30 DH

SEPTEMBRE 2016 - NUMÉRO 69

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

LAURENS VAN DER ACKER

DESIGNER PASSIONNÉ

Photo non contractuelle.

Nouveau CLA Coupé.
Fascinant de l'extérieur, raffiné à l'intérieur.

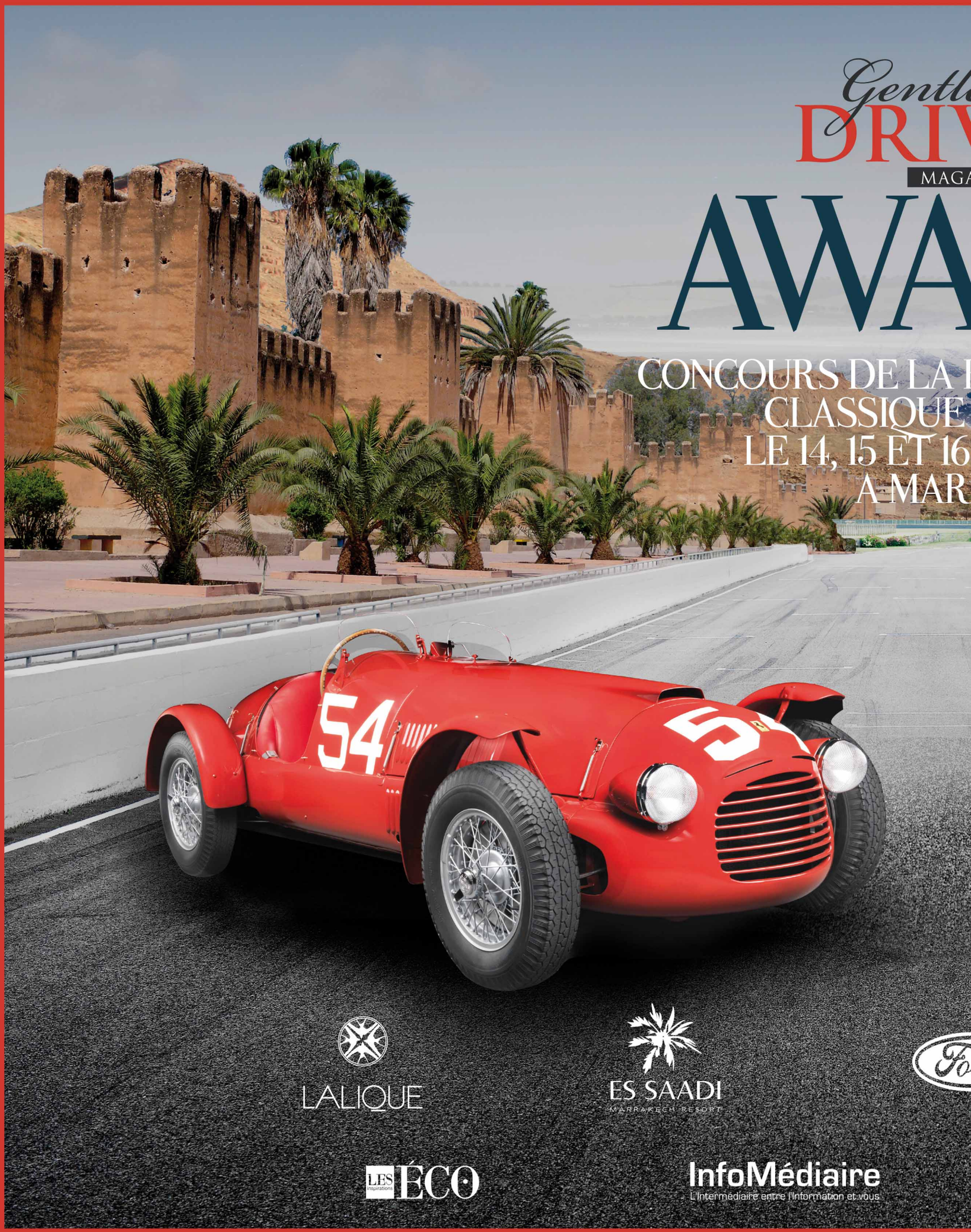
Préparez-vous au choc émotionnel! Une silhouette de coupé, unique comme un juste équilibre entre fluidité et sportivité. Regard félin des dernières technologies LED, intérieur au design très expressif, raffiné jusqu'aux plus infimes détails, motorisations souveraines...Le nouveau CLA a tous les attributs d'une idole qui vous démarque et vous singularise.

CLA Diesel BVA dès 389 000 dhs

Mercedes-Benz
The best or nothing.

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

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


Gentl
DRIV
MAGA
AWA
CONCOURS DE LA
CLASSIQUE
LE 14, 15 ET 16
A MAR
54
LALIQUE
ES SAADI
MARRAKECH RESORT
LES inspirations ÉCO
InfoMédiaire
L'Intermédiaire entre l'Information et vous

lemen
VERS
AZINE
ARDS
PLUS BELLE VOITURE
ET MODERNE
OCTOBRE 2016
RAKECH
ROYAL MANSOUR
MARRAKECH
Royal Palm
MARRAKECH
LUXE RADIO
LE MATiN

Édito

Ahmed Kseibati

Chers lecteurs ,

À présent, reprenons les choses sérieuses.
Apres une bonne trêve estivale, qui pour nous n a pas été si longue, puisque, comme vous allez le constater, nous étions à Genève pour le lancement d'un club très spécial de location de voitures et d hypercars, dont le ticket d entrée est de 2 millions de francs suisses ! Excusez du peu.
Mais nous avons aussi effectué les essais de Best seller de la Renault Clio Phase 2, qui vient d être lancée au Maroc en ce mois d août.
Sans oublier un voyage hors du temps au concours d élégance de Chantilly, où concept cars et voitures classiques se sont côtoyées, pour une journée inoubliable .
Mais le clou de ce numéro reste l'entretien avec le designer de Renault, Mr Laurens Van der Acker, un designer visionnaire qui a illuminé, révolutionné et mis au goût du jour à travers sa passion du design la marque au losange .
Voilà ! Tout est dit. Je vous souhaite une excellente lecture et vous redonne rendez-vous au mois prochain .

