

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



**CHRISTOPHE
LAPIERRE**
GENTLEMAN RACER



XC60 **LA CONDUITE À L'ÉTAT PUR**

À PARTIR DE
399 000 DH

**DIESEL, BVA, CITY SAFETY,
CLIM AUTOMATIQUE BI-ZONE,
COFFRE ÉLECTRIQUE**

Test Drive sur rendez-vous. www.volvocars.com/ma   

SCANDINAVIAN AUTO MAROC **Casablanca** - Angle Rahal Meskini et Mohamed Taleb, Quartier Alsace Lorraine, Casablanca - Tél : 0522 40 68 60 - Fax : 0522 40 68 64 - **Rabat** - Zone industrielle Vita Km 5, Route Casablanca, Rabat - Tél : 0537 79 51 88 - Fax : 0537 29 32 75 - **Tanger** - Boulevard Fatima Zohra Laazizia, Résidence Marwa, Quartier Nejma, Tanger - Tél : 0539 34 03 62 - Fax : 0539 34 03 76 - **Marrakech** - Résidence Mamoune, Avenue Abdelkrim El Khettabi Gueliz, Marrakech - Tél : 0524 44 84 34 - Fax : 0524 44 81 52 - **Fès** - 17 Rue de Tanger, Lotissement La Cigogne, Fès - Tél : 0603 44 51 81 - **Agadir** - N° 6, Boulevard Ghandi Cité Dakhla, Agadir - Tél : 0528 28 84 67 - Fax : 0528 28 84 67

Édito



Ahmed Kseibati

Pour ce numéro du mois d'avril, nous avons souhaité partager avec vous l'itinéraire d'un pilote doué, qui a écumé les grands rendez-vous de course automobile (Rallye de Monte Carlo, Porsche Carrera CUP, les 24h de SPA, Dubaï...), où il s'est souvent illustré, comme en atteste son palmarès éloquent. Christophe Lapierre est aussi un homme d'affaires aguerri et un grand amateur de Porsche, dont il est le représentant à Montélimar.

Dans ce numéro, vous découvrirez également les grands moments de la conférence de presse tenue par Ali Horma, PDG de Marrakech Grand Prix, en marge de la course du WTCC au circuit Paul Ricard, afin de présenter le nouveau tracé du circuit Moulay El Hassan. Grâce à une profonde refonte, ce dernier devient permanent, mais en même temps plus exigeant, aussi bien pour les pilotes que pour les machines, en s'offrant plus de courbes, plus de zones de freinage... On ne s'en plaindra pas, puisque le spectacle n'en sera que plus grandiose.

La performance du pilote Mehdi Bennani lors de la première manche du championnat WTCC est également à saluer, dans la mesure où il a pu monter sur le podium, malgré une concurrence à couteaux tirés.

Pour le reste, vous aurez le loisir, chers lecteurs, d'admirer et d'en apprendre un peu plus sur deux sportives de haut vol qui ont joué la vedette lors du dernier Salon de Genève, en l'occurrence la nouvelle Porsche 911 R et la Ferrari GT4 Lusso. Au menu également, les essais de Jaguar et Range Rover à Benslimane, l'essai de nouveau Kia Sorento, ainsi que la présentation du nouveau Ford C-Max, qui est désormais disponible dans les concessions de l'importateur marocain de la marque.

Je vous souhaite une bonne lecture et vous dis à très bientôt,
Gentlemen

AU MOIS DE MARS 2016, LUXE RADIO SE VIT CONFIER LA MISE EN SCÈNE DE LA COUVERTURE MÉDIATIQUE DE « MAROCOTEL 2016 », CÉLÈBRE MANIFESTATION DONNÉE EN L'HONNEUR DE LA GASTRONOMIE ET DE L'ART DE RECEVOIR. RECONNUE POUR SES COMPÉTENCES EN MATIÈRE D'ART DU VISIBLE ET DE LA REPRÉSENTATION, LUXE RADIO CONÇÛT UN BAL D'ATELIERS, D'ÉCHANGES ET DE MUSIQUE QUI TOURNAIENT À L'AIDE D'UNE MACHINE ITINÉRANTE NOMMÉE « LUXE RADIO MOBILE ART », PORTANT DIVERS ACTEURS « THIERRY PAPILLIER, FATÉMA HAL, ERIC MEIGNAT, ZOUHAIR GOARAB, MATHIEU GIRON DIN, JALIL SKALI, ABDELLATIF BENCHERIF, NABIL KOUHEN, KALEB SIMMONDS, BARBARA SHEREE & JOE BREET » EN COSTUMES DE CHEFS CUISINIERS, D'HÔTELIERS, DE FROMAGERS, DE PÂTISSIERS, D'ARTISANS ET DE MUSICIENS DESTINÉS À DESCENDRE DU CIEL VERS UN MONT DE SOCIABILITÉ RAFFINÉE. LE DÉCOR, PEINT EN PERSPECTIVE POUR FAIRE OUBLIER QUE L'ON ÉTAIT DANS LA GRANDE SALLE DE LA FOIRE. LES COSTUMES, LA MUSIQUE, LES EFFETS DE SURPRISES... TOUT ÉTAIT RÉUNI POUR ÉBLOUIR LES CONVIVES.

CET ÉVÉNEMENT RESTA GRAVÉ DANS LES MÉMOIRES ET LES AMBASSADEURS NE CESSÈRENT D'EN PARLER...



Sommaire

8 Motors

- 8/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
14/16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
18/22 **ActuEvenement** Circuit Moulay Hassan au Castellet par Amal Razine
24/28 **ActuEvenement** Essai Jaguar et Land Rover par Amal Razine
30/34 **ActuEvenement** Essai Kia Sorento par Amal Razine
36/39 **AutoConcept** Mazda RX Vision Concept par Youssef Bennour
40/45 **AutoException** Ferrari GTC4 LUSO par Amal Razine
46/51 **AutoException** Porsche 911 R par Youssef Bennour
52/56 **AutoException** Lexus RC 350F Sport par Youssef Bennour
59/63 **AutoException** Ford C Max par Amal Razine



64 >75 Entretien du mois **Christophe LAPIERRE**

Gentleman Racer par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 76/81 **AutoLégende** Porsche 904 : Une pistarde à l'ADN Porsche par Youssef Bennour
82/83 **MotoException** Yamaha MT-09 par Lina Mouafak

84 L'Homme

- 84/85 **Montres** Tag Heuer Monza 40th Anniversary par Lina Mouafak
86/87 **Cigare** 28^e Festival de Habanos par Antoine Dalmas

88 Lifestyle

- 88/91 **Evasion** Circuit de Donington Park par Lina Mouafak
92/93 **Art** Caroline Bocquet par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

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

www.gentlemendriversmag.com

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



76

40



64



59



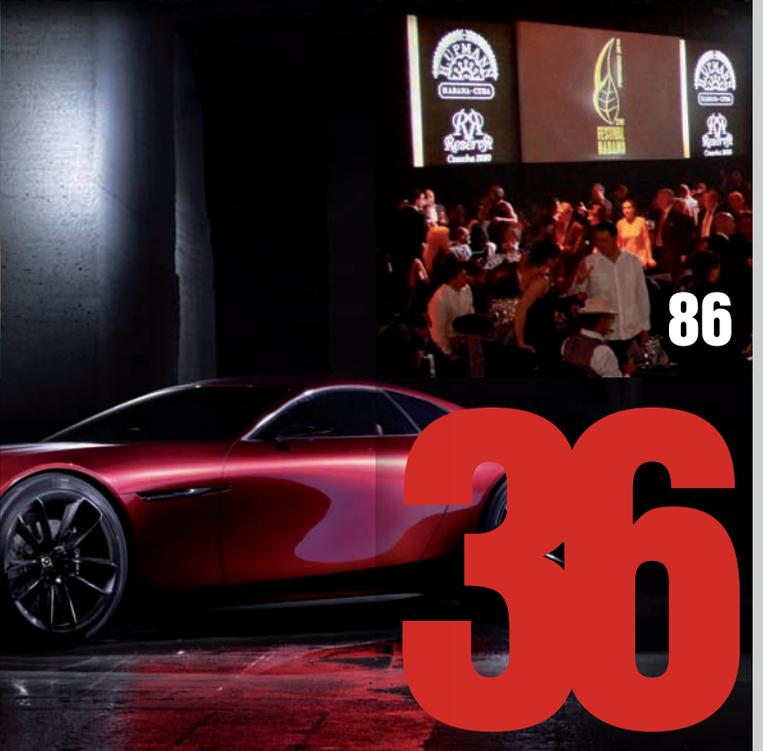
84



52



88



36



86



82



46

Club Argus Maroc : Deuxième rencontre de l'année



Et de deux ! Le Club Argus Maroc vient de réunir pour la seconde fois consécutive de l'année, les professionnels et les experts du secteur automobile, autour

d'une thématique clé du marché de l'occasion. Il s'agit de la seconde réunion annuelle du Club Argus Maroc, qui en compte quatre par an. La rencontre a réuni une cinquantaine de personnes, issues de différentes activités du secteur de l'automobile. Il s'agit en l'occurrence des importateurs, des assureurs, des loueurs, des sociétés de LLD, des garagistes, des journalistes spécialisés et autres. L'événement s'est articulé autour de deux thématiques : les opportunités et les risques que présente le VO, l'Auto Expo 2016 et la reprise. Ils ont confirmé à l'unanimité que le VO présente des opportunités confirmées et reste un soutien pour le véhicule neuf. Pour le cas du Maroc, le VO présente de conséquentes opportunités d'affaires, compte tenu de son volume, qui atteint quelque 350.000 unités par an et le niveau d'équipement national en motorisation nettement faible, par rapport à la moyenne régionale.

Toyota Dream Car Art Contest : Les vainqueurs primés



Ça y'est ! On connaît la liste des jeunes heureux gagnants du Toyota Dream Car Art Contest. Il s'agit d'une compétition artistique internationale organisée par Toyota dans plusieurs pays du monde dont, pour la première fois, le Maroc. Le concours vise à stimuler la

créativité des jeunes en les invitant à dessiner la voiture de leurs rêves. Pour la remise des prix aux gagnants, une cérémonie a été organisée par Toyota Maroc à l'Ecole des Beaux-arts de Casablanca, le 27 mars dernier. Au menu, de nombreux prix remportés par les gagnants, notamment un voyage au Japon. Ce sont 3 gagnants qui ont été distingués par catégorie d'âge (4 à 8 ans, 8 à 11 ans et 12 à 15 ans). Le jury, composé d'artistes plasticiens et de professeurs de l'Ecole Supérieure des Beaux-arts, a évalué les œuvres en compétition à la lumière de plusieurs critères artistiques. Un prix spécial a également été décerné à une œuvre choisie par le public à travers un vote organisé sur le site www.toyota.co.ma/dreamcar. Plus de 1.200 participants en provenance de plus de 40 villes du Maroc ont participé au concours, faisant de cette première édition marocaine un succès.

Total Startupper 2016: Who are the winners ?



La liste des différents vainqueurs du concours lancé par Total Maroc pour récompenser le « Startupper de l'année ». Jeudi dernier à Casablanca est désormais connue ! Les trois lauréats du concours avaient été distingués lors d'une cérémonie officielle de remise de prix. Le titre de meilleur startupper de l'année 2016 est revenu à Omar Kadiri, qui a développé le projet LIK. Il s'agit d'une application mobile, qui permet à ses utilisateurs de gagner facilement et rapidement du crédit téléphonique en contrepartie de réception de messages publicitaires. Amine Dehbaoui a, quant à lui, raflé le second prix pour son projet Flextick. Sa startup développe des étiquettes électroniques RFID fabriquées au Maroc, à des fins d'identification des animaux, mais également pour la traçabilité du cheptel, ses mouvements et sa reproduction. A la troisième place, on retrouve Omar Tantaoui El Araki, pour son projet Allo Oustad. Il s'agit d'un service de cours particuliers par visio-conférence. Il permet aux élèves d'obtenir de l'assistance par Internet auprès de professeurs spécialement formés et outillés.

C-High Tech, C-Pratique,
C-Design... **C-Max.**
Venez voir de plus près.



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 : un monospace 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



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
- Attaoula : 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 : 05 35 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

Shell V-Power Diesel Un nouveau carburant lancé au Maroc



Moins de deux ans après le lancement de l'essence Shell Fuelsave au Maroc, voici que Vivo Energy récidive, cette fois avec un nouveau gasoil. Ce fut d'ailleurs tout l'objet d'une conférence organisée le 24 mars dernier à Casablanca par Vivo Energy Maroc. Le gérant des produits Shell dans nos contrées a démontré toutes les vertus que possède un tel carburant. Ainsi, et selon le groupe, la formule de ce carburant aurait été pensée « pour nettoyer de manière active le moteur et protéger les pièces essentielles de celui-ci ». Il convient de préciser que le Maroc est le premier pays du groupe Vivo Energy à lancer le Shell V-Power Diesel ! Shell V-Power Diesel a été développé à travers un programme de recherche et développement, en s'appuyant sur les laboratoires de Shell Global Solutions. Durant la présentation de ce nouveau produit, Mohammed Raihani, directeur général de Vivo Energy Maroc, a annoncé son imminent départ à la retraite, dès le 1^{er} avril. Il sera remplacé par Asaf Sasao lu, ex-vice-président du département gaz pétrole liquéfié (GPL) Monde, au sein du même groupe.

Porsche 911 Turbo et Turbo S disponibles au Maroc en avril

D'une pierre deux coups ! C'est ce que s'attelle à réussir Porsche Maroc, durant ce mois d'avril ! La Centrale Automobile Chérifienne (CAC), qui est le distributeur exclusif de la marque, va introduire au Maroc les deux derniers modèles de la gamme 911. Il s'agit de la 911 Turbo et de la Porsche 911 Turbo S. Vous pouvez déjà commencer à passer commande pour ces deux modèles, qui se déclinent en version Coupé et Cabriolet. Sur ces deux nouvelles moutures, les nouveautés sont légion. Le moteur biturbo 6 cylindres 3,8 litres de la 911 Turbo

arbore dorénavant une puissance de 540 ch, suite à un véritable revamping technique apporté aux conduits d'admission au niveau de la culasse, mais aussi aux nouvelles buses d'injection et à l'augmentation de la pression de carburant. La Porsche 911 Turbo S est propulsée, quant à elle, par 580 ch, générés par de nouveaux turbocompresseurs, au volume plus important. Porsche reste ainsi le seul constructeur à miser sur la combinaison entre turbocompresseurs à géométrie variable et moteurs à essence.



