG MARRAKECH 05 24 35 48 18 • SICAR AUTO MEKNÈS 05 35 52 52 41/49 • COMAM OUJDA 05 36 71 06 16 SAFI AUTO SAFI 05 24 46 34 34 • GARAGE LAFAYETTE TANGER 05 39 32 13 32 • LEADER TAMOUDA AUTO TÉTOUAN 05 39 96 56 98 • SANDI STAR AUTO KHÉMISSET 0537 55 19 44 • S2BKIA FÈS 05 35 69 33 33 • OUVERTURE PROCHAINE TAOUIMA AUTO NADOR 0536 38 02 02

0802 002022 www.kia.com/ma /kiamorocco /kia_maroc KIA MAROC