Renault **TALISMAN**
Take control

Photo non contractuelle

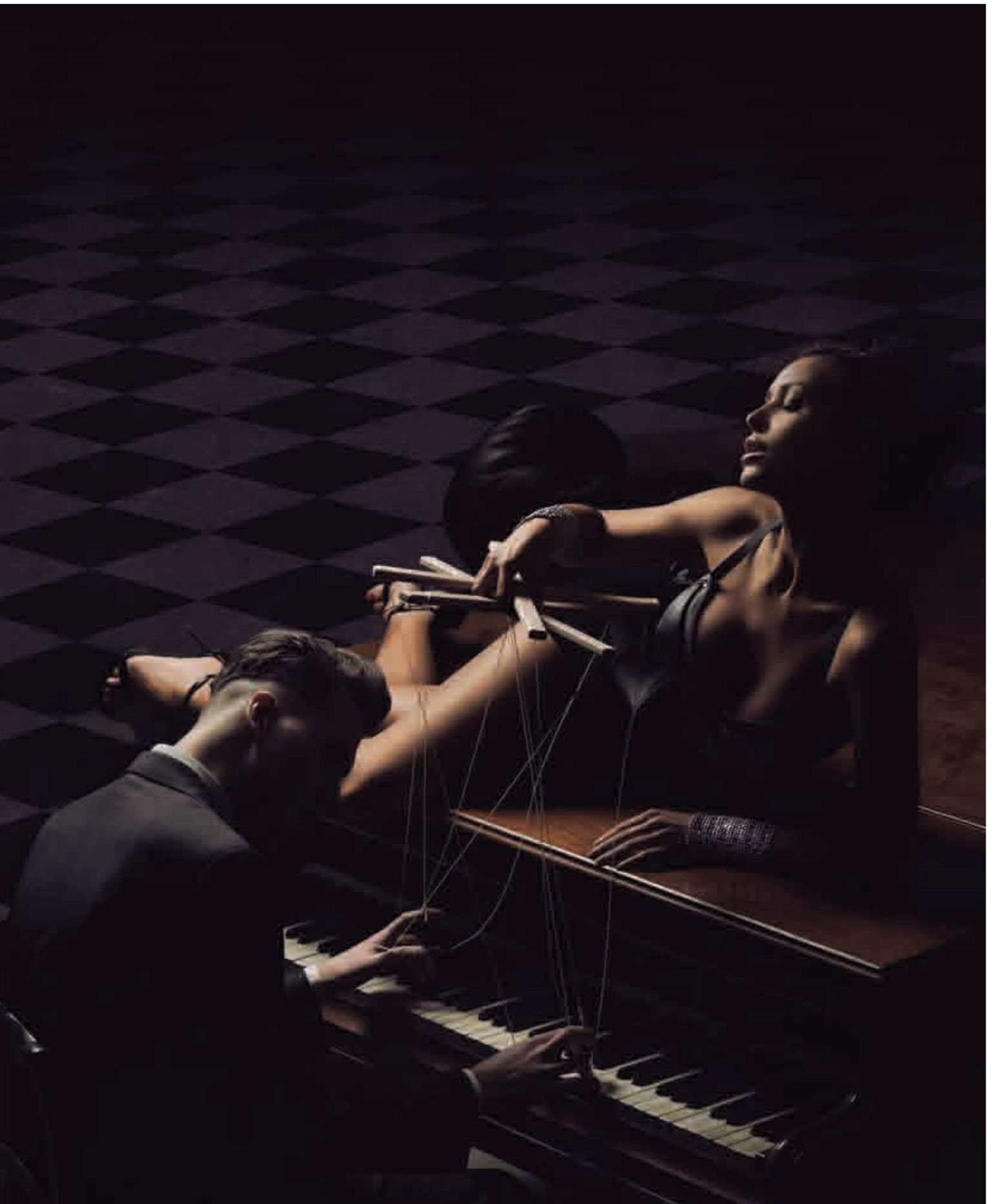
J. WALTER THOMPSON CASABLANCA

Le luxe disponible à partir d'octobre

RENAULT

Passion for life

talisman.renault.ma



Sommaire

10 Motors

10/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
14/16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
18/21 **ActuEvenement** Lugaci Drive Time par Amal Razine
22/25 **ActuEvenement** Essai Renault Clio par Amal Razine
26/29 **ActuEvenement** Concours d'Elégance Chantilly par Amal Razine
30/33 **ActuEvenement** Essai Peugeot 2008 par Amal Razine
34/37 **AutoConcept** Renault C coupé Hommage par Youssef Bennour
38/41 **AutoException** LaFerrari Aperta par Youssef Bennour
42/47 **AutoException** Mercedes Classe G 350 Pro par Youssef Bennour
48/53 **AutoException** Abarth 124 Spider par Amal Razine

54>63 Entretien du mois Lauren Van Den Acker

Designer Passionné par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

64/71 **AutoLégende** BMW 2002 : L'ancêtre de la série 3 par Youssef Bennour
72/73 **MotoException** Moto Guzzi V9 Roamer par Lina Mouafak

74 L'Homme

74/75 **Montres** Rolex Cosmograph Daytona 2016 par Lina Mouafak
76/77 **Sport d'élite** Andorra 500 par Lina Mouafak
78/79 **Cigare** Cohiba Magicos par Antoine Dalmas