Ford crée une filiale pour la mobilité intelligente



FORD SMART MOBILITY

Du nouveau chez Ford Motor Company, qui vient tout juste d'annoncer la création d'une nouvelle filiale dénommée « Ford Smart Mobility LLC ». Sa mission sera de concevoir, de créer et de développer le marché émergent des services de mobilité intelligents. C'est Jim Hackett, ancien CEO et vice-président de Steelcase, qui deviendra chairman de cette filiale. Ford Smart Mobility LLC, déjà opérationnelle chez Ford Motor Company, s'appuiera sur les produits, les technologies et les innovations Ford Smart Mobility, en collaboration avec les départements développement de produits, recherche et ingénierie, le service marketing et les équipes d'analyse de données déjà existants. Conçue comme une start-up, la filiale développera des services de mobilité intelligents, commercialement prêts. Ford aspire ainsi à devenir leader en connectivité, mobilité, véhicules autonomes, expérience client et données analytiques.

HYUNDAI NEW TUCSON

ARRIVÉE

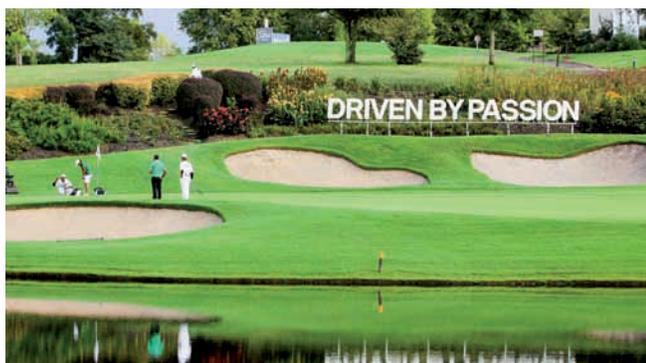


Vous l'attendiez ? Il est arrivé !

Il dépasse tout ce que vous aviez imaginé. Venez le découvrir dans tous nos showrooms et vivez l'expérience New Tucson !

259 000 Dhs

BMW Golf Cup International Un place sur le podium pour les golfeurs marocains



BMW aime le green ! Ainsi, le Fancourt Golf Resort à George, en Afrique du Sud, a accueilli du 7 au 12 mars dernier, la finale mondiale du « BMW Golf Cup International ». La pelouse de ce prestigieux parcours a accueilli pas moins de 100.000 participants à travers le monde. Quelque 122 golfeurs venus de 43 pays étaient en lice. Ils étaient tous qualifiés pour disputer le plus grand tournoi pour amateurs. Après trois tours sur les deux terrains de golf conçus par Gary Player, Montagu et Outeniqua, l'équipe du Maroc, composée des trois gagnants du tournoi qualificatif organisé par la Smeia, importateur exclusif de la marque BMW au Maroc, en octobre 2015 au Royal Golf d'Anfa Mohammédia, a fait un excellent parcours, en décrochant la troisième place mondiale, avec 288 points, juste derrière Taiwan (324 points) et le Japon (293 points).

Wafa Assurance Solutions de financement Wafa oto

Se préoccupant du bien-être de ses clients, Wafa Assurance a lancé une nouvelle formule de financement de l'assurance automobile. En effet, les clients de l'assureur pourront payer leur prime d'assurance automobile auprès des agences en 3, 6 ou 10 mensualités. Pour une prime d'assurance de 2500 DH, le client qui choisira de la payer sur 3 mois, déboursera 833,33 DH TTC, alors que les frais de dossier coûteront à peine 54 DH TTC. Pour mieux servir sa clientèle et répondre à ses exigences, la démarche a été simplifiée et la durée du traitement des dossiers a été écourtée. La

gamme Wafa oto offre une multitude de prestations et des formules sur mesure, adaptées à différents budgets et besoins en couverture. Wafa Assurance dispose d'un large réseau d'agences, procurant à la clientèle un service après-vente de qualité et des solutions d'indemnisation express.



Ford Salaf Lancement d'un financement exclusif

En partenariat avec WafaSalaf, leader du financement au Maroc, Ford MEA et SCAMA groupe Auto Hall viennent de lancer le label « Ford Salaf », qui regroupe différents produits de financement, exclusivement proposés dans les showrooms d'Auto Hall. Les partenaires comptent travailler ensemble sur le développement de produits, services et programmes marketing adaptés aux besoins des clients. Peter Weiner, directeur régional de Ford Financial services business, Ford Motor Credit Company, Afrique et Moyen-Orient, a rappelé que la vision de Henry Ford était d'ouvrir des autoroutes à toute l'humanité et qu'il était satisfaisant de pouvoir aider à réaliser cette vision au Maroc aussi. Grâce à ce partenariat, le client aura droit à un service d'une qualité irréprochable, puisqu'un seul interlocuteur pourra lui offrir un ensemble de services de financement. Présent depuis plus de 100 ans au Maroc, Ford, à travers cette nouvelle offre, prouve son engagement envers une clientèle marocaine, qui a su lui exprimer sa fidélité au fil des ans.



SAMSUNG

Galaxy S7 edge | S7



Repoussez les limites du Smartphone

Parce que nous croyons que la vraie innovation est celle qui shift votre quotidien, Samsung lance le nouveau **Galaxy S7 edge**. Un smartphone qui vous fait vivre des sensations tellement inattendues qu'il a fallu inventer de nouvelles expressions pour les décrire, #Shift4s7.

Avec le Samsung **Galaxy S7**, Repoussez les limites du Smartphone .

Rendez-vous sur [facebook/Samsungmaroc](https://facebook.com/Samsungmaroc) pour découvrir ces nouvelles expressions :
#Domorephone #nightography #Infinymemory #lifeproofing #viewtiful #Galaxystem #Useiteasy

#Shift4S7

Renault e.dams Double podium à Mexico



Pour la première course de la compétition 100% électrique de la FIA sur l'Autodromo Hermanos Rodriguez, au volant de la Renault Z.E. 15, les pilotes Sébastien Buemi et Nico Prost ont signé un double podium. Lors du tout premier ePrix de Mexico, 5e manche de la saison 2015/2016 au Championnat FIA de Formula E, les pilotes Renault e.dams ont donné le ton dès les deux séances d'essais libres, en signant le meilleur temps de leur groupe de qualification respectif, pour accéder à la Superpole. Mais cette course n'a pas été de tout repos pour Sébastien Buemi, qui, après une lutte acharnée pour la deuxième place avec Di Grassi, sans résultat, a pu bénéficier de la disqualification de ce dernier, suite à une enquête des commissaires après la course. En effet, sa monoplace a été jugée non conforme, ce qui lui a valu une exclusion. Grâce à cette performance, Renault e.dams conforte sa place en tête du classement Team et Sébastien Buemi en tête du classement des pilotes.

Ford Mustang Shelby GT-H 50 ans chez Hertz

Aux Etats-Unis, la Ford Mustang Shelby est tout un symbole, qui n'a rien perdu de son aura à travers les années. Alors forcément, quand la fameuse entreprise américaine de location de véhicules Hertz, décide d'ajouter à son offre une Mustang Shelby GT350H, noir et or, en 1966, cela crée l'évènement. Avec le slogan « Rent a racer », Hertz offrait la possibilité à ses clients de prendre le volant durant quelques jours du modèle mythique. Si en 2006, Ford, Shelby et Hertz ont profité du lancement de la nouvelle Mustang pour présenter la Mustang Shelby GT-H. Célébrant, aujourd'hui ses 50 ans au sein du catalogue de Hertz une nouvelle génération

a vu le jour. Conservant le même nom et les couleurs qui ont fait son succès parmi les locataires, à savoir noir et or, elle est préparée par Shelby, dont le travail s'est limité à l'esthétique du véhicule puisque sous le capot, c'est toujours le V8 5.0 développant 44 ch et 542 Nm qui officie. Les 140 exemplaires prévus seront distribués à différentes agences Hertz aux Etats-Unis et les clients pourront les réserver dans la série Adrenaline Collection.



Tesla Model 3 Success Story



En première mondiale, Elon Musk, le grand patron de Tesla, a dévoilé en Californie la toute nouvelle petite berline électrique nommée Model 3. Grâce à ce nouveau modèle, dont la commercialisation débute fin 2017 aux États-Unis et en 2018 en Europe, le constructeur américain s'adresse à un public plus large. Ce lancement s'inscrit dans le cadre de la stratégie de la marque, qui veut décupler ses ventes d'ici 2020 et il faut dire qu'avec la Model 3, c'est bien parti, puisqu'elle vient de battre le record de la marque en précommandes, grâce aux 325.000 réservations réalisées en à peine une semaine. Il faut dire qu'elle reflète parfaitement la philosophie de la marque et affiche fièrement son appartenance à travers ses lignes largement inspirées des Model S et X. A l'intérieur aussi, le style tant chéri par le constructeur américain est respecté et les clients auront donc droit à une planche de bord qui n'accueille qu'une tablette tactile en son centre. Si la fiche technique n'a pas été révélée, le PDG de Tesla a communiqué qu'elle atteindrait les 100 km/h en moins de 6 s et que l'autonomie serait de 350 km.

MY MAGNIFIQUE VOYAGE

SOFITEL TAMUDA BAY BEACH & SPA



LE SOFITEL TAMUDA BAY BEACH & SPA CÉLÈBRE
LE NEW FRENCH ART DE VIVRE ET VOUS FAIT LA
PROMESSE D'UN SÉJOUR PIED DANS L'EAU
EXCEPTIONNEL.

ROUTE DE SEBTA - 93200 M'DIQ TETOUAN - MAROC
HB216@SOFITEL.COM | TÉL. +212 539 716 200



La Suite Plage

Life is Magnifique in Tamuda Bay!



Le Marché des Saveurs



Le So Spa



OPENING SOON | L'ADRESSE ARTY-CHIC DE LA MOROCCAN RIVIERA

INSTALLÉ SUR LA PLUS BELLE PLAGE DE LA MÉDITERRANÉE MAROCAINE, LE SOFITEL TAMUDA BAY BEACH & SPA DÉVOILE SON CONCEPT ARTY-CHIC. CHAQUE UNIVERS FAIT VIVRE L'EXPÉRIENCE GLAMOUR DE LA MOROCCAN RIVIERA : DÉJEUNER À LA VOILE BLEUE, VIRÉE EN YACHT AU LARGE DES CÔTES DU ROYAUME... LA JOURNÉE S'ENCHAÎNE AVEC UN SOIN SO SPA. SON CHARMÉ SE RÉVÈLE ENCORE À LA TOMBÉE DE LA NUIT, DANS SON AMBIANCE RAFFINÉE OÙ LA FÊTE AU SO BEACH & NIGHT LOUNGE EST À SON APOGÉE. DÉCOUVREZ NOS MAGNIFIQUES ADRESSES DANS PLUS DE 40 PAYS SUR

WWW.SOFITEL.COM

Ford Phares anti- éblouissement



Les avancées dans le monde automobile ne cessent de nous surprendre, mais parfois, à chercher l'innovation, d'autres éléments sont relégués au second plan. Ford veut aujourd'hui rectifier le tir, en proposant sa technologie Glare-Free Highbeam. Grâce à cette technologie, vous ne risquez pas de gêner les usagers de la route qui viennent en face. Pour cela, ces phares anti-éblouissement font appel à une petite caméra implantée au-dessus du pare-brise. Bénéficiant de réglages spécifiques, cette caméra peut détecter jusqu'à une distance de 800 mètres, les phares ou feux arrière des autres véhicules. La Glare-Free Highbeam s'appuie également sur le système d'éclairage adaptatif des phares Dynamic Led et c'est l'ensemble de ces 2 systèmes qui permet aux modèles Ford d'ajuster l'angle du faisceau et l'intensité des feux à l'un des sept paramètres selon la vitesse, la luminosité, l'angle de braquage, la distance du véhicule précédent ou l'activation des essuie-glaces.

Bentley Continental GT Black Speed

Tout le monde avait les yeux braqués sur l'Australie puisque son Grand Prix inaugurait la saison de Formule1. Bentley a profité de cette occasion pour présenter l'édition ultra-limitée de Bentley Continental GT. Il s'agit de la Black Speed. Un nom on ne peut plus clair pour l'anglaise. Développée avec l'aide de la division Mulliner, cette édition limitée de Continental GT a été créée exclusivement pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Dans une robe noire avec des détails en rouge, elle gagne en sportivité et en agressivité. Ces deux couleurs sont également utilisées à l'intérieur, pour un contraste aussi dynamique qu'élégant. Les optiques à l'arrière ont subi un traitement particulier, pour conserver le côté sombre

de cette édition limitée. Chaussée d'imposantes jantes en alliage léger de 21", les couleurs de la carrosserie ont été respectées. Pour se différencier, elle a droit au lettrage « Black Speed », aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur. Sous le capot, l'anglaise fait toujours appel au V12, avec ses 625 ch et son couple de 820 Nm.

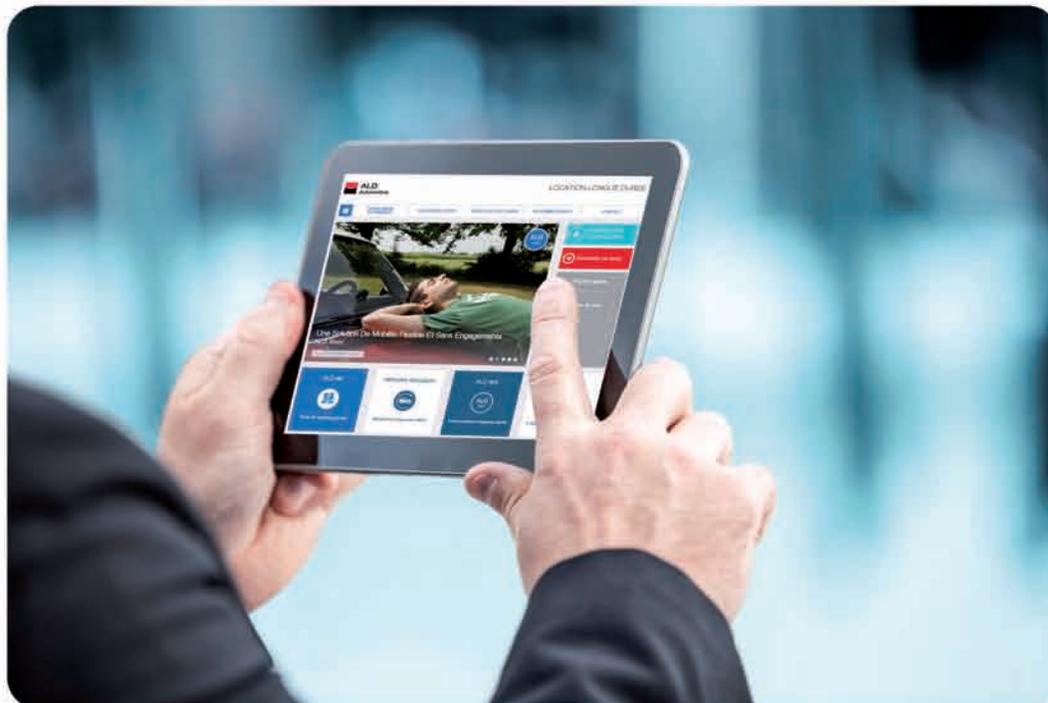


Audi R8 Spyder Première à New York

Après la présentation de la nouvelle génération du coupé R8 d'Audi, c'était tout naturellement au tour du Spyder de se dévoiler au public. Et c'est au Salon de New York que le cabriolet allemand a fait sa grande première. Basé sur une nouvelle plateforme, il se veut plus court, plus large et plus léger que le précédent. Faisant toujours appel à une capote en toile, il lui faut à peine 20 secondes pour la ranger, au moment où il est possible de faire cette manœuvre en roulant jusqu'à 50 km/h. Prévüe pour la fin d'année, la R8 Spyder fait appel au même V10 que le coupé. Ce bloc de 5,2 litres, développe 540 ch et est accouplé à la fameuse boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports. Alors que le Spyder affiche 158 kg de plus que le coupé, à cause de ses renforts de structure, il n'accuse cependant qu'un retard de 0,1 s sur l'exercice du 0 à 100 km/h avec un temps de 3,6 s. Mais là où le Spyder marque des points, c'est grâce à sa fonction de roue libre, qui réduirait sa consommation en carburant de 10%.



L'ENGAGEMENT
EST DANS L'ADN D'ALD



Engagés à vous offrir un **service de qualité** quelle que soit la nature de votre **demande**

ALD Automotive, **leader de la LLD au Maroc**, vous offre une gamme de services et produits adaptés aux besoins de votre entreprise

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

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

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

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



LET'S DRIVE TOGETHER



www.aldautomotive.ma

par Ahmed Kseibati



LE NOUVEAU CIRCUIT MOULAY EL HASSAN PRÉSENTÉ AU CASTELLET

Pour le premier rendez-vous de l'année du WTCC sur le circuit du Paul Ricard, le Maroc était sous les feux de la rampe, grâce au nouveau tracé du circuit de Marrakech et suite à la prestation du fringant Mehdi Bennani, qui a, encore une fois, démontré l'étendue de son talent, en montant sur le podium.



MOROCCO MOROCCO

JVC KENWOOD
LASER

JVC KENWOOD
AON

JVC KENWOOD
AON
LUKOIL

JVC KENWOOD
HONDA
G. Targui

Actu événement



C'est au Castellet et plus précisément au circuit Paul Ricard, un haut lieu du sport automobile et européen, que la presse internationale, y compris marocaine (Gentlemen Drivers était de la partie) avait rendez-vous avec la présentation du nouveau tracé du circuit Moulay El Hassan par Ali Horma, PDG de Marrakech Grand Prix. L'évènement avait d'autant plus de

symbolique qu'il coïncidait avec la première manche du WTCC du calendrier 2016, qui s'est tenue sur le circuit français les 2 et 3 avril.

« Notre souhait est de promouvoir la ville et le sport à travers un évènement majeur tel que le WTCC, mais également de proposer le seul circuit permanent au Maroc ». Cette déclaration de Ali Horma résume





à elle seule toute la philosophie qui sous-tend la transformation du circuit. La refonte a consisté à reprendre pour partie les portions de lignes droites déjà connues, avec une nouvelle partie s'étendant derrière les installations du paddock déjà existantes. En contrepartie, la longueur du circuit passera de 4,6 à 3 km. De ce fait, la piste

auparavant totalement urbaine, sera dorénavant semi-permanente et 1,8 des 3 kilomètres du tracé sera exclusivement consacré à la compétition. Dessiné par l'agence de l'architecte Hermann Tilke, le nouveau tracé de Marrakech offre plus de courbes, plus de zones de freinage et plus de spectacle, assurent les organisateurs. Ce développement permettra ainsi à



Actu évènement



d'autres épreuves d'être organisées durant l'année. Ainsi, hormis la course du WTCC, il sera possible d'exploiter en permanence le circuit notamment pour organiser d'autres compétitions, effectuer des essais ou pour tout simplement donner des cours de pilotage et de prévention routière. Il reste enfin à préciser que les travaux de développement du circuit Moulay El Hassan ont coûté la bagatelle de 18 millions DH financés dans le cadre d'un partenariat public privé.

Non content de s'illustrer en abritant l'unique circuit en Afrique jouissant d'une homologation grade 2 de la FIA, le Maroc a également brillé lors du week-end grâce à l'excellente prestation de notre compatriote Mehdi Bennani, qui rappelons-le est le seul pilote arabe et africain participant au WTCC, lors de la première manche du calendrier 2016 de ce championnat. A noter que ce premier rendez-vous de la saison s'est distingué par la première participation de Volvo.

Lors de la première course, Mehdi Bennani a réussi à se hisser sur le podium grâce à une deuxième place

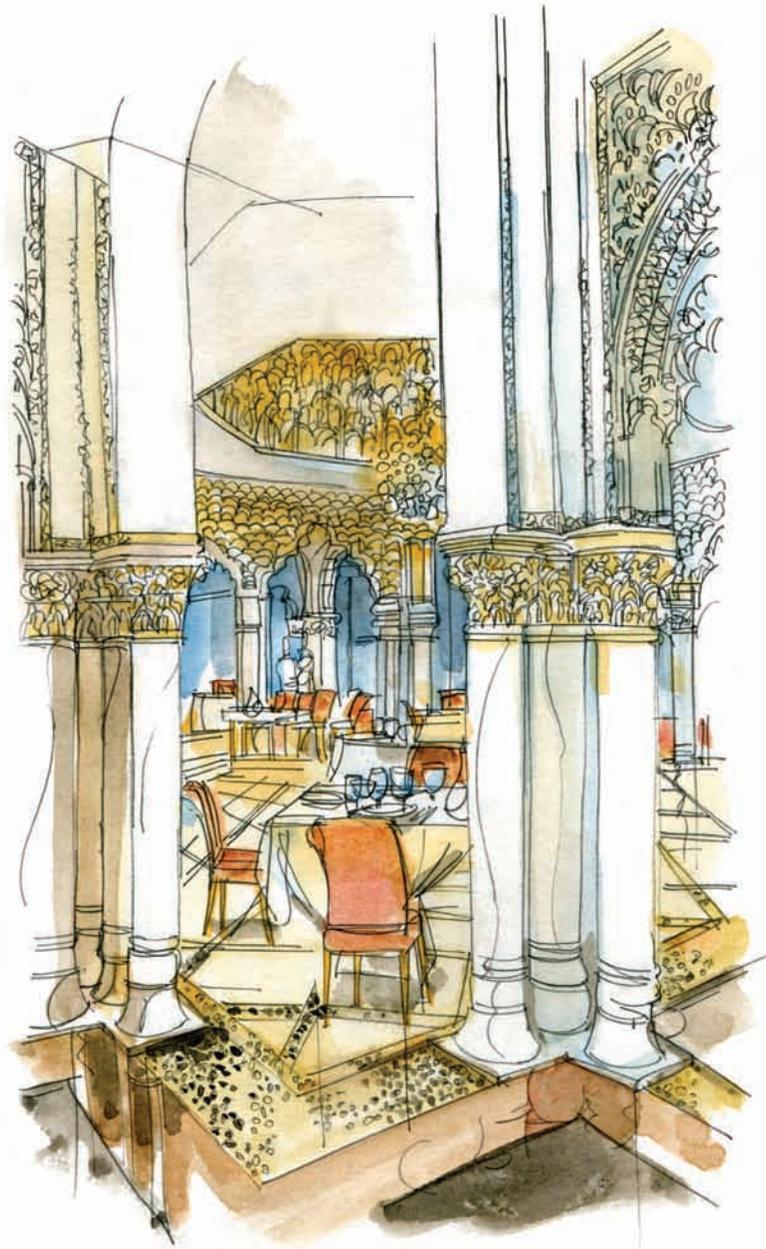
obtenue de haute lutte lors d'une course très agitée et marquée par des joutes entre les protagonistes du championnat, notamment Tarquini, Filippi, Huff et Muller, qui a écopé d'une pénalité.

Lors de la deuxième course, Mehdi Bennani n'a pas perdu de sa hargne, cherchant coûte que coûte à bien se positionner dans un peloton de plus en plus nerveux. Mehdi se bat face aux Lada de Catsburg et Valente, pour gagner davantage de points. Au final, le Marocain obtient une très honorable huitième place, qui lui assure le leadership dans le WTCC Trophy, suivi du britannique Tom Chilton, son coéquipier dans le team Loeb racing.

Il y a lieu de noter que le circuit Moulay El Hassan accueillera dans sa nouvelle version la quatrième manche du WTCC, les 7 et 8 mai, mais également, pour la première fois, une course de GT3, avec la tenue d'une étape du GT Tour, lors du même week-end.



REDÉCOUVREZ LE RESTAURANT DE LA COUR DES LIONS



Es Saadi Marrakech Resort - © Ahmed Belghiti Alaoui

Le Es Saadi Marrakech Resort et le chef Fatéma Hal, célèbre ambassadrice de la Gastronomie marocaine, vous invitent à un voyage gustatif inoubliable.

La cuisine marocaine est avant tout une cuisine d'amour et de patience, transmise de mère en fille. Elle a toujours su prendre et donner, c'est une cuisine qui raconte des siècles d'histoire. Elle garde ses techniques ancestrales, mais elle aime aussi se tourner vers l'avenir : généreuse, variée, sucrée, salée, elle sait jouer sur les gammes d'épices pour créer l'accord parfait et donner le ton juste à ses plats.

Fatéma Hal



ES SAADI

MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

par Amal Razine

JAGUAR ET LAND ROVER À L'ASSAUT DE LA PISTE

Le temps d'une journée sur le tarmac de l'aéroport de Benslimane, les journalistes de la presse automobile marocaine ont pu goûter aux joies de la première édition « Jaguar Land Rover Experience ». Gentlemen Drivers était de la partie. Récit





JAGUAR
EXPERIENCE

Actu évènement



Samedi 19 mars 2016. Sous un ciel couvert, une brochette de SUV Land Rover rutilants sont parqués à l'entrée de la piste de l'aéroport de Benslimane, prêts à être malmenés le temps d'une demie-journée par des journalistes de la presse automobile, invités par SMEIA à participer à la première édition de « Jaguar Land Rover Experience ». Il s'agit d'un concept international organisé pour la première fois au Maroc.

Après un briefing par les instructeurs venus spécialement de France et la distribution des badges, le bal est ouvert, par une manœuvre de freinage d'urgence, histoire de vérifier qu'un SUV tel que le Range Rover Sport V6 308 ch dépassant les 2 tonnes

peut freiner sur une très courte distance, même lancé à 80 km/h. Une prouesse possible grâce à un système ABS amélioré ainsi qu'à l'intervention de l'ESC, qui garantit la stabilité du véhicule. Ce baptême du feu nous met tout de suite dans le bain et nous met l'eau à la bouche pour ce qui va suivre. Le second exercice allait être beaucoup plus percutant, puisqu'il fallait, au volant d'un Evoque diesel de 190 ch, ainsi que d'un Discovery, tester le comportement routier à travers un slalom où les manœuvres d'évitement et le freinage sont les maîtres mots. Les crissements des pneus et la gomme brûlée ont attesté de l'intensité des essais, caractérisés par une conduite débridée des journalistes, complètement pris au jeu. Résultat:





la vitesse et les manœuvres extrêmes n'ont pas eu raison de la stabilité stupéfiante de nos véhicules d'essai, qui, rappelons-le sont handicapés par un centre de gravité haut par rapport à celui des berlines. Outre la sophistication des trains roulants et le recours assez prononcé à l'aluminium dans la construction des carrosseries, nos SUV sont restés rivés au bitume, grâce à une kyrielle d'aides à la conduite qui sont offertes de série sur tous les SUV de Land Rover. La troisième et la dernière séquence de la matinée nous a emmenés dans les méandres de la forêt de Benslimane, où une piste accidentée et émaillée d'ornières a mis en relief les capacités off road de haut vol des SUV de la marque. Même le plus prestigieux

de la gamme, le Range Rover V8 de 338 ch n'y a pas échappé. Nous avons été bluffés par le confort distillé par sa suspension pneumatique et son aisance dans des passages les plus improbables. Le mérite en revient à un correcteur d'assiette et aux systèmes d'aide à la descente (HDC-Hill descent control), ainsi qu'au Terrain Response. Avec ses différents modes, à savoir Normal, Neige, Sable, Gravier, Boue, Ornière, Roche et finalement un mode Dynamique pour la route de tous les jours, ce système permet au véhicule de fonctionner de manière optimale, pour une plus grande sécurité et pour une progression plus aisée. Des gadgets, somme toutes, inventés par la marque anglaise, qui a toujours été aux avant-postes dans le



Actu évènement



domaine du franchisement. Encore plus mirifique est la prestation de l'Evoque, que l'on croyait réservé aux quartiers chics. Ce dernier est un pur Land Rover, fier de son ADN de franchisseur et le fait savoir en tenant la dragée haute à ses grands frères.

L'après-midi, séquence émotion avec la marque au félin et ses félidés prêts à bondir. Il s'agit en l'occurrence de la nouvelle baby Jag (Jaguar XE diesel 180 ch), la nouvelle XF, ainsi que la sublime F-Type. Au menu, un exercice de freinage d'urgence et des manœuvres d'évitement à 50 km/h. Poussées dans leurs derniers retranchements, nos voitures d'essai n'ont pas bronché, acceptant même parfois les excès de zèle de certains conducteurs enthousiastes, qui s'en sont donné à cœur joie, sous le regard bienveillant

de nos instructeurs. Là aussi, les aides à la conduite ont laissé une grande marge de sécurité, même lors des manœuvres extrêmes et situations d'urgence. Bien entendu, les yeux étaient tous rivés sur la F-Type, cabriolet avec sa sonorité envoûtante et sa ligne suggestive. Son V6 de 340 ch nous catapultait à chaque pression sur l'accélérateur entre les cônes installés sur la piste pour la circonstance. On ne s'en lasse pas.

Cette belle journée s'est clôturée en apothéose, avec un tour de piste de la F-Type, pilotée avec les aides à la conduite déconnectés. Un moment de pur bonheur, qui nous a démontré que les produits des marques Jaguar et Land Rover offrent un bon compromis sécurité/plaisir de conduite.



SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

WTCC

FIA World Touring Car Championship



AFRIQUIA
افريقيا

RACE OF MOROCCO



7-8
MAY

CIRCUIT MOULAY EL HASSAN
marrakechgrandprix.com



ESSAI KIA SORENTO LE CONFORT AVANT TOUT

Considéré comme le fer de lance de Kia, le Sorento en est aujourd'hui à sa troisième génération. Visant essentiellement le marché de l'Amérique du Nord, ce nouvel opus s'est embourgeoisé, en mettant fortement l'accent sur le design et le confort. Pour tester les qualités de ce SUV, l'importateur exclusif de la marque (Kia Motors Binomeir Group) nous en a prêté le volant. Récit.