80 Lifestyle

80/83 **Evasion** Circuit Grand Sambuc par Lina Mouafak
84/85 **Art** André Sarrut par Antoine Delmas

Gentlemen DRIVERS

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

www.gentlemendriversmag.com

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

64

38

74

54

18

76

78

34

48

72

42

Nationales

par Amal Razine

Eric Basset
Nouveau DG de Renault Commerce Maroc

Certes, l'émotion suite à la disparition de Stéphane Galoustian est toujours vive au sein du Groupe Renault Maroc, mais la direction commerciale se prépare à tourner la page, en accueillant un nouveau directeur, en la personne d'Éric Basset. C'est en 1991 que ce dernier, diplômé de l'École supérieure de commerce de Chambéry, intègre le Groupe Renault, où il a occupé différentes responsabilités. Entre 2000 et 2003, il prend la tête de Renault Retail Groupe Pessac à Bordeaux. Il est ensuite nommé coordinateur du Plan V6 visant l'amélioration de la productivité commerciale à la Direction Commerciale Europe pendant deux ans. En 2005, Eric Basset devient directeur des ventes et du réseau chez Renault Suisse, avant d'occuper les postes de directeur général Irlande en 2009 et directeur général Renault MidCE en 2012 (République Tchèque, Hongrie, Slovaquie). Depuis maintenant trois ans, il dirige en Espagne la filiale de distribution du Groupe (Renault Retail Group Espagne).
Il ne s'agit pas du seul changement que connaît la branche commerciale de Renault Maroc, puisque Laila Ameur devient directrice marketing de Renault Commerce Maroc, à la place de Pierre Truss. Elle a rejoint le Groupe Renault Maroc en novembre 2010 en tant que chef de produit Dacia à la Direction marketing, avant de passer à la tête du service Coordination marketing en août 2012. En juillet 2015, elle est nommée au poste de Task Force Manager du Pôle succursales du Grand Casablanca.

Fiat Chrysler Automobiles Morocco
Nouveau PDG

FCA Morocco annonce la nomination de Danilo Annese, au poste de Président Directeur Général à compter du 1er septembre 2016 en remplacement de Mr Christophe Mathieu.
Passionné de l'automobile, M. Annese faisait partie de l'équipe de vente et business développement au siège de Jaguar Land Rover au Royaume Uni pour les régions d'Afrique, du Moyen Orient et de l'Inde.
Préalablement, M. Annese avait exercé diverses responsabilités commerciales pour la marque Iveco au sein du siège de CNHi, pour les régions d'Afrique de l'Ouest, du Maghreb et Europe d'Ouest.
La nomination de Danilo Annese au poste de Président Directeur général constitue un appui considérable aux équipes de direction de FCA Morocco.
Son expérience du secteur et sa connaissance des enjeux seront de précieux atouts pour les marques Fiat, Fiat Professional, Abarth, Jeep, Alfa Romeo et Mopar, alors que FCA Morocco aborde un nouveau chapitre de son histoire au Maroc.

Philippe Valigny à la tête d'Ald Automotive Maroc

Philippe Valigny, auparavant Directeur Général d'ALD Automotive Turquie, aura également la charge de coordonner les activités des filiales au Portugal, en Algérie et au Maroc, regroupées en un nouveau hub.
Philippe Valigny, commente, « C'est le début enrichissant d'une nouvelle aventure au sein d'un marché porteur et en plein essor. La forte position d'ALD Maroc en tant que n°1 présente pour moi un formidable attrait et un nouveau challenge pour poursuivre la croissance enregistrée sur les dernières années. »
Philippe Valigny succède à Frédéric Banco qui quitte la filiale marocaine pour prendre la responsabilité d'ALD Automotive en Roumanie.
Cette nomination intervient après plus de 3 années aux commandes d'ALD Automotive Maroc, durant lesquelles Frédéric Banco a su donner une nouvelle impulsion à la filiale marocaine permettant de confirmer son positionnement en tant que n°1 de la Location Longue Durée sur le marché avec un parc géré de plus de 8 700 véhicules.
Commentant cette annonce, Frédéric Banco a déclaré: « Je suis fier du travail accompli. Je pars en étant satisfait de mon expérience au Maroc et confiant dans les capacités de mes collaborateurs à maintenir la croissance d'ALD tout en continuant à améliorer la qualité de service délivrée à nos clients.

« C'est simple d'être efficace ! »
Wafa de Wafa Assurance
Simplicité et efficacité, voilà résumées en deux mots les attentes des Marocains vis-à-vis de leur compagnie d'assurance. Deux mots qui nous guident chaque jour dans notre recherche de nouveaux services accessibles qui vous simplifient la vie, que vous soyez un particulier ou une entreprise. Deux mots désormais incarnés par Wafa, la nouvelle porte-parole de la marque Wafa Assurance, à l'image d'une compagnie d'assurance leader toujours proche de vous et à l'écoute de vos besoins.
*Prix d'une communication locale
Appelez-moi au 080 100 30 30*
ou connectez-vous sur kaynawafa.ma
تأمين الوفاء
Wafa Assurance

Jean-Louis Bonenfant Nouveau DG de Total Maroc

À compter du 1er septembre prochain, Jean-Louis Bonenfant est devenu directeur général de Total Maroc, en succession à M. Arnaud Le Foll.
Jean-Louis Bonenfant a travaillé pour la compagnie pétrolière française Total depuis 35 ans, où il a exercé différentes fonctions commerciales, logistiques, financières et stratégiques au sein de la branche aval du Groupe. Il a exercé ces différentes fonctions en France, en Grande-Bretagne, en Europe de l'Est, ainsi que dans les Caraïbes et l'Océan Indien. Avant d'être nommé à la tête de Total Maroc, Jean-Louis Bonenfant était vice-président de Total Marketing & Services pour l'Europe de l'Est.
Quant à Arnaud Le Foll, il a été à la tête de la filiale Marketing & Services du groupe Total dans le royaume pendant trois ans.
Par ailleurs, chez Total Maroc, on a annoncé deux nouvelles nominations au 1er septembre 2016, au sein de son comité de direction. Il s'agit de M. Abdellatif Boumediane, qui a remplacé M. Youssef Malal en tant que directeur réseau et monétique et de M. Sami Logani, qui a succédé à M. Abdesslam Rhnimi en tant que directeur gaz de pétrole liquéfié.
Pour rappel, Total Maroc, est cotée à la Bourse de Casablanca depuis mai 2015. Avec près de 90 ans de présence au Maroc et un effectif de 600 personnes, elle est l'un des acteurs majeurs dans le secteur de la distribution pétrolière au Maroc.