Événement



Depuis l'introduction de KIA au Maroc en 2002, le Sorento s'est vendu à quelques 6.000 clients, ce qui témoigne de sa popularité dans le royaume. Cette troisième génération entend faire mieux, grâce à de nombreux atouts, à commencer par un design bien rafraîchi.

Esthétiquement, le nouvel opus offre un design accrocheur, avec un look général « haut de gamme ». L'élément qui distingue ce nouveau modèle, c'est avant tout son nouveau « museau », un terme qui lui sied parfaitement, puisque les designers de Kia

associent ses formes à celle d'un nez de tigre ! Au centre trône une nouvelle calandre, plus travaillée et bien mise en valeur par un traitement plus raffiné, à travers un motif de losange tridimensionnel. Les blocs optiques avant et arrière changent également. Sur les versions haut de gamme, on remarque la présence d'antibrouillards à LED quadruples. Le profil, quant à lui, se caractérise par une ceinture de caisse haute, des montants de toit massifs, ainsi que des surfaces sculptées.

Avec ses dimensions généreuses (une longueur de





4.780 mm, une largeur 1.890 mm et une hauteur de 1.685 mm), affirmer que le nouvel opus est imposant est presque un euphémisme. D'où un espace intérieur très généreux et accueillant, aussi bien pour les passagers avant que ceux à l'arrière. La modularité est aussi très bien pensée, puisque les sièges s'escamotent facilement dans le plancher, via une languette. Bon point également pour les très nombreux rangements à bord, qui devraient assurément séduire la famille. Le coffre, lui, est au diapason, en offrant 605 litres en configuration 5 places et jusqu'à 1.722 litres tous

sièges rabattus. Il est à noter que le Sorento peut offrir 7 places. Les deux sièges du fond se manipulent aisément, mais on y accède avec difficulté. Ce qui ne signifie pas qu'il faille les réserver aux enfants, puisque seuls les plus de 1,80 mètre sentiront leur tête frotter contre le pavillon.

Une fois installé à bord, on est tout de suite interpellé par la qualité perçue, qui fait un sérieux bond en avant. Les plastiques sont désormais moussés et les matériaux de bonne facture. Dommage que l'ensemble manque un peu d'originalité, malgré une planche de



Actu évènement



bord redessinée plutôt fonctionnelle et ergonomique. Pour le confort, les sièges réglables électriquement et chauffants, pour le conducteur et le passager avant, mettent tout de suite à l'aise et invitent au voyage.

Pour le reste, les équipements dernier cri sont presque tous de série sur la version dont nous disposons (Active). Ainsi, la dotation proposée inclut la clim automatique, les jantes alu' de 18", le radar de stationnement, l'allumage automatique des phares, les rétros rabattables électriquement, l'autoradio à écran tactile, avec connexions USB, Bluetooth à streaming audio. Côté sécurité, c'est également Byzance, comme en atteste la kyrielle d'équipements de sécurité active (ESP, régulateur adaptatif, détecteur d'angles morts, direction paramétrable, etc.) proposés de série.

Mais la pièce maîtresse de ce pachyderme de plus de 1,9 tonne se trouve sous le capot. Il s'agit d'un quatre cylindres 2.2 CRDi, bien connu dans le groupe Hyundai/Kia, dont la puissance a été portée à 200 ch. Il bénéficie de nouveaux injecteurs et il est associé à un Stop & Start. Lors de notre prise de main, nous avons été agréablement surpris par les progrès notables en matière d'insonorisation et de vibrations, par rapport à son prédécesseur. En outre, le quatre cylindres est plus agréable à mener sur les grands axes, où le couple maxi (441 Nm) suffit à déplacer les 1.953 kg de l'engin. Seul un léger manque de souplesse à haut régime vient parfois nous rappeler qu'il s'agit d'un moteur diesel. Mention bien également pour la boîte automatique à six rapports qui, tout en faisant preuve

de fluidité et de réactivité, privilégie beaucoup plus une conduite coulée. Faisant appel à un convertisseur de couple et à des trains épicycloïdaux, cette boîte se fait oublier la plupart du temps, ce qui est déjà beaucoup. Il n'y a qu'en montagne qu'on se sent obligé de recourir à la commande manuelle séquentielle pour exploiter le frein moteur. Quant à la consommation, qui ne dépasse que rarement les 9 litres aux cent, elle reste très raisonnable, compte tenu du poids du SUV et de sa puissance.

Somme toute, l'autoroute reste incontestablement le terrain de prédilection du nouveau Sorento, où ses suspensions souples (présence d'un train arrière multi-bras) et son insonorisation soignée font merveille. La suspension très prévenante a le mérite de gommer les aspérités et autres saignées, tout en limitant la prise de roulis, du moins tant que l'allure reste raisonnable. Car lorsqu'on se risque à bousculer ce gros matou en virage serré, il montre ses limites. Décidément, la conduite très musclée n'est pas sa tasse de thé. Vous voilà prévenus !

Au final, le Sorento est un véhicule performant et bien équipé. De plus, il ne fait pas payer trop cher ses qualités, en s'affichant à un prix démarrant à 334.000 DH, assorti d'une garantie de 5 ans. Un positionnement très avantageux par rapport à la concurrence.



DRIVER' CUP

Trophée de golf international de l'Automobile à Tanger

4^{ème} Edition

En partenariat avec
l'AMICA
&
LE HILTON GARDEN INN TANGER

130 VIP rassemblés sous le signe du fairplay

18 équipes de 4 golfeurs défendront les couleurs de votre entreprise

Samedi 23 Avril 2016
Au royal golf de Tanger

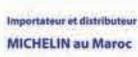


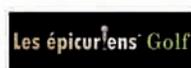
LA DRIVER' CUP, 4^{ème} édition du Trophée de golf International de l'Automobile à Tanger est intégrée dans les 9 trophées multi sponsors, sectoriels, et inter-entreprises de SwingEvents. LA DRIVER' Cup a lieu tous les ans en clôture du "Salon de la Sous-traitance Automobile" organisé par l'AMICA.

LA DRIVER' CUP est une autre façon de promouvoir ce secteur; en favorisant dans la convivialité, les relations entre les différents acteurs constructeurs, équipementiers, logisticiens et leur environnement fournisseurs.

35, Avenue du 2 Mars - 22 000 Casablanca
Em@il : contact@swingevents.ma
Swing Events Infos Tél : 05 22 2744 50 - Gsm : 06 61 06 22 94

SPONSOR	Officiel Exclusif	Partenaire officiel	Officiel Boisson	Platinum	Privilege	Gold	Silver
							

SPONSOR	PARTENAIRES						
							

PARTENAIRES	EPICURIEN	MEDIAS	Officiel Media
			
			
	LE PARCOURS DES SENS TANGER		



mazda

RX VISION

**UN CONCEPT CAR
HAUTEMENT AGUICHEUR !**





ARTO CONCEPT

Il était sur les stands de Mazda au dernier Salon de Tokyo. Il a récidivé avec une apparition très remarquée au Salon de Genève. Il s'agit bel et bien de l'inoubliable concept-car RX-Vision de chez Mazda. Difficile de ne pas l'avoir aperçu, paré d'un rouge flamboyant, couleur typique des dernières productions Mazda, avec un style largement inspiré par le design «Kodo», qui signifie «l'âme du mouvement», et qui est tant vanté par la marque sur ses Mazda6 et MX5, pour ne citer que ces deux modèles... Ceux qui l'ont approché de près constateront qu'à l'intérieur, l'ambiance est restée

pour le moins minimaliste. Serait-ce parce qu'il s'agit d'un simple concept car et que la version définitive sera un tantinet plus garnie ? Toujours est-il que sur l'actuelle mouture du concept, on retrouve un combiné d'instruments ultra basiques et des sièges baquets au design plutôt simple. Mais si l'intérieur est sobre, le concept car se rattrape avec une cosmétique externe extraordinairement aguicheuse ! En tout cas, elle a



su faire retourner bien des têtes et faire chavirer bien des cœurs, auprès des chalands qui ont arpenté les dédales des deux derniers salons, nippon et helvét. Le modèle est largement doté des proportions d'une voiture de sport à traction arrière et moteur à l'avant. Sous le capot, c'est bel et bien une Mazda ! La belle s'équipe en effet d'un moteur rotatif de nouvelle génération, comme le fut le coupé RX-7, mais aussi

plus récemment le RX-8, dont la fabrication a cessé en 2012. Le bloc porte le nom de SKYACTIV-R. Cette nouvelle génération de moteurs dit « Wankel » (du nom de son inventeur, prénommé Felix) pourrait donc animer un grand coupé issu du concept RX-Vision, que beaucoup baptisent déjà RX-9. Même Mazda confirme qu'un nouveau modèle arrivera bientôt, mais sans en donner le nom.

Ferrari

GTC4 LUSO

NÉE POUR RÉGNER





Une nouveauté chez Ferrari, ça crée toujours l'évènement et même quand les nouveaux modèles pleuvent, comme c'était le cas au Salon de Genève, elle réussit toujours à se distinguer de la concurrence et à faire en sorte que le public vienne en masse sur son stand. Cette année, le cheval cabré a créé la sensation avec sa GTC4 Lusso, qui comme son nom l'indique, est un coupé GT à 4 places. Et pour ceux qui en douteraient encore, Ferrari a préféré rappeler que c'était un modèle de luxe.



Quand il s'agit d'un lancement pareil, Ferrari ne laisse rien au hasard. Tout est étudié, jusqu'au moindre détail ! La nouvelle 4 places de la marque s'est dévoilée au public suisse, tout juste comme l'a fait son ancêtre la GT4 en 1971 et surtout celle qu'elle vient remplacer, la FF, dévoilée en 2011, qui a ainsi permis à la marque de renouer avec sa tradition des grandes GT 2+2. Aujourd'hui à travers la GT4 Lusso, Ferrari non seulement rend hommage à son passé, mais écrit également une nouvelle page de sa riche histoire. Sur le stand de Ferrari au Palexpo de Genève, impossible de ne pas la remarquer, même si elle ne porte pas de robe rouge. Les équipes de Maranello ont

prouvé, une fois de plus que peu importe la couleur choisie, une Ferrari est toujours impressionnante. Il n'y a qu'à voir la GT4 Lusso présentée en blanc et en gris pour s'en rendre compte. Chaque ligne du break de chasse est un concentré de l'essence de la marque. Agressive, sportive, mais d'une élégance extrême, la nouvelle venue de la famille annonce clairement ses prétentions. La face avant rappelle tout naturellement celle de la FF, avec son long capot bien nervuré. Un V12, cela prend de la place, ses feux en forme de boomerang allongé font que les ailes avant paraissent encore plus musclées. La GT4 Lusso a droit à un nouveau bouclier et à une calandre plus subtile et élégante, au milieu de



laquelle le cheval cabré a sa représentation chromée. Pour laisser respirer le monstre qu'elle abrite, elle opte pour des entrées d'air latérales plus modernes et marquant surtout une rupture avec la FF. De profil, une ligne puissante et des flancs bien galbés lui donnent ce signe distinctif être la reine de sa catégorie. À l'arrière, les designers se sont notamment inspirés de la F12. Une poupe bien musclée et les deux feux arrière ont été remplacés par quatre feux ronds, comme sur les anciens modèles de la marque.

En ouvrant la portière, vous découvrez le monde merveilleux de Ferrari, qui offre ce qu'il y a de mieux à ses 4 occupants, certes, mais avec une mention spéciale

pour le conducteur. Vous pouvez vous mettre dans la peau d'un pilote, sans que votre colonne vertébrale n'en souffre. La GTC4 Lusso a droit à des sièges baquets en cuir, qui offrent au conducteur et à ses passagers un maintien et un confort irréprochables. Au simple contact avec le volant multifonctions (les commandes de phares, essuie-glace et clignotant, le bouton de démarrage et le manettino de sélection des modes de fonctionnement des moteur, boîte et transmission), au centre duquel trône fièrement le cheval cabré, Ferrari a fait en sorte de transmettre de fortes sensations, avant même de réveiller la bête. Sur la console centrale, au design moderne et épuré, avec



un large écran LCD de 10.25 pouces situé au centre, permettant la gestion du système infotainment, se conjuguent et se marient parfaitement, cuir, fibre de carbone et touches de chrome. Les passagers arrière ne sont pas en reste, puisque eux aussi ont droit à des baquets et bien que la garde au toit pourrait gêner les plus grands de taille, une fois le moteur en marche, ils n'y feraient même plus attention.

Suite à leurs études, les équipes Ferrari ont déduit que la clientèle, qui avait acheté la FF, aimait davantage rouler et c'est pour cette raison que la GT4 Lusso a emprunté à la F12 Tour de France son système à roues arrière directrices, pour une maniabilité et un comportement qui ne feront que satisfaire son conducteur, jour après jour. Sous le capot, elle fait appel à un V12 de 6,3 litres, qui détient le record de la catégorie quant au taux de compression avec une

valeur de 13,5 :1. Avec ce bloc, qui développe 690 ch et un couple de 697 Nm et un rapport poids/puissance de 2,6 kg/ch, elle laisse de côté sa vocation familiale, en expulsant le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes.

Dans une sphère automobile où les modèles se ressemblent de plus en plus, Ferrari trouve toujours le moyen de créer la sensation, que ce soit à travers les lignes de ses modèles, leur intérieur ou encore leur cœur rugissant. Bien évidemment, la GT4 Lusso réunit tous ces critères et est prête à se laisser conduire, aux quatre coins du monde.





PORSCHE 911 R

POUR LES PURISTES SEULEMENT !

« Je ne suis pas une simple voiture de sport. Je suis bien plus que cela ». Le slogan n'est nul autre que celui concocté par Porsche pour la sortie de sa 911 R. Tout droit issue des labos de Weissach, le fameux centre de recherches de la marque, la 911 R a choisi de s'inspirer de la 911 GT3, pour fonder son design et sa carrosserie. Le modèle est en soi un clin d'œil remarquable aux puristes de la marque. Et pour cause, il s'agit d'une 911 à l'état pur et d'une revenante en édition limitée à 991 exemplaires seulement.







Privilégiant la simplicité, la grille d'entrée d'air du moteur est épurée. Elle arbore un monogramme 911 R, au parfum rétro. Et ce n'est pas le seul rappel « vintage » de la cosmétique d'ensemble. Sur toute la longueur de la voiture, s'étirent deux bandes rouges. La belle a renoncé à l'aileron fixe, préférant le substituer par un escamotable. La 911 R est affublée d'une poupe qui s'élargit de 44 mm par rapport à celle

d'une 911 Carrera. Surbaissée, large et plate, elle est de fait mieux campée sur ses roues et revendique une sportivité exacerbée. C'est d'ailleurs dans les gènes de la marque ! Juste en dessous, les sorties d'échappement centrales sont peintes en noir. Elles relaient, sans la moindre distorsion, les sonorités d'un moteur atmosphérique, dont les six cylindres opposés à plat, sont nichés à l'arrière de la voiture.



Un seul mot d'ordre : légèreté ! Pas de surcharge pondérale donc, pour la 911 R, qui fait l'économie des kilogrammes avec une structure extraordinairement gracile. Le capot avant et les ailes de la nouvelle 911 R sont en plastique renforcé de fibres de carbone. Le pavillon est en magnésium, tandis que la lunette arrière et les vitres latérales arrière sont en polycarbonate. Les sièges arrière ? Escamotés, tout simplement ! Et

d'un. Il en va de même dans l'habitacle : moins, c'est mieux. La climatisation automatique et le système d'info divertissement disparaissent, mais restent disponibles en option. Les garnitures des portes à structure légère avec sangles d'ouverture et isolation réduite contribuent également à réduire le poids. Sur la balance, toutes ces interventions font ressortir un poids total de seulement 1.350 kg.

Le châssis de la 911 R est directement inspiré de la 911. Pour rendre son maniement aussi incisif et direct que sur une 911, Porsche a décidé de l'implanter très bas, avec un réglage étudié, pour absorber les à-coups de la boîte à vitesses manuelle et les différences de régime. Une particularité technique a été mise en œuvre dans la 911 R. Il s'agit d'un système inédit, qui oriente les roues arrière dans le sens inverse des roues avant, à vitesse réduite. Le véhicule gagne ainsi en stabilité dans les virages serrés. À vitesse élevée, le système

oriente les roues arrière dans la même direction que les roues avant braquées. Cela renforce la tenue de route, déjà exemplaire chez une 911, principalement à haute vitesse.

Championne du haut régime, la 911 R est capable de frôler rageusement le rupteur en caracolant à des régimes de 8.500 tr/min ! L'immense cylindrée de 4.0 litres développe pas moins de 500 ch (368 kW) ! On prend tout de suite la mesure de l'effort déployé par les ingénieurs de la marque, pour que Porsche s'instaure



en maître incontesté du downsizing. Jugez par vous-même : la puissance par litre de cylindrée est de 125 ch (92 kW) ! Couplé à une boîte à vitesses manuelle GT Sport à 6 rapports, le bloc « atmo » permet de propulser la 911 R de 0 à 100 km/h en 3,8s seulement, sous réserve que l'on soit suffisamment prompt à manier le levier. C'est d'ailleurs au 6e rapport qu'elle atteint sa vitesse maximale (323 km/h).

Une telle débauche de puissance serait logiquement impossible, sans un rapport poids-puissance

extrêmement bas. La nouvelle 911 R le porte à 2,7 kg/ch. La boîte à vitesses manuelle, à la différence d'une boîte automatique, tend à plaquer le poids du véhicule vers le bas. Débrayer, accélérer, embrayer. Chaque changement de vitesse devrait signifier une nouvelle montée d'adrénaline sur ce modèle, affublé d'une course de levier très courte, distillant ainsi tout le charme du pilotage à l'ancienne, doublé de sensations de conduite d'un modèle GT dans sa radicalité la plus absolue ! Sans compter le chant envoûtant du moteur, qui apportera assurément son surcroît de plaisir !





RC 350 F SPORT
LUXE TEINTÉ DE SPORTIVITÉ



A bright orange Lexus RC 350 F Sport is shown from a rear three-quarter view, driving on a paved road. The car's sleek, aerodynamic design is highlighted by its vibrant color. The background features a blurred landscape with green trees and a clear blue sky with light clouds. The car is positioned in the lower half of the frame, moving towards the right.

Lexus continue de diversifier sa gamme F Sport ,afin de faire face à la déferlante des constructeurs germaniques qui dominent le segment des coupés de luxe. En lançant sur le marché, le RC 350 F Sport, la marque japonaise avance l'argument de l'alliance entre le confort et la sportivité, pour tirer son épingle du jeu.



Venant enrichir la gamme F Sport de Lexus, le modèle RC 350 a été dévoilé au Salon de l'auto de Genève 2014. S'inspirant de la Lexus RC, il présente des caractéristiques de design extérieures et intérieures encore plus sportives et agressives. Ainsi, le nouvel opus s'inspire du concept car LF-CC qui fut présenté au Salon de Paris en 2012 tout en héritant des principales mimiques de la berline IS. Au menu, une calandre biseautée et entourée de chrome et des pare-chocs aux traits acérés. Par rapport à la IS, la calandre est cependant élargie, placée encore plus prêt de la route et dotée de barres transversales au lieu du nid d'abeille. De profil, le pli de tôle au niveau du bas de caisse allège les flancs très travaillés. Des badges F viennent également prendre place sur les ailes avant. Mais c'est finalement la partie arrière qui est la plus originale, avec des prises d'air creusant chaque extrémité. Les

canules d'échappement encadrant le diffuseur arrière participent à asseoir un véhicule campé sur des roues de 19 pouces à la finition métallique foncée.

A l'intérieur, l'habitacle est influencé par les concepts sportifs de Lexus. L'agencement est très carré, très agressif. La RC F Sport hérite d'un groupe d'instruments innovatrice de la LFA avec un anneau central mobile, ainsi que d'un volant de direction et d'un pommeau de levier de vitesses F Sport recouverts de cuir perforé noir, tandis que les sièges et les panneaux de porte sont recouverts d'une teinte de couleur rouge Rioja avec surpiqûres. Et pour parfaire la touche sportive, le pédalier et les seuils de portes en aluminium sont également de mise.



Parfaitement en phase avec cet agencement de qualité supérieur, l'équipement s'avère riche et raffiné comprenant, entre autres, la direction assistée réglable électriquement, les sièges avant chauffants et ventilés, la caméra de recul et le système audio Mark Levinson 17 haut-parleurs. S'agissant de l'arsenal de sécurité, la RC F offre de série huit airbags, le contrôle de stabilité, le contrôle de traction, l'EBD et l'assistance au freinage, tout comme les capteurs de stationnement avant et arrière et une caméra de recul.

Quoique secondaire sur ce type de véhicules, le côté fonctionnel n'a pas été éludé. En plus, d'un espace assez satisfaisant à l'intérieur, cette Lexus offre un coffre doté d'une capacité de chargement intéressante avec 423 litres. En tous cas, assez pour transporter

deux sacs de golf. Encore faut-il préciser que ce luxueux coupé n'a nullement pour vocation de jouer aux déménageurs.

Basée sur la plateforme de la berline GS, la RC 350 F Sport privilégie un comportement plutôt typé sport. Elle reçoit de ce fait une suspension variable adaptative (AVS). En réponse aux sollicitations du conducteur, des

Cylindrée : 5.0L V8 32s VVT-i
Puissance : 477 ch à 7100tr/min
Couple : 530 Nm à 4800tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1765 kg
Dimensions : 4.71/1.85/1.39
Réservoir : 66 l
Volume coffre : 366 l
Pneumatiques : 255/35 R 19 - 275/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 270 km/h
0 à 100 : 4.5 s
Consommation : 16.1/7.8/10.8 l/100 km
Autonomie : 507 km



mouvements de la caisse et de l'état du revêtement, le système AVS ajuste automatiquement et indépendamment la performance de la suspension au niveau des quatre roues. Lorsque le mode de conduite SPORT+ du véhicule est choisi, le système AVS est réglé au mode SPORT et permet au conducteur de ressentir un contrôle amélioré de la carrosserie et une réponse précise de la direction.

Aux améliorations apportées la suspension de la RC 350 F Sport s'ajoutent les avantages de la direction aux quatre roues que procure le système de maniabilité dynamique Lexus (LDH). Le système surveille la vitesse du véhicule, l'orientation des roues et les actions du conducteur, puis calcule l'angle optimal de chacune des quatre roues. Le système LDH peut gérer les angles de direction des roues avant et arrière pour améliorer la réponse au volant, l'adhérence des roues arrière ainsi que la maîtrise du conducteur et l'agilité du véhicule pendant un virage.

Au chapitre mécanique, la Lexus est mue par un bloc V6 3,5 litres qui développe 318 ch à 6 400 tr/mn pour un couple de 380 Nm à 4 800 tr/mn. Cette puissance est transmise aux roues arrière par une boîte de vitesses automatique à 8 rapports avec palettes au volant. En termes de performances, cela se traduit par un 0-100 km/h expédié en 6,1 seconds.

En définitive, ce coupé luxueux reste fidèle aux fondamentaux de la marque, avec un design original et surtout une finition de très bonne facture, un équipement riche et une motorisation puissante. Mais il ne faut pas se méprendre sur sa vocation, qui reste avant tout celle d'un coupé grand tourisme, dont le terrain de prédilection est de croiser à haute vitesse sur les grands axes en offrant un confort de la Classe Affaires.



VoitureAuMaroc.com
Votre Voiture Vous Attend!

LAND ROVER



Range Rover 2016 Casa **FLASHAuto**

Diesel 0 kms Boite Automatique 12 Cv V6 couleur blanc Version Autobiographie Sport Toutes options Keyless Go 5 caméras de recul vitres fumées

1 400 000 dhs - 06.11.01.01.08

LAND ROVER



Evoque 2013 Casa **AB auto**

Diesel 84 000 kms Boite Automatique 9 CV volant multifonctions radar stationnement régulateur de vitesse sièges cuirs ABS vitres teintées

350 000 dhs - 06.61.84.37.33

JAGUAR



XJ6 2005 Casablanca **Particulier**

Essence 169 000 kms 17 Cv 4 cylindres couleur couleur noir entretien maison jantes alu sièges cuirs électriques chauffants clim bi zone xénon cd mp3

88 000 dhs - 06 06 707 707

MERCEDES



GLA 2015 Casablanca **Particulier**

Diesel 11 000 kms 6 Cv Boite Automatique 180 cdi street style toutes options carrosserie aluminium cd dvd Clim Auto Ar/av bizona 7 rapports levier au volant

350 000 dhs - 06.61.330.400

AUDI



Q5 2011 Casablanca **Particulier**

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

295 000 dhs - 06.22.29.04.99

AUDI



Q7 2008 Casablanca **Particulier**

Diesel 12 Cv Automatique V6 couleur gris clair Pack S-line 3.0L dédouanée en 2009 sièges cuirs électriques chauffants jantes Alu 20" Xénon

205 000 dhs - 06.61.13.21.46

MERCEDES



Classe E 2012 Casa **Particulier**

Diesel 29 5000 kms boite automatique 9 CV couleur blanc E220 jantes alu ordinateur de bord sièges cuir électriques volant multifonctions régulateur vitesse

350 000 dhs - 06.36.41.73.05

MERCEDES



Classe M 2011 Casa **Particulier**

Diesel 91 000 kms 12 CV Boite Automatique V6 ML 350 Cdi 1ère main et entretien maison clim bi-zones jantes alu barres de toit marche-pieds

380 000 dhs - 06 61 18 91 36

BMW



Série 5 2012 Casablanca **Particulier**

Diesel 62 000 kms 7 CV Boite manuelle couleur bleu foncé 1ère main achetée chez SMEIA trois modes de conduite: Sport, normal et Eco

300 000 dhs - 06.41.33.09.55

par Amal Razine



Ford

C-MAX UNE NOUVELLE ÈRE

Dans le segment des monospaces, les designers doivent redoubler d'ingéniosité, pour faire une proposition intéressante au public. Lancé en 2010, le Ford C-Max revendiquait, certes, une ligne distinctive, au sein même de la gamme Ford, mais surtout au sein de sa catégorie. Pour lui donner un souffle nouveau et un air plus moderne, le C-Max est donc passé entre les mains des équipes de la marque, pour des retouches esthétiques, afin qu'il adopte, notamment, les nouveaux codes stylistiques que l'on a déjà aperçu sur d'autres modèles. Comme à chaque fois, le plus gros changement a été opéré sur la face avant, chose dont le public se rendra compte au premier contact visuel. Mais la nouveauté ne se limite pas au look, puisque de nouveaux équipements et surtout de nouvelles motorisations ont fait leur apparition.







Aujourd'hui, dans la sphère automobile, quasiment tous les modèles ont droit à un restylage de mi-carrière, avant le lancement d'une nouvelle génération. Si pour la majorité, l'évolution est tellement subtile qu'il est difficile de s'en apercevoir, il reste quelques modèles, dont les retouches sont plus appréciables par le commun des mortels. C'est bien évidemment le cas du Ford C-Max, qui se veut plus dynamique et surtout plus moderne.

En effet, le monospace, qui a toujours eu du succès

auprès des familles, a droit à un nouveau visage. Le C-Max, à l'instar de la Focus ou de la Mondeo, adopte l'imposante calandre trapézoïdale, clairement inspirée d'Aston Martin. Adoptant aussi des feux légèrement redessinés, son regard a gagné en agressivité. Pour afficher un look plus sportif, la calandre du bas s'est rétrécie, alors que la calandre principale, elle, s'est élargie. Le monospace affiche des lignes dynamiques et marquées, sans pour autant être torturées, puisque l'ensemble est dominé par des rondeurs rappelant



Cylindrée : 1.5L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 120 ch à 3600 tr/min
Couple : 250 Nm à 1750tr/min
Transmission : Avant

Poids et mesures

Poids à vide : 1403 kg
Dimensions : 4.38/1.83/1.63 (L/l/h)
Réservoir : 53 l
Volume coffre : 471 l
Pneumatiques : 205/55 R 16

Performances globales

Vitesse max : 184 km/h
0 à 100 : 11.3 s
Consommation : 4.7/3.7/4.1 l/100 km
Autonomie : 1073 km

clairement sa vocation. De profil, il fait toujours appel à une ligne de toit et de vitrage plongeante, avec une nervure latérale qui s'étend, des poignées de porte jusqu'aux feux arrière. À l'arrière aussi, Ford a joué la carte de la subtilité et le changement s'est limité aux feux, qui ne sont plus aussi imposants et dont le dessin est plus moderne. Pour que l'ensemble soit homogène, le hayon a également eu droit à son petit coup de crayon.

Dans l'habitacle, le Ford C-Max se veut sobre, avec un

design épuré et surtout des matériaux de qualité et un assemblage irréprochable. La principale nouveauté du monospace est son système multimédia inédit Sync 2. Grâce à son écran tactile de 8", il a été possible d'alléger la console centrale de ses boutons, bien que quelques-uns ont survécu. Dans ce segment, l'habitabilité est bien évidemment un point important et les clients du C-Max ne peuvent pas se plaindre. Avec ses 4,37 m de longueur, elle est non seulement spacieuse, mais se distingue aussi par sa modularité,

puisque le siège central, notamment, est escamotable et permet aux deux autres de coulisser diagonalement et dégager un meilleur espace aux coudes. Le volume de chargement, quant à lui, peut passer de 432 litres à 1.723 litres quand tous les sièges sont rabattus. Les modèles rivalisant aujourd'hui de plus en plus quant aux équipements technologiques, le Ford C-Max a droit à l'allumage automatique des phares, l'accès et démarrage sans clé, le système de pré-collision en ville, le Park Assist ou encore la caméra de recul, parmi tant d'autres.