L'observatoire de Wafasalaf éclaire sur la mobilité des Marocains

Afin d'éclairer les acteurs de l'économie, les médias et l'opinion publique sur les comportements et motivations de consommation des Marocains et l'évolution de leurs conditions de vie, Wafasalaf a créé il y a six mois l'observatoire de la consommation. Grâce à ce levier, la société de crédit a permis à travers une étude de dégager les grands aspects émergents en matière d'équipement en automobile et motos des Marocains. Globalement, le potentiel d'équipement est important, aussi bien pour l'automobile (69% de non équipées) que pour la moto (83% de non équipées). En automobile, 12% des foyers interrogés expriment l'intention d'acquérir une voiture dans les 12 mois : 21% de la CSP AB, soit presque le double des intentions globales, 15% pour la CSP C et 7% pour la CSP D. De plus, 53% des foyers ayant un véhicule neuf. l'intention de s'équiper en automobiles en 2016, comptent en acquérir
Par ailleurs, 60% des intentions d'achat sont un premier équipement, contre 29% pour le renouvellement et seulement 11% pour un achat supplémentaire. Enfin, le recours au crédit partiel ou total est envisagé dans 38 % des cas et le financement sur fonds propres dans 62 % des cas.

KMBG lance le nouveau Kia Sportage au Maroc

Lancé en 1993 sorti un an avant le Toyota RAV4, le Sportage premier du nom fait figure de pionnier du segment des SUV compactes. Trois générations après, il se transforme en une véritable success story pour Kia. Le quatrième opus lancé par l'importateur de la marque au Maroc, Kia Motors Bin Omeir Group (KMBG), affiche sans ambiguïté son intention de se tailler une plus grande part de marché, comme en attestent ses prestations en nette hausse. À commencer par un design plus valorisant, caractérisé par une ligne indéniablement plus dynamique. Côté mensurations, cette quatrième génération enregistre une inflation au niveau de la longueur, qui passe désormais à 4,48 mètres (soit +4cm), ainsi que de l'empattement, qui gagne 3 cm, pour atteindre 2m67. Quant au coffre, il progresse, lui, de 38 dm3 selon Kia (503 dm^3). Doté d'un plancher modulable et d'un double fond, il se révèle plutôt volumineux pour la catégorie. Par ailleurs, les équipements soulignent la volonté de monter en gamme du constructeur. Ainsi, le Sportage n'a rien à envier aux références du segment des généralistes.
Sous le capot, le Sportage abrite deux blocs diesel : un 1.7 l développant 115 ch et un couple de 280 Nm et un 2.0 l fort de 185 ch et 400 Nm de couple, qui peut-être associé à une boîte automatique à 6 rapports et à une transmission intégrale (4x4).
Côté ventes, KMBG annonce un objectif des ventes de 1.500 unités, sur une année entière, soit environ 30 % de son volume de ventes global. Quant aux tarifs, ils sont très compétitifs et démarrent à 234.900 DH.

ES SAADI
MARRAKECH RESORT
LE PALACE

ES SAADI
MARRAKECH RESORT
L'émotion est notre héritage

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

Hyundai Tucson
Protection exceptionnelle

Dans un segment aussi concurrentiel que celui des SUV, chaque modèle essaie de se distinguer comme il le peut. Mais le Hyundai Tucson vient de frapper fort, puisque c'est le seul véhicule dans sa catégorie à avoir réussi le dernier crash test de l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) pour les collisions frontales à faible chevauchement. Lors de ce type d'accident, une partie réduite de l'avant du véhicule vient percuter un objet ou un autre véhicule, rendant la dissipation de l'énergie de l'impact particulièrement difficile et éprouvante pour la structure du véhicule. Grâce à ses résultats, Hyundai réaffirme son engagement pour la sécurité des passagers à tous les niveaux. En effet, le nouveau Tucson a été conçu avec l'idée d'être l'une des voitures les plus sûres de sa catégorie. Ces efforts ont été récompensés, puisqu'en plus du crash test de l'IIHS, il a reçu 5 étoiles aux tests NCAP européen et nord-américain. Construit sur une toute nouvelle plateforme, dès son lancement en avril dernier au Maroc,il a repris le flambeau de l'un des SUV les plus populaires du pays.

Ford
Voitures autonomes

Pour des services de covoiturage ou de transport public, Ford a annoncé mettre les bouchées doubles pour livrer des véhicules autonomes de niveau-4 SAE pour une commercialisation en 2021. Après une dizaine d'années de recherche et de développement, le modèle Ford sera capable de se diriger sans volant, ni pédales de frein ou accélérateur. Comme l'a si bien déclaré le président directeur général de Ford, Mark Fields, la prochaine décennie sera définie par l'automatisation de l'automobile et ils estiment que les véhicules autonomes auront un grand impact sur la société, comme l'a eu la ligne d'assemblage Ford il y a 100 ans. Pour atteindre ses objectifs, Ford a fait appel à quatre startups pour collaborer au développement des véhicules autonomes, mais également en doublant les effectifs de son équipe à Silicon Valley et son campus Palo Alto. Grâce à son plan, Ford Smart Mobility, la compagnie américaine a pour objectif de devenir pionnière dans le secteur des voitures autonomes, mais aussi dans la connectivité, la mobilité, l'expérience de la clientèle, les données et le cadre analytique.