Sous le capot, l'une des motorisations qui fera le bonheur des familles pour ses prestations et sa consommation plus que raisonnable, est sans doute le 1.6 TDCI, qui développe 115 ch et un couple de 270 Nm. Couplé à une boîte mécanique à 6 rapports, il affiche une consommation mixte de 4,5 l/100 km. Qui dit mieux ? Pour ce qui est des performances, le monospace atteint les 100 km/h en 11,3 s, alors que la vitesse de pointe est annoncée à 184 km/h. Étant une des références de ce segment, le Ford C-Max vient conforter son statut, avec un look plus dynamique,

un intérieur plus moderne et des motorisations qui lui permettent d'offrir à ses conducteurs de belles sensations. Disponible sur notre marché, il viendra rapidement envahir nos routes, pour le plus grand bonheur des familles à la recherche de leur future acquisition.





D K CM 7054

C-Max



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN RACER





CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN
RACER



L'homme impressionne par son humilité, sa pudeur, son accessibilité. Sportif accompli, chef d'entreprise qui excelle dans son domaine, Christophe Lapiere est un ambassadeur formidable pour les sports mécaniques et la ville de Montélimar, dont il est natif. Fils de l'ancien brillant pilote de course de côte Jean Lapiere, lequel était l'un des piliers de la discipline dans les années 70, notre gentleman driver est un personnage attachant et doué derrière un volant. Si Christophe Lapiere s'est fait connaître sur les circuits ces dernières années, en participant et avec un réel succès aux épreuves de la Porsche Carrera Cup, il n'en demeure pas moins un homme d'affaires actif en dehors des pistes où il brille durant les week-ends.



Entre sa vie d'homme d'affaires hyper actif et sa prometteuse carrière de pilote, il est sûr que Christophe Lapiere n'a pas beaucoup de temps à consacrer à ses loisirs et pourtant il y tient et se fait plaisir à chaque fois qu'il le peut. Amateur de belles sportives, surtout les Porsche, il n'hésite pas, lorsqu'il fait beau, à enfourcher quelques grosses cylindrées pour se faire plaisir, cheveux au vent. Entretien avec un pilote atypique, dont la monture porte le numéro 911



CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN
RACER

Votre amour pour l'automobile remonte-t-il à l'enfance ?

Je suis tombé dans la soupe dès mon plus jeune âge, grâce à mon père, qui n'emmenait avec lui à l'occasion des courses de côtes qu'il disputait en F2. C'était l'époque des Tarres, Maublanc, Frequelin, Mieusset Mammers etc... Mon père était l'un des cadors de cette époque, où il s'est souvent imposé. C'est dans cet environnement qui transpire l'odeur de la gomme brûlée et le râlement des moteurs, que j'ai appris à aimer la course

Ce monde m'a tellement fasciné que la première fois que mon père m'a mis sur un kart à Menton, je devais avoir quatre ans, j'avais deux énormes coussins pour que j'arrive aux pédales et je ne voulais plus m'arrêter du tout ... Ils ont été obligés de me mettre des pneus en travers,, car les moniteurs n'arrivaient pas à me bloquer et je me rappelle que mon père riait aux larmes et ma mère ne savait plus où se mettre tellement elle était embarrassée.

Votre père concessionnaire a-t-il eu de l'influence dans votre orientation vers l'automobile ?

Mon père était concessionnaire de British Leyland (Jaquar , Austin, MG etc.). Donc, j'ai grandi au milieu de ces voitures, un peu exceptionnelles à l'époque. Je me rappelle avoir commencé à conduire sur ses genoux et j'étais capable de manœuvrer seul une voiture dès 12 ans. Et là, je me rappelle d'une petite anecdote assez cocasse. Un jour, mon père s'est enfin aperçu

que j'essayais de faire des glissades pendant ses absences avec des voitures de la concession. C'est arrivé avec une Lancia Fulvia, car j'avais glissé un peu trop ... J'en ai gardé les marques physiques quelque temps.

Comment vous êtes-vous intéressé à la compétition automobile ?

Le sport automobile m'a toujours fasciné, même si j'ai longtemps pratiqué le football au sein d'un sport-études, puis en étant stagiaire pro en D2 à Thonon en 1982, avant d'arrêter sur une grave blessure au genou.

Comme beaucoup, j'ai mis le pied à l'étrier en pratiquant du karting, avant de m'inscrire à l'école de pilotage, considérée à juste titre comme la plus difficile et réputée, le Volant Elf Winfield, au Paul-Ricard.

Parmi les cinq finalistes sur les 220 au départ, j'étais le favori avec Faure, mais malheureusement une faute me fera perdre cette finale. Cela restera l'un de mes souvenirs les plus amers, surtout que j'avais des chances d'atterrir un jour en F1.

Et pourquoi le choix du rallye ?

Dès l'année suivante, la chance a voulu qu'un mécène me propose de piloter en rallye... Ce fut un baptême du feu, puisque ma première course ne fut rien moins que le Monte-Carlo en 1988 !! Et le moins que l'on puisse dire est que cette épreuve m'a marqué, d'abord



Biographie

- 1965** : Naissance à Montélimar, en France
- 1981** : Sport étude Thonon /stagiaire pro D2 (Lycée de la Versoie) arrêt sur blessure
- 1986** : Finaliste du Volant ELF, au Paul Ricard
- 1988** : Début en rallye au Monte-Carlo (34e au général / meilleur rookie)
- 1990** : 1re Victoire au scratch en national, avec une R5GT Turbo Gr.N
- 1992** : Champion de France des rallyes nationaux (BMW M3 GRA)
- 1993** : Équipe de France des Rallyes (Lancia Delta Gr.A)
- 1994** : Arrêt de la compétition automobile
- 2002** : Intègre le réseau officiel Porsche
- 2008** : Champion Porsche Cayman Cup
- 2009** : Champion Porsche Legend Cup
- 2009** : 24 H de Dubai (Porsche GT2 R)
- 2009** : 24 H de SPA (Porsche)
- 2010** : 24H de Daytona (Porsche)
- 2011** : Vainqueur Porsche World Carrera Cup B sur la Nordsleiff (Nurburgring)
- 2012** : Construction du nouveau Centre Porsche officiel de 2300 M2
- 2012** : Champion Porsche Carrera Cup B (Sébastien Loeb Racing) 9 victoires
- 2013** : Champion Porsche Carrera Cup B (Sébastien Loeb Racing) 5 victoires
- 2013** : Finale GT au Paul -Ricard avec comme équipier Sébastien Loeb sur la McLaren MP4/12
- 2015** : Champion Porsche Carrera Cup B (Sébastien Loeb racing) 7 victoires

CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN
RACER

parce qu'elle est prestigieuse, ensuite parce que j'étais assisté par un copilote débutant, qui m'avait aidé à trouver un budget mais n'envoyait pas de notes, car il était malade et pesait 95 kg

Malgré le peu de moyens dont je disposais en l'occurrence, une petite R5 GT Turbo et des copains pour faire l'assistance, je suis parvenu à réaliser des 16^e ou 18^e temps scratch. Il faut dire que sans une grosse pénalité à Gap, nous aurions fait un top 20 devant beaucoup de "cadors" de l'époque..

Cette performance m'a donné davantage confiance et c'est ainsi que j'ai commencé à gagner des rallyes régionaux et même en national au scratch, devant des autos beaucoup plus puissantes. Grâce à ces résultats concluants, j'ai pu trouver des budgets plus importants. Du coup, j'ai eu à ma disposition des voitures de plus en plus performantes, comme la BMW M3 GRA, qui m'a permis de devenir champion de France des rallyes nationaux, en 1992.

Fraîchement auréolé de ce titre, je fus contacté par un certain Jacques Régis, alors président de la FFSA, qui souhaitait m'intégrer à l'équipe de France. Un vœu exaucé, puisque j'ai rejoint l'équipe de France en 1993. J'ai fait partie de l'équipe GSA de Bruno Saby, avec le regretté Philippe Bugalski comme équipier sur une Lancia ex-usine.

Il ne m'a pas fallu beaucoup de temps pour m'adapter et tailler des croupières à des coureurs plus expérimentés. Ce fut le cas lors de ma première course (Rallye du Mont Blanc 1993) où j'ai joué des coudes avec Bugalski et les autres, voir même m'emparer du commandement sous la pluie !!

Malheureusement, une sortie de route dans une spéciale de la troisième étape m'empêchera de réaliser un véritable exploit avec cette voiture et l'on me reprochera de vouloir brûler trop vite les étapes

À ma décharge, j'ai dû expliquer que je n'avais pas le





te mps de fourbir mes armes et que je devais faire mes preuves très vite, pour me faire remarquer, vu le programme restreint sur cette voiture. Mais malheureusement, ce fut la fin de l'aventure pour moi.

Ne souhaitant pas revenir sur de plus petites épreuves, j'ai mis immédiatement un terme à ma carrière et j'ai décidé de réintégrer la concession de mon père, en essayant de m'épanouir dans un autre domaine que la course.

Parlez-nous de votre palmarès en sport automobile

Lors de ma carrière, j'ai remporté plusieurs titres, mais les plus importants sont : le championnat de France de s rallyes nationaux en 1992, le championnat de France Porsche Cayman Cup en 2008, le championnat de France Porsche Legend Cup en 2009, le championnat Porsche Carrera Cup France B en 2012, 2013 et 2015. Je suis également recordman de victoires en Porsche Carrera Cup France, avec 35 victoires en 72 courses. J'ai, par ailleurs, disputé les 24 Heures de Dubaï et de Spa en 2009, puis les 24 Heures de Daytona en 2010 où je me suis classé 22e.

En parlant de Daytona, qu'avez-vous retenu de cette expérience?

Daytona, c'est d'abord un rêve de gamin qui se concrétise, grâce à un ami, Oskar Slingerland, homme d'affaire et gentleman driver notamment en VdeV et qui a aussi fini sur le podium à Spa avec Prospeed en 2009. Il rêvait également de participer à cette épreuve et voulait essayer de monter une équipe capable de jouer le podium en GT. Il créa le projet de A à Z, trouvant une équipe américaine (MGM), mais surtout une structure à l'intérieur de cette équipe d'expérience avec Jim Bel (vainqueur en GT et Proto).

CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN
RACER

Pour les pilotes, l'équipe en imposait, avec, à mes côtés, Menten (vainqueur général Spa 2009 avec Corvette) et Markus Palmtala. La course ne s'est pas passée comme voulu, car Markus s'est fait percuter par un proto à l'arrière dans la nuit et nous sommes restés 3h23 au stand. Nous pensons sincèrement qu'on pouvait réaliser un résultat sans cet incident... Nous fûmes classés 22e, mais ce fut une aventure extraordinaire. La sortie du banking à 280km/h sur un circuit très bosselé, c'était de la montée d'adrénaline assurée !

Intégrer le team Sébastien Loeb Racing a-t-il été un avantage ?

Le Sébastien Loeb Racing est un très bon team, où l'ambiance est exceptionnelle. Les rapports avec Sébastien, Dominique et les ingénieurs sont très bons. De plus, Jean-Pierre Béchu compte une solide expérience en Cup. Jean-Pierre est la valeur ajoutée de l'équipe. Toutes les dispositions sont réunies pour qu'on soit concentrés sur le pilotage et les résultats positifs réalisés sont là pour en attester.

Vous avez eu le privilège de piloter la McLaren MP4-12 C aux côtés de Sébastien Loeb. La McLaren est-elle difficile à prendre en main ?

Elle n'est pas si compliquée que cela. En sortant d'une Porsche 911 GT3 Cup, tout semble plus facile. J'ai la chance d'avoir roulé dans plusieurs disciplines et cela m'a bien aidé. En seulement dix tours à Navarra lors d'une séance d'essais, je n'étais pas très loin de Mike Parisy et d'Andi Zuber. Au Paul Ricard, j'étais à 0.1s de Laurent Pasquali en essais libres. La McLaren est très agréable à piloter, sachant qu'elle a plus d'aéro que la Cup. L'ABS est tout simplement une merveille. Seul bémol, la MP4-12C est assez délicate à piloter, il ne faut pas la brusquer.

Quels sont les pilotes qui vous ont le plus marqué dans votre carrière ?

Mon pilote favori en F1 est incontestablement le magicien Ayrton Senna. C'est pour moi le pilote qui symbolise la "gagne" par excellence. En rallye, c'est Ari Vatanen que je plébiscite pour son engagement, mais le meilleur reste mon ami Sébastien Loeb, bien évidemment. Sa capacité d'adaptation est





phénoménale. Je me rappelle du GP de Pau 2012, où nous courions ensemble dans son team en Carrera Cup. Je pensais vraiment pouvoir aller le chercher. Malgré son peu d'expérience en Cup, il gagna les deux courses après avoir réussi les poles. J'ai compris ce jour là pourquoi il avait ce palmarès....

Pourquoi avez-vous décidé d'arrêter votre carrière, après les titres que vous avez glané en championnat de France ?

Je n'ai pas vraiment eu le choix, car il n'y avait pas de budget pour continuer à ce niveau en course. Je ne voulais pas revenir en catégorie inférieure. Je me suis donc consacré à aider mon père dans ses affaires et à développer la vente de voitures de sport, principalement les Porsche et nous avons décidé de nous spécialiser dans cette marque qu'il connaissait déjà pour en avoir possédé et moi, par passion pour la marque.

Pourquoi vous êtes-vous intéressé spécialement à la marque Porsche ?

Porsche et plus spécifiquement la 911, représentait pour moi la voiture de sport par excellence. Notre image étant fortement liée à la compétition automobile, nous avons commencé à nous faire remarquer en vendant de plus en plus de voitures un peu partout en France.



CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN
RACER

En 2002, ce fut la consécration, puisque Porsche France nous proposera d'intégrer le réseau officiel, en devenant point service dépendant d'une grande ville. En 2006, les points service sont supprimés. Nous serons alors nommés Centre service Porsche et dépendrons directement du constructeur. Cette évolution nous imposera l'agrandissement de nos locaux.

C'est ce que nous avons fait en 2012 : 2.300 m² de bâtiment au nouveau "Corporate Identity Porsche", sur 1,2 hectare de terrain, situé à la sortie de l'autoroute Montélimar-Sud. Nous distribuons une centaine de Porsche/an et enregistrons 800 à 900 entrées en SAV. En outre, nous disposons de 6 postes de travail, d'un show room de 800 m², d'un tunnel de préparation équipé des dernières technologies avec aspiration et recyclage des gaz. Le site est équipé également des stations de recharges pour les véhicules électriques de la gamme. Tous nos collaborateurs sont certifiés et en formation permanente à l'usine, jusqu'au niveau Gold pour les techniciens.

Depuis un an, Porsche Montélimar a développé sa partie "Classic", en restauration et à la vente. Le centre a, par ailleurs, participé au concours "Porsche Classic", au Porsche Experience Center du Mans, avec la restauration d'une 993 pré-série Ultraviolet et a remporté le prix "coup de cœur" pour la qualité de sa restauration mécanique, de son équipe, ce qui est très valorisant pour nos techniciens et notre centre, car nous serons ambassadeur de la marque au Salon international de Paris "Retromobile 2016", grâce à cette performance.

Quel est le modèle de voiture ancienne et moderne qui vous fascine le plus ?

Pour les anciennes de la marque, incontestablement, la 550 Spyder, que possédait James Dean. C'était la voiture de sport par excellence, symbolisant la liberté et l'insouciance.

Pour les modernes, la 918 est incroyable par sa technologie et ses performances, mais c'est indéniablement la nouvelle GT3 RS qui est la plus diabolique. C'est une 911 racée, puissante, efficace, belle tout simplement. C'est aussi l'image de notre marque, son ADN.



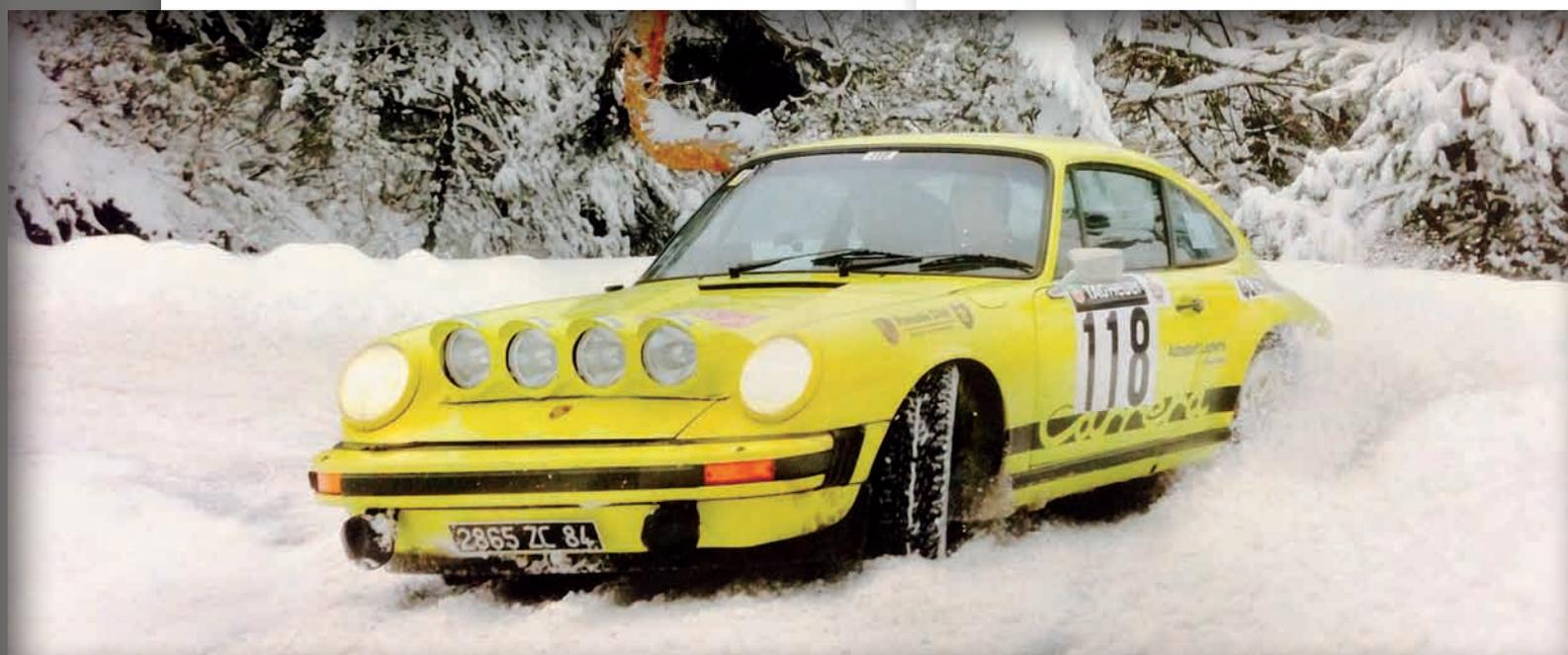


Quelles voitures utilisez-vous au quotidien ?

Je possède une Carrera 3.0 Bleu Mexico pour les sorties avec mon club ou pour me balader et une Panamera 4S qui reste une référence dans sa catégorie. Pour la ville, j'utilise une Smart ! Je suis également passionné de moto, que je pratique surtout l'été avec une 1400ZZR et une Harley Fatboy pour rouler cool ...

Quels sont vos autres hobbies ?

En dehors de mes activités professionnelles, j'ai beaucoup de hobbies. J'ai énormément joué au squash (niveau régional), au golf où j'ai remporté 2 fois le championnat départemental et j'ai également fait des courses de jet ski. Je me suis également mis au vélo et je distribue la marque BMC sur la région. J'ai pas mal d'activités sportives, c'est essentiel pour mon bien-être, afin de mieux gérer le stress professionnel et celui de la course. J'adore également les chevaux, ayant la chance d'avoir une propriété, j'en possède quelques uns dont un magnifique pur sang égyptien et un espagnol qui appartenait à Patricia Pellen, une cavalière connue dans les milieux de la tauromachie. Enfin, j'ai surtout ma fille Joane, la personne la plus importante de ma vie ...





PORSCHE

904

UNE PISTARDE À
L'ADN PORSCHE

La 904 est la seule Porsche issue des ateliers de Zuffenhausen sans arborer le logo Porsche. Dès sa naissance, l'usine craignait d'entacher son image de marque avec ce modèle qui semblait étrange. Et pourtant, avec un nouveau châssis, une carrosserie en "plastique", une nouvelle suspension, des formes intemporelles, Ferdinand Alexandre Porsche avait fait fort. La 904 reste une pierre fondatrice de la saga Porsche. Elle fut le point de départ de l'ouverture du service compétitions aux clients particuliers et permit la mise au point de la fabuleuse 906.







La Commission Sportive Internationale exigeant, à cette époque, une production minimale de 100 exemplaires pour l'homologation d'un véhicule en catégorie GT, cette nouvelle Porsche de course devait être d'un prix abordable, facile d'entretien, fiable et dotée d'un minimum de confort.

La 904 GTS est l'une des plus belles réalisations esthétiques de Ferdinand Alexander Porsche. Elle marque un grand pas en avant dans l'histoire de Porsche. Elle fut mise en chantier par Franck Tomala, directeur technique de la firme, avant que le jeune et enthousiaste Ferdinand Piëch ne le remplace, à la fin de l'année 1964. La 904 GTS, qui assure la succession des vieux spiders quatre cylindres, s'est montrée étonnamment polyvalente. Cette qualité fut même l'un des principaux arguments de vente avancés.

Intervenant à une époque charnière pour la marque, sa genèse ne fut pas de tout repos. Echaudé par ses déboires en Formule 1, Porsche décida, à la fin de la saison 1962, de recentrer ses activités vers les catégories Sport et Grand Tourisme. Accaparé par le coûteux projet 901, qui arrivait à maturité, Porsche souhaitait mettre un prix à son retour et désirait une seule voiture de course qui puisse être pluridisciplinaire, homologuée pour la circulation sur route et qui permette à son propriétaire de se rendre aux épreuves sportives sans avoir recours à une remorque ou à un camion. La Commission Sportive Internationale exigeant, à cette époque, une production minimale de 100 exemplaires pour l'homologation d'un véhicule en catégorie GT, cette nouvelle Porsche de course devait être d'un prix abordable, facile d'entretien, fiable et dotée d'un minimum de confort. Ainsi naquit la première GT 2 places à moteur central de Zuffenhausen. Pour trouver les moyens financiers nécessaires à l'opération, Porsche stoppe son programme de F1. La vente des GT devrait alors financer le projet.

L'objectif posé pour la type 904 était simple : Porsche ne voulait nullement construire une nouvelle voiture de sport destinée à la route, mais bien davantage se battre de nouveau aux avant-postes de la classe sport GT, après deux années sans succès. C'est ainsi qu'on explique le nombre d'unités construites, puisque l'homologation en tant que véhicule de compétition imposait le chiffre minimal de 100 exemplaires produits en série. Ce qu'assuma en partie le constructeur d'avions Heinkel de Speyer, qui produisit les carrosseries en fibre de verre. Cette coque de plastique était alors vissée et collée à un châssis en caisson de tôle d'acier ne pesant que 54 kg. Les roues à disque perforé étaient suspendues, sur les deux essieux, au moyen de triangles obliques renforcés à l'arrière par des jambes de force et associés à des ressorts hélicoïdaux et stabilisateurs transversaux. Pour des raisons économiques et de délai, la 904 n'adopta un certain nombre de solutions techniques intégrées à la panoplie des voitures de course que bien plus tard : coque en plastique, châssis à longerons et traverses caissonnées en acier, surface frontale réduite. Collée et boulonnée au châssis, la carrosserie était censée jouer un rôle structurel pour la rigidité de l'ensemble. Les sièges n'étant pas réglables, seuls



Cette coque de plastique était alors vissée et collée à un châssis en caisson de tôle d'acier ne pesant que 54 kg.



Les premiers prototypes sont fabriqués et testés dans le courant de l'année 1963. En avril 1964, le nombre suffisant d'exemplaires ayant été construit, la 904 Carrera GT5 est homologuée. Elle commence alors une longue carrière sur les circuits automobiles et dans les rallyes.

le pédalier et la colonne de direction s'ajustaient à la corpulence du conducteur.

Lorsque la Porsche 904 GT5 (Carrera GT5) fut présentée sur l'ancien circuit de la Solitude, près de Stuttgart, en novembre 1963, le monde spécialisé fut unanime : la voiture était sublime. La 904 GT5 n'était pas merveilleusement réussie uniquement par sa forme extérieure, c'était également la première construction à moteur central due à Porsche, présentant des caractéristiques routières exceptionnelles et vendue à un prix absolument sensationnel. Toutefois, si la voiture fit sensation et permit d'enregistrer d'emblée une vingtaine de commandes, il n'en restait pas moins que l'usine était confrontée à un problème de variation de rigidité, trop importante d'une voiture à l'autre.

Les premiers prototypes sont fabriqués et testés dans le courant de l'année 1963. La voiture est finalement présentée au public et à la presse en novembre 1963. En interne, il s'agit du projet 904, mais lors de sa présentation elle est finalement baptisée « Porsche 904 Carrera GT5 ». La production commence quelque temps plus tard, dans une toute nouvelle usine qui, elle aussi, a été bâtie pour fabriquer les nouveaux modèles 901/911. En avril 1964, le nombre suffisant d'exemplaires ayant été construit, la 904 Carrera GT5 est homologuée. Elle commence alors une longue carrière sur les circuits automobiles et dans les rallyes.

Après paraissant au printemps 1964, l'étonnante 904, officiellement la Porsche Carrera GT5, allait dominer toute la saison en remportant sa catégorie à Sebring, Spa, au Nürburgring et aux 24 Heures du Mans. Avec au tant de remarquables victoires signées par des voitures officielles et des écuries privées, la Carrera GT5 remporta assez facilement pour Porsche le championnat mondial en catégorie deux litres.



Grâce à un certain nombre de modifications, la plupart des défauts furent surmontés et les premières voitures purent être livrées à temps pour participer aux 12 Heures de Sebring 1964. Deux mois plus tard, le doublé à la Targa Florio des 904, désormais homologuées en GT et pilotées par Davis/Pucci et Linge/Balzarini, marquait le début d'une suprématie écrasante de deux ans et témoignait d'une parfaite adaptation à tous les genres de compétition.

Que ce soit au Tour de France Auto, aux 1.000 km du Nürburgring, à Monte-Carlo, aux 24 Heures du Mans ou à Reims, la petite deux litres faisait des merveilles et barrait souvent la route aux puissantes Ferrari 250 et AC Cobra. Ainsi, pour faire face à ce succès commercial sans précédent, l'usine dut se résoudre, au cours de l'année 1964, à fabriquer une série supplémentaire de vingt voitures.

Porsche avait souhaité utiliser le nouveau moteur six cylindres, le futur 901, mais le groupe n'avait pas encore été suffisamment testé pour propulser une voiture destinée avant tout à être un modèle compétition client. Le bien connu et très au point quatre cylindres à plat de 1 996 cm³ Type 547 Carrera à 4 ACT fut donc choisi en attendant. Il fut remis au goût du jour pour délivrer une puissance maxi de l'ordre de 180 ch à 7.000 t/mn, alimenté par deux carburateurs Weber. Le couple maxi est de 200 Nm à 5.000 t/mn. À ce moteur était accouplée une boîte à vitesses manuelle, nouvelle cette fois, à 5 rapports, une suspension à quatre roues indépendantes et quatre freins à disque. Le poids total de la voiture, avec un empattement de 2,30 m, était de 650 kg, ce qui conduisait à une vitesse maxi de 257 km/h.

En 1965, la puissance fut portée à 185 chevaux, grâce à des soupapes d'admission plus grandes et à une nouvelle distribution. En outre, la 904 reçut

la transmission de la 901/911, avec des rapports modifiés pour la course. Par ailleurs, l'usine développa pour son équipe compétition plusieurs versions spéciales. Ainsi, deux des voitures d'usine seront équipées en 1964 du moteur 8 cylindres de 2 litres utilisé en Formule 1. Plus tard, dans l'année 1964, elles seront équipées de moteurs six cylindres. Ces voitures n'étant pas homologuées en GT, elles courent dans la classe « prototypes ».

La Porsche 904 est une voiture de conception brillante. Ce n'est certes pas une véritable Grand Tourisme, car sa finition rudimentaire indique clairement sa destination tournée vers la compétition. Pétrie de qualités, la 904 GT3, marquant le début de l'ère des moteurs arrière chez Porsche, est l'un des modèles de course les plus emblématiques.

Polyvalente et joliment réussie, la 904 fait partie des modèles d'exception de la marque. À ce titre, son prix varie autour de 400.000 euros suivant son état, son historique et son palmarès. Il est à noter qu'un certain nombre d'exemplaires n'ont jamais pris part à des épreuves sportives et ont reçu une finition plus cossue.

On peut prétendre que sur 100 voitures fabriquées, 100 roulent encore aujourd'hui. De plus, au moins 50% d'entre elles furent détruites ou gravement accidentées, mais toutes furent reconstruites et continuent leur carrière. Par exemple, la 012, dite la "Robert Redford", car elle lui appartient, fut acquise en 1989 par un collectionneur belge, alors qu'il ne restait que le châssis et quelques morceaux de coque. La 021, quant à elle, fut détruite lors de la Coupe des Alpes de 1965, et entièrement reconstruite en 1966, à partir du châssis d'origine. En 2008, elle est vendue à Londres par Bonhams, à un niveau de prix inavouable.