BMW Série 5
Système de surveillance à distance

Vous n'aurez plus de soucis à vous faire au moment de stationner dans des zones sans surveillance, si vous vous portez acquéreur de la nouvelle BMW Série 5, dont la présentation est attendue lors du Mondial de l'Automobile en octobre à Paris. En effet, BMW a annoncé avoir doté son nouveau modèle d'un système de surveillance à distance portant le nom « Remote 3D View » . Il s'agit en fait d'un système de caméra de surveillance associé à une application pour smartphone, qui affiche une vidéo de la voiture, quel que soit l'endroit où vous l'avez laissée. Si la firme allemande n'a pas encore dévoilé les détails de ce système, les rumeurs courent déjà que ce sont les caméras à 360°, qui facilitent le stationnement au conducteur et qui sont utilisées pour retransmettre les images en direct. Il faudra attendre le Mondial de l'automobile de Paris pour découvrir les caractéristiques de ce système, qui facilitera la vie à plus d'un.

VoitureAuMaroc.com

Votre Voiture Vous Attend!

AUDI

A4 2012 Casablanca ALD Automotive

Diesel 103 000 kms 6 CV Boite Automatique bleu entièrement avec historique à l'appui CD Jantes Alu Sièges électriques et direction assistée ABS

219 000 dhs - 06.79.89.19.89

MASERATI

Ghibli 2014 Casablanca ALD Automotive

Diesel 16 500 kms 12 CV Boite Automatique V6 Gris Foncé bon intérieur avec historique à l'appui Air conditionné CD DVD Phares Xénon Toit ouvrant cuir

690 000 dhs - 06.79.89.19.89

PORSCHE

Cayenne 2011 Casa Etoile Car

Diesel 80 000 kms 12 CV V6 Full options boite automatique JEW Maroc Ordinateur de bord vitres teintées toit ouvrant sièges cuirs GPS Phares Xénon

520 000 dhs - 06.60.67.64.86

AUDI

A7 2011 Casablanca Particulier

Diesel 141 000 kms 12 CV V6 Boite à vitesse automatique couleur bleu foncé - toutes options Toit ouvrant, vitres teintées, écrans de dvd sièges à mémoire, sport

345 000 dhs - 06.75.35.91.62

BMW

Série 5 2010 Casa Particulier

Diesel 91 000 kms 12 CV V8 Boite à vitesse automatique motorisation 525d Pack Confort [Détecteur de stationnement avant, arrière, sièges latéraux et AR

270 000 dhs - 06.69.29.91.11

PORSCHE

Cayenne 2008 Casa Particulier

Essence 81 000 kms 2h CV Boite automatique V8 Version GTS en parfait état toutes options très bien entretenu, toit panoramique ramené 2 clés Xénon

235 000 dhs - 06.61.11.69.89

JAGUAR

XJ 2009 Casablanca Particulier

Essence 122 000 kms boite à vitesse automatique 17 CV V6 couleur bleu foncé - XJ Sovereign - toutes options excellent état sièges cuirs électriques

250 000 dhs - 06.61.146.944

LAND ROVER

Range Rover 2012 Rabat Particulier

Diesel 80 000 kms 12 cv v6 boite à vitesse optimum Sport autobiographie importée neuve toutes options Entretenue chez Land Rover Rabat Parking Rabat

500 000 dhs - 06.61.19.70.81

AUDI

A5 2009 Casablanca Particulier

Diesel 170 000 kms 111cv V6 dédouanée en 2011 S Line 2.7l, toutes options entretien à la maison Audi vitres pleines Tamaire Grand coffre jantes 19P

220 000 dhs - 06.60.74.54.31

Actu événement

par Ahmed Kseibati
Photos : Hicham Zemmar

Lugaci Drive Time

Une ode au luxe automobile

Encore une fois, le magazine Gentlemen Drivers est à l'honneur, en étant le seul support de la presse automobile arabe et africaine a avoir le privilège d'être invité au lancement du Lugaci Drive Time, qui s'est tenu fin août à Genève. Il s'agit d'un concept novateur, puisqu'il se distingue de la location classique par la mise à la disposition des clients de voitures dans 80 points dans le monde. C'est également un concept élitiste, dans la mesure où le club compte 1.000 membres qui ont à leur disposition un parc représentant la fine fleur de l'automobile mondiale.

Lugaci
DRIVETIME

Actu évènement

par Ahmed Kseibati

Ainsi, Lugaci Drive Time vous suit partout dans le monde pour vous assurer, quel que soit l'endroit où vous vous trouvez, la bonne voiture au bon moment, pour le bon usage. La collection de Lugaci Drive Time comptant plus de 3.000 véhicules est composé de SUV, berlines, breaks sport, supercars, hypercars et modèles en édition spéciale, produits en quantités extrêmement faibles.

Mais Lugaci Drive Time est plus qu'un concept de location. C'est une communauté partageant la même passion pour l'automobile de luxe. Ses membres participent à une cinquantaine d'événements par an, allant de quelques jours de piste à des rassemblements et notamment des soirées de gala, des événements sociaux et sportifs.

Pour faciliter la vie à ses clients, Lugaci Drive Time a développé une solution leur permettant de gagner l'accès à la collection de voitures en utilisant leur montre Rebellion, édition spéciale. Une fois que la montre est reconnue, la voiture s'adapte aux paramètres personnels du client, y compris la position du siège, la température, les paramètres GPS et le mode de conduite.

Par ailleurs, les services de gestion de mode de vie sont là pour que tout soit pris en charge au niveau de l'assistance et adapté aux besoins personnels des clients. Où qu'ils soient dans le monde, l'équipe de conciergerie mondiale de 2.000 gestionnaires de style de vie dans plus de 60 bureaux, parlant plus de 35 langues, est disponible pour leur fournir l'assistance dont ils ont besoin.

par Ahmed Kseibati

Essai Renault Clio

MUSE DE L'HISTOIRE

Avec 13 millions d'exemplaires écoulés dans le monde, c'est le modèle Renault le plus vendu en Europe et dans le monde. Dès le lancement de la 4e génération de la Renault Clio en 2012, le public n'a pas pu résister aux charmes de la belle française, qui est venue rapporter un vent de fraîcheur sur ce segment et de modernité, il faut avouer. 4 ans dans le calendrier automobile, c'est long et en attendant le lancement de la nouvelle génération, les équipes de la marque au losange ont présenté la phase 2 de la citadine. Un restylage donc, qui lui permettra de faire parler d'elle encore et toujours et de rivaliser avec les autres modèles, aussi nouveaux soient-ils. Pour découvrir les prouesses de la Clio phase 2, c'est en région bordelaise que nous avons été conviés par Renault. Grâce à des retouches stylistiques à l'extérieur, à un vrai chantier à l'intérieur et un choix ample de motorisations, la petite française compte bien rester leader de son segment et elle nous l'a bien prouvé. A la redécouverte de ce best-seller.

Actu évènement

Dès sa présentation en 2012, la Renault Clio a mis tout le monde d'accord. Une ligne irrésistible, qui a su séduire un public aussi large et diversifié, des qualités dynamiques, qui en ont fait une vraie référence dans ce segment et un intérieur moderne, bien qu'on pouvait lui reprocher, sur certaines versions, la qualité des matériaux choisis, ont offert à la française un succès incontestable dans les 4 coins du monde. Aujourd'hui, grâce à ce restylage, la citadine s'est surpassée pour remédier aux critiques qui ont pu lui être faites par le passé et se rapprocher encore plus de la perfection sur tous les points.

Comme tout restylage qui se respecte, la phase 2 de la Renault a évolué en douceur, sans signer de révolution. Il était naturel que les équipes de la marque au losange conservent la ligne aguicheuse de la citadine. En effet,

Laurens Van den Acker avait marqué les esprits, grâce aux formes galbées qui ont tout naturellement été conservées. À l'avant, les changements ont été opérés en toute subtilité. La calandre a été légèrement revue, mais faisant en sorte que le losange ait toujours l'importance qu'il mérite. Tout comme la Mégane et le Talisman, la nouvelle Clio a eu droit aux projecteurs full LED avec la signature lumineuse en C. D'ailleurs sur les feux mêmes apparait l'inscription Pure LED Vision. Profitant de cette remise en beauté, elle en a même profité pour avoir des pare-chocs avant et arrière légèrement redessinés. Dans l'ensemble, elle a su conserver ses atouts et améliorer les points qui avaient suscité la critique. Après avoir fait le tour de la silhouette quasiment parfaite de la petite frenchie, il était question d'apprécier le nouvel habitacle qui lui par contre, revendique une révolution, qui lui permet même de signer une certaine montée en gamme.

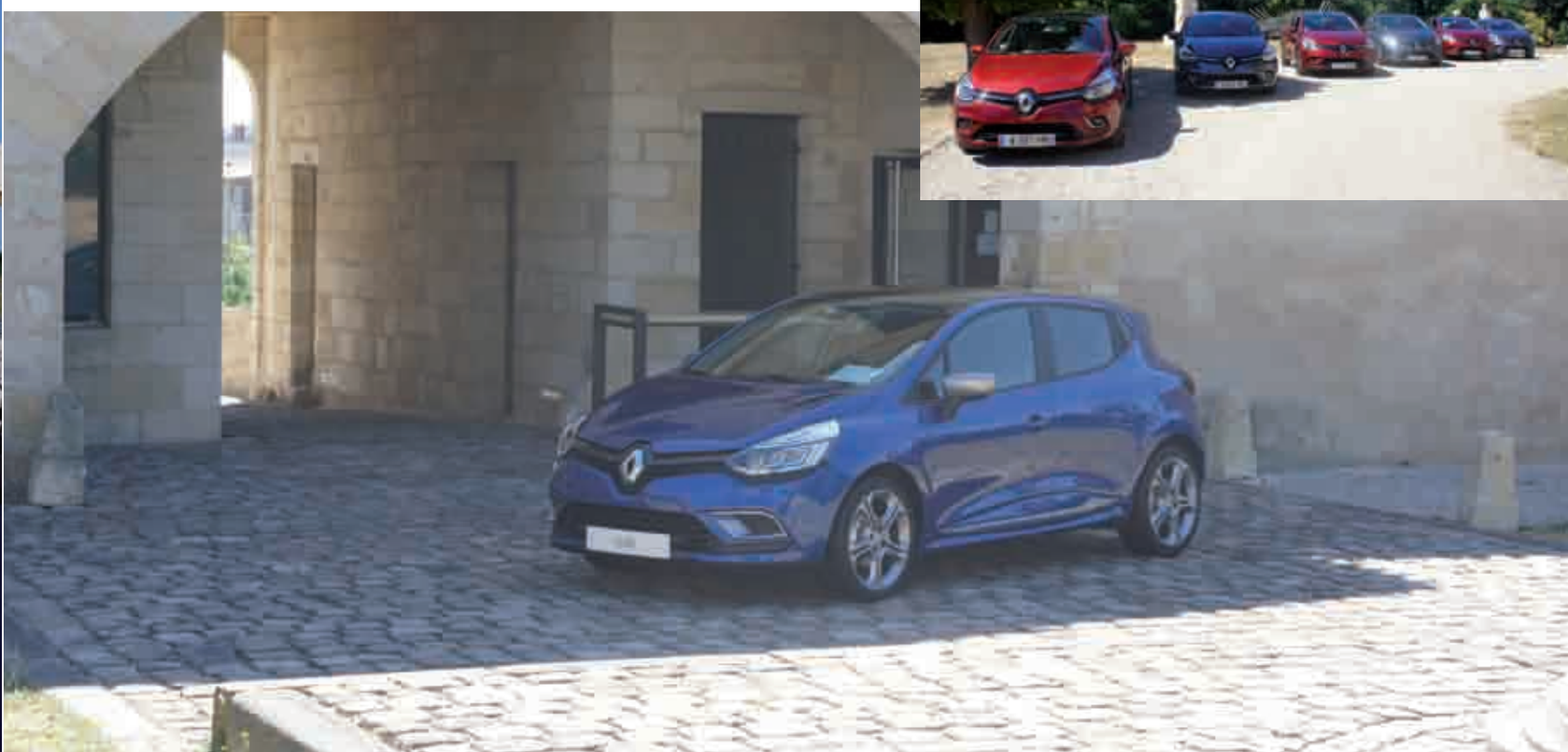
Avant de passer à l'acte et de prendre le volant, nous avons tout naturellement fait le tour du propriétaire. C'est à ce niveau-là, d'ailleurs que le plus gros du changement a été opéré. En effet, ceux qui lui reprochaient l'utilisation de plastiques dans l'habitacle ne peuvent que se rendre à l'évidence. Les équipes de Renault ont opté pour de nouveaux matériaux moussés, qui procurent au tableau de bord une meilleure qualité perçue. Sur notre version haut de gamme, nous avons eu droit à un volant en cuir trois branches multifonctions, très agréable au toucher. Les sièges aussi ont reçu un soin particulier. Les designers ont choisi une sellerie bi-ton, rouge et noire, avec des surpiqûres blanches, pour un rendu visuel des plus sportifs, mais au-delà du design, ils offrent surtout un maintien irréprochable, à toute épreuve. Pour une citadine, la Renault Clio offre une habitabilité exempte de tout reproche. Côté équipement, la française a profité du restylage pour faire le plein de nouveautés.