YAMAHA

MT-09

La MT-09 de Yamaha est l'ambassadrice d'un concept radical en matière de conception de motos sportives. Dotée d'un châssis compact et d'un moteur trois cylindres au couple élevé, cette machine est conçue pour les pilotes à la recherche de sensations et d'émotions.

Pas encore full power en 2016, mais dotée de l'anti-patinage TCS et de modes de conduite spécifiques, la version 2.0 de la MT-09 n'a pas que son coloris Night Fluo pour plaire.

L'installation derrière le guidon de la MT-09 demeure toujours plus agréable pour les grands gabarits que pour les petits. La selle est placée à 815 mm du sol. Une fois en selle, la position de conduite déroute : à mi-chemin entre roadster sportif et supermotard, cette moto confère une posture de buste quasiment droit et bras écartés. Quant aux jambes, avec des repose-pieds hauts et reculés, celles-ci sont assez repliées.

Au contact, la planche de bord s'illumine. Elle s'avère lisible, bien que sur son écran compact fourmille une pléthore d'informations. Et encore plus en 2016, car juste à côté du barregraphe matérialisant la sélection d'un des trois modes de conduite, l'indicateur de niveau de l'anti-patinage fait son apparition. Il propose deux degrés d'intervention, léger ou élevé et peut être



désactivé. Comme pour le changement de mode de conduite au niveau du commodo droit, la commande de cette fonctionnalité TCS placée sur le commodo gauche offre une très bonne ergonomie, le pouce l'atteignant naturellement. En revanche, la commande de l'avertisseur sonore se trouve toujours trop près de celle des clignotants.

Sur la MT-09 2016, les modes de conduite ont sensiblement évolué. Toutefois pointu, le mode A conserve sa brutalité. Avec sa partie cycle affûtée, la MT-09 dévoile à nouveau son caractère sportif, épatant dans le sinueux.

La MT-09 vise juste sur le plan de la sportivité, avec son moteur fougueux et sa partie cycle légère et affûtée. Certes, elle reste perfectible de l'avant et en matière de confort : avec sa position de conduite particulière, l'ergonomie un peu spéciale de certaines commandes, sa selle glissante qui vous porte sur l'avant... Néanmoins, cette moto reste ultra compétitive cette année encore, notamment face aux autres trois-cylindres du marché, Triumph et MV Agusta en tête.



TAG Heuer

Monza 40th Anniversary

TAG Heuer célèbre les 40 ans de sa légendaire montre de pilote auto Monza, en éditant un chronographe qui reprend les attributs qui ont conduit au succès du modèle, mais en le modernisant.

Cette édition 2016 de Baselworld est placée sous le signe de l'exploration du passé.

TAG Heuer n'échappe pas à la règle, une bonne nouvelle pour les amateurs de montres typées vintage.

En 1976, Jack Heuer, arrière-petit-fils du fondateur de la maison, dessine un chronographe pour célébrer le 1er titre de champion du monde de Niki Lauda chez Ferrari. La maison horlogère suisse est alors chronométrateur officiel de la Scuderia (de 1971 à 1979) et c'est la première fois que l'inscription Monza fait son apparition sur le cadran d'une montre.

À l'époque, la montre est très racée, différente. Sa boîte coussin est inspirée d'un modèle datant de 1925. Chrono tout noir, équipé d'un pulsomètre et de l'échelle tachymétrique, des aiguilles et des compteurs rouges pour rappeler le côté racing, le design est nouveau et va contribuer à construire l'histoire qu'on lui connaît.

En 2016, TAG Heuer choisit de rester en grande partie fidèle à l'ADN de son aînée, la Monza Heritage, que vient de dévoiler la maison horlogère, venant célébrer les 40 ans de la prestigieuse lignée. Bien entendu, la fameuse boîte coussin d'origine est à l'honneur et elle est aussi toute noire, exactement comme le modèle historique, avec les aiguilles des heures et des minutes laquées noires et blanches, également comme l'original. Ceci est valable pour les indexes en SuperLuminova™ orangé vintage. De même figure le logo historique HEUER, sur le cadran qui marque aujourd'hui l'appartenance à la collection historique de

la manufacture.

Trait d'union entre le passé et le présent, la boîte est aujourd'hui fabriquée en titane grade 5, ce qui lui vaut d'être plus légère et plus résistante aux chocs. Le matériau est traité avec du carbure de titane, pour lui donner cet aspect noir mat puissant.

Le diamètre a aussi été agrandi, de la petite taille de 39 mm de l'époque, on passe aujourd'hui à 42 mm, qui la rend plus masculine et plus actuelle. Elle est équipée d'un bracelet « super racing » en veau pleine fleur noir surpiqué, qui reprend le dessin des volants à trois branches des voitures de l'époque.

À l'intérieur, trouve le calibre automatique 17, chronographe avec ses deux compteurs chrono à 3h et à 9h, pas trop près l'un de l'autre pour une belle harmonie générale du cadran. Le fond est vissé, gravé laqué rouge du fameux logo historique HEUER et numéroté.

Au final, la Heuer Monza d'époque est une pièce recherchée par les collectionneurs et n'a connu que très peu de rééditions. Ce modèle, qui célèbre ses 40 ans, fera sans doute date dans l'histoire du patrimoine de la manufacture, tant son inspiration est proche de l'esprit original. Ce modèle devrait trouver son public, sans difficulté !



65 TACHYMETER 60 PULSOMETER 200 150 120 100 90 80

MONZA
HEUER

70
75
80
85
90
100
110
120
130
140
150
160
170
180
190
200
210
220

30
20
10
40
20
60

AUTOMATIC
CALIBRE 17

SWISS MADE

8

HABANOS

28^e Festival de Habanos

Du 29 février au 4 mars prochain, la capitale cubaine accueillait le 28^e Festival du havane, le rendez-vous le plus important du cigare fait main, l'occasion pour la prestigieuse marque de cigares Cohiba de fêter en grand son 50^e anniversaire.

Du fait de ces nouveautés, ce festival est très spécial et accueillait cette année plus de 1.600 visiteurs d'une soixantaine de pays, un record,



Nommé récemment coprésident pour la partie cubaine de la société Habanos SA, Innocente Nuñez Blanco annonçait de nouveaux lancements, aussi bien dans des éditions spéciales que dans des produits de la ligne moyenne.

Du fait de ces nouveautés, ce festival est très spécial et accueillait cette année plus de 1.600 visiteurs d'une soixantaine de pays, un record, entre distributeurs, amateurs de cigares cubains et personnalités qui aiment et connaissent la force et la qualité du produit. Ils viennent le déguster, échanger et évaluer les futures négociations dans cette sphère.

Nuñez Blanco affirme que la marque Hoyo de Monterrey bénéficie aussi d'une présence importante à cette édition, avec le lancement de sa Réserve Cosecha 2012, de même que la marque Cuaba, qui fête cette année son 20e anniversaire, avec la présentation d'une édition spéciale et exclusive pour le réseau de boutiques spécialisées La casa del Habano, ainsi que la marque H. Upmann, à laquelle font honneur les visiteurs de cette 18e édition, avec une nouveauté importante dans sa ligne courante.

Par ailleurs, le Festival permettait de découvrir les Éditions limitées 2016 dans les marques Montecristo, Romeo y Julieta et Trinidad, sans oublier les deux nouveaux choix qui se sont intégrés récemment à la ligne Habanos Añejados : Partagas Coronas, Gordas Añejados et Hoyo de Monterrey Hermosos n°

4 Añejados.

Parmi les points du programme, l'inauguration de la Foire commerciale. Le Protocol Hall de l'usine El Laguito (siège social de la marque Cohiba) a accueilli une soirée d'hommage dédiée aux rouleurs de cigares. Elle a aussi donné aux participants l'occasion d'essayer les grandes nouveautés de l'année, telles que l'édition limitée 2016 de Trinidad Topes, le nouveau H. Upmann Magnum 54 ou encore l'édition spéciale Cuaba 20 Aniversario. Les participants au 18e Festival Habanos visitent d'ailleurs, ce jeudi 3 mars, l'usine emblématique, le lieu d'origine de la légendaire « Escuela de Torcedoras » (école des rouleurs de cigares). Les visites de cette usine sont très rares et une décennie s'est écoulée depuis la dernière fois.

Autre moment important : le traditionnel concours international Habanosommelier, où des visiteurs du monde entier font preuve de leur dextérité et de leur habileté dans le service du havane. À l'occasion de sa 15e édition, est élu le « Maître des maîtres ».

Il y a lieu de ne pas oublier la 3e édition du concours de la cendre la plus longue, une autre des activités attrayantes de ce festival, qui a lieu au Palais des conventions.

D'autres moments spéciaux du Festival : la visite des plantations à Vuelta Abajo (AOC)*, dans la région de Pinardel Rio, considérée comme la meilleure terre à tabac du monde.

Lifestyle

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DONINGTON PARK

Donington Park est un circuit permanent de sports mécaniques, situé près de Castle Donington, dans le North West Leicestershire (Angleterre), à deux pas du East Midland Airport.





Évasion de rêve

Construit en 1931, dans un amphithéâtre naturel, le circuit de Donington Park s'il permet aux spectateurs de bien voir les courses. Il a dès le début eu pour vocation d'accueillir des courses de motos. Fermé pendant la Seconde Guerre mondiale, il est racheté en 1971 par Tom Wheatcroft, qui lance alors de travaux de rénovation. Ré-ouvert en 1977, Donington accueille son premier Grand Prix en 1987.

Jusqu'en 2009, le circuit accueillera les GP de Grande-Bretagne, avant de céder sa place à Silverstone, déjà organisateur de l'événement entre 1977 et 1983. Dès la création du WSBK en 1988, Donington Park accueille l'épreuve britannique du championnat jusqu'en 2001, puis entre 2007 et 2009 et depuis 2011.

Donington est un circuit vallonné et contraignant, avec un fort contraste entre ses portions lentes et rapides et un tracé asymétrique, avec notamment sept courbes à droite pour seulement trois virages à gauche. Résultat, les pilotes sont souvent en appui prononcé sur l'avant. Il y a en effet beaucoup de virages où l'on rentre sur les freins, en appui sur les flancs des pneus, surtout vers « Old Hairpin » puis dans « Mcleans », où l'on est quasiment plein angle au moment d'attraper les freins. C'est dans la ligne droite en sortie de Coppice (le virage 8) que les pilotes atteignent leur vitesse maximale. Les virages lents comme les deux dernières épingles à la « Mickey Mouse » ne sont pas aussi délicats. Par ailleurs, il n'y a pas beaucoup de courbes à gauche et

avec des pneus, il faut faire attention, notamment dans « Craner » et « Goddards ». Les dépassements peuvent s'effectuer au niveau des deux épingles de la fin du circuit, où il suffit de se glisser à l'intérieur au freinage, mais aussi dans McLeans, où on déborde parfois à l'intérieur.

Les courbes sont à la fois aussi brusques qu'une chicane et aussi rapides qu'un long virage, où la vitesse ne tombe pas en dessous de 100 km/h. Les pilotes y courent dans le sens des aiguilles d'une montre, le pilote en pole position partant sur la gauche. Le pilote peut gagner du temps en augmentant sa vitesse en ligne droite et sa navigation experte entre ces deux courbes peut lui faire gagner de précieux dixièmes.

En janvier 2009, les autorités locales ont donné leur feu vert pour la rénovation des infrastructures du circuit, pour un montant de 110 millions d'euros. Les travaux porteront sur une réfection de la voie des stands, du paddock et des tribunes.

Depuis 2014, Donington est le quartier général des organisateurs du Championnat de Formule E FIA et les essais de pré-saison s'y déroulent chaque année.





Caroline Bocquet

1976 (Paris - **France**)

Née en 1976, Caroline Bocquet a tout d'abord étudié l'architecture d'intérieur et le design à l'Ecole Supérieure Camondo. Elle découvre ensuite le stylisme et décide donc de s'engager dans cette autre branche artistique.

La polyvalence de ses études lui a appris les bases et les techniques du dessin, mais lui a surtout permis de libérer son trait, et d'exploiter le riche moyen d'expression qu'est la peinture.

C'est en 2000, qu'elle fait le choix d'abandonner le stylisme, pour se consacrer exclusivement à la peinture.

Mais si ses toiles, aujourd'hui, révèlent autant de dynamisme et de force, c'est qu'elles reflètent l'essence même de Caroline Bocquet, animée par la passion du sport depuis son plus jeune âge.

Elle est en effet une ancienne sportive de haut niveau (gymnastique, puis saut à la perche), et il semble nécessaire de se pencher sur son tempérament et son vécu sportif, pour comprendre que sa quête du mouvement dans ses peintures n'est pas anodine.

L'énergie de la sportive se prolonge dans la gestuelle de l'artiste, rythmant ses coups de pinceaux de mouvements amples et engagés.

Sociétaire de la Fondation TAYLOR.
Membre de la Maison des Artistes.





Shell
V-Power Diesel



LE CHOIX DE LA PERFORMANCE*

Le moteur de votre voiture commence sa vie libre de tout dépôt ou corrosion. Cependant avec le temps, votre moteur fait face à des défis qui affectent sa performance. Destiné spécialement aux moteurs diesels, **Shell V-Power Diesel** est le nouveau carburant premium de Shell, conçu pour offrir une performance optimale à votre moteur.

Grâce à sa technologie d'additifs la plus avancée, **Shell V-Power Diesel** est conçu pour rétablir et maintenir les performances de votre moteur.

Avec **Shell V-Power**, vivez une expérience de conduite de haute performance.

**QUALITÉ
CARBURANT**
DE L'APPROVISIONNEMENT
AU CLIENT FINAL



* Ces effets et bénéfices peuvent varier en fonction du véhicule, des conditions de conduite et du style de conduite.



LÀ, AU CŒUR DES RÊVES, LE PLAISIR SE PARTAGE.

Le restaurant La Table du Royal Mansour Marrakech ré-enchanté le brunch chaque dimanche. La créativité de Yannick Alléno, chef étoilé, explore la richesse du terroir marocain et invite à l'évasion dans le monde des saveurs. Goûtez à la finesse des confitures aux agrumes du jardin, au moelleux des viennoiseries, au parfum océanique des poissons et crustacés, à la suavité des viandes, au naturel des légumes et des fruits qui composent à profusion la table des délices. Le plaisir des enfants s'exprime dans la traversée de la bibliothèque des desserts. Enfin, l'élégance de la salle à manger et la douceur du jardin rehaussent encore ce moment d'exception et de partage.



ROYAL MANSOUR
MARRAKECH

Horaires : de 12h00 à 16h00, tous les dimanches, du 13 mars au 5 juin 2016
1 250 MAD par personne - 450 MAD pour les enfants de 10 à 14 ans
Gratuit pour les enfants de moins de 10 ans / Maximum 2 enfants gratuits par couple

Réservations : T. +212 529 80 82 82 ou restauration@royalmansour.ma