Le système multimédia R-Link est toujours de la partie, mais a connu une nette évolution, permettant donc l'accès à des services connectés. Grâce à la tablette multimédia intégrée de 7", il est possible de naviguer entre les différentes fonctions, à savoir la navigation, la radio, la téléphonie, la messagerie, le bien-être et l'éco-conduite. Avec une sono stéréo Bose à 7 haut-parleurs et caisson de basse, on peut vous dire que vos trajets ne seront plus pareils et qu'ils seront, littéralement, réglés comme du papier à musique.

Maintenant que nous avons fait connaissance avec la nouvelle Clio, c'est l'heure d'en prendre le volant. Pour cet essai, nous avons eu droit à la version essence TCe 120 accouplé à une boîte manuelle à 6 rapports. Avec une puissance de 120 ch, donc et un couple de 205 Nm, ce moteur nous a offert de belles sensations, à condition de rester au-dessus des 2.000 tr/mn. En montant dans les tours, la française adopte un comportement digne d'une gamme supérieure. Répondant à toute sollicitation du pied droit, elle adopte toujours le comportement dynamique et enjoué qui a fait le succès de la première phase. Mais pour les adeptes du diesel, ne vous inquiétez pas, le choix en motorisations est vraiment large.

Lors de notre essai de la nouvelle Clio, les équipes Renault ont profité de l'occasion pour présenter l'évolution de la R.S également, mais que nous n'avons pas encore pu tester.

En offrant un restylage à sa Clio, Renault veut rester à la tête de son segment et offrir à ses clients une voiture à la pointe de la technologie, moderne, agréable à conduire et où il fait bon vivre. La saga continue !



Actu évènement

par Ahmed Kseibati
Photos : Hicham Zemmar

Concours d'élégance de Chantilly

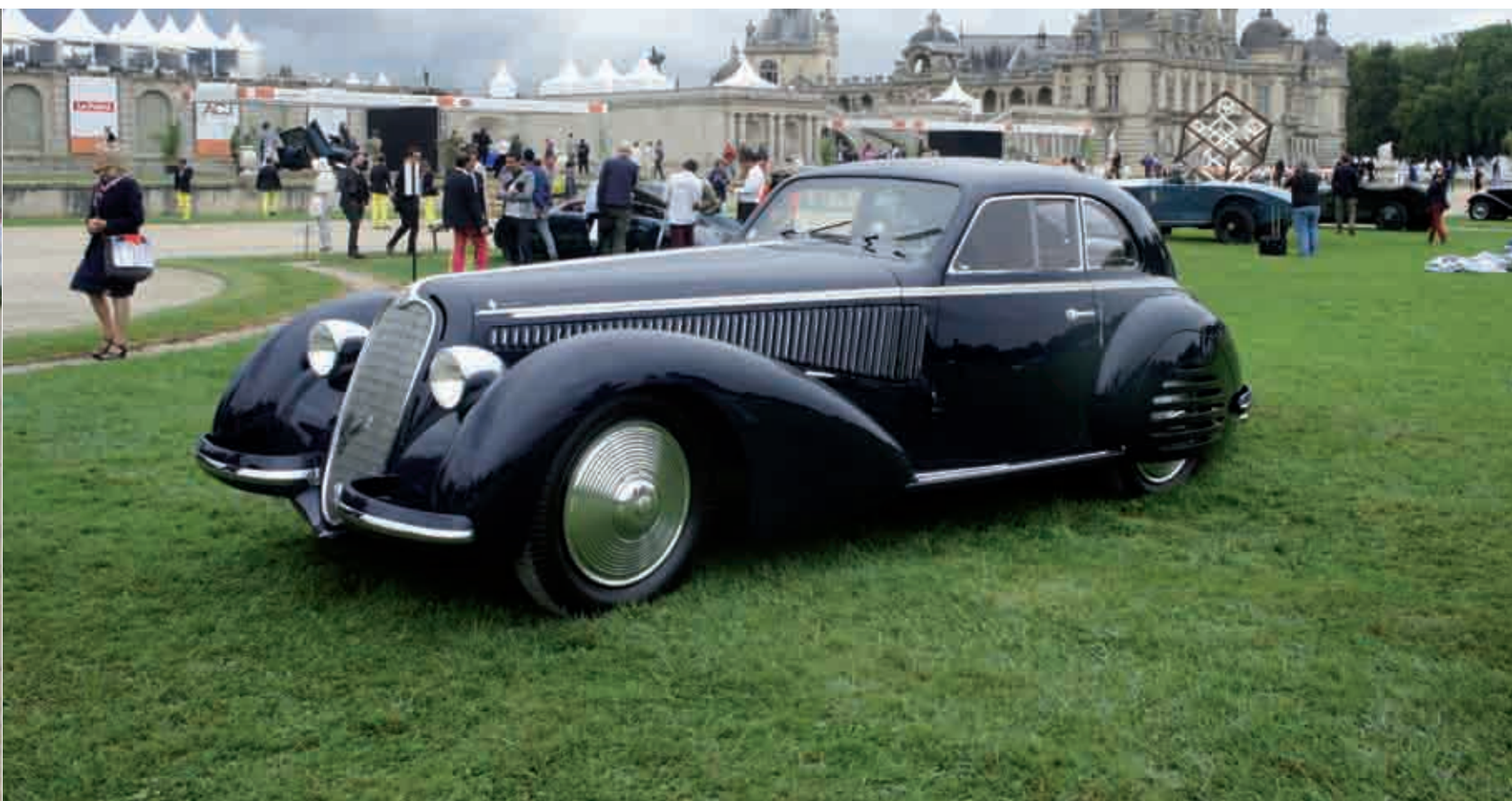
Les supercars à l'honneur

Actu évènement

La troisième édition du Concours Chantilly Arts & Élégance, qui s'est tenue le dimanche 4 septembre 2016 ? sous le parrainage de l'illustre horloger Richard Mille, dans le Domaine du Château de Chantilly, a encore une fois rassemblé les foules. Pas moins de 13.500 spectateurs ont été fidèles au rendez-vous de cette édition 2016, un chiffre stable par rapport à l'an passé. Les visiteurs présents ont notamment pu découvrir des voitures d'exception et assister à des défilés de haute-couture, tout en célébrant l'art de vivre et le savoir-faire à la française. Tous les grands noms de l'automobile de luxe ont répondu présent à l'invitation, entre autres Aston Martin, BMW, Bugatti, DS Automobiles, Lexus, McLaren, Mercedes-Benz et Rolls-Royce. "Nous avons apporté à cette 3e édition toute l'expérience acquise lors des deux premières, ainsi que des nouveautés", a ainsi souligné Patrick Peter, l'organisateur.

Cette année, les supercars on été aussi à l'honneur, avec un rassemblement du gratin de voitures de rêve des années 80 à à nos jours. Les concepts n'étaient

pas en reste, avec l'exposition de huit concept-cars aux lignes spectaculaires. S'agissant des résultats, c'est la DS E-Tense électrique qui a raflé la mise dans la catégorie des Concepts. L'incroyable coupé Mercedes Maybach Vision 6 a pour sa part reçu le « Prix du public ». Le « Prix de la cohérence automobile et mode » a lui été décerné à la 570GT By McLaren Special Operations. Enfin, du côté des anciennes, le jury du Concours a choisi d'attribuer le prix de « Best of Show à l'Alfa Roméo 8C 2900 B Lungo Berlinetta de1938, carrossée par Touring et appartenant au collectionneur américain Jon Shirley. Dans la catégorie des motos, c'est la MV F4Z Zagato SE, présentée en première mondiale, qui a créé l'événement. Une création réalisée suite à une commande spéciale venant d'un jeune industriel japonais. Déjà possesseur de nombreuses automobiles Zagato et autres motos italiennes, celui-ci a souhaité ajouter une nouvelle pièce unique à sa collection.



par Youssef Bennour

ESSAI PEUGEOT 2008
PLUS VIRIL

C'est dans le cadre agréable de Bahia Golf Beach de Bouznika que Sopriam nous a conviés à la présentation du 2008 restylé. Mais déjà sur le trajet autoroutier reliant Casablanca à Bouznika, nous avons pu avoir une idée assez précise sur les qualités de ce SUV, qui figure parmi les ténors de sa catégorie. Récit

Après trois ans d'une belle carrière qui lui a permis de s'écouler à près de 600.000 exemplaires dans le monde et de figurer deuxième sur le podium des meilleures ventes de SUV en Europe et au Maroc, où il se positionne devant le Captur, le petit crossover urbain de Peugeot passe par la case restylage. Cette cure de jouvence touche essentiellement sa face avant. Nouvelle calandre désormais verticale, capot horizontal qui rehausse sa silhouette, feux arrière avec griffes 3D, élargisseurs d'ailes et projecteurs à masque noir et sabots en alu spécifique à la finition GT Line. Ainsi virilisée, cette "nouvelle" 2008 affiche un look de baroudeur chic d'autant plus séduisant qu'elle se marie bien avec les nouvelles teintes : le Rouge Ultimate et l'Emerald Crystal. Donc, exit la silhouette de break surélevée et place à du muscle et à un design résolument affirmé 4x4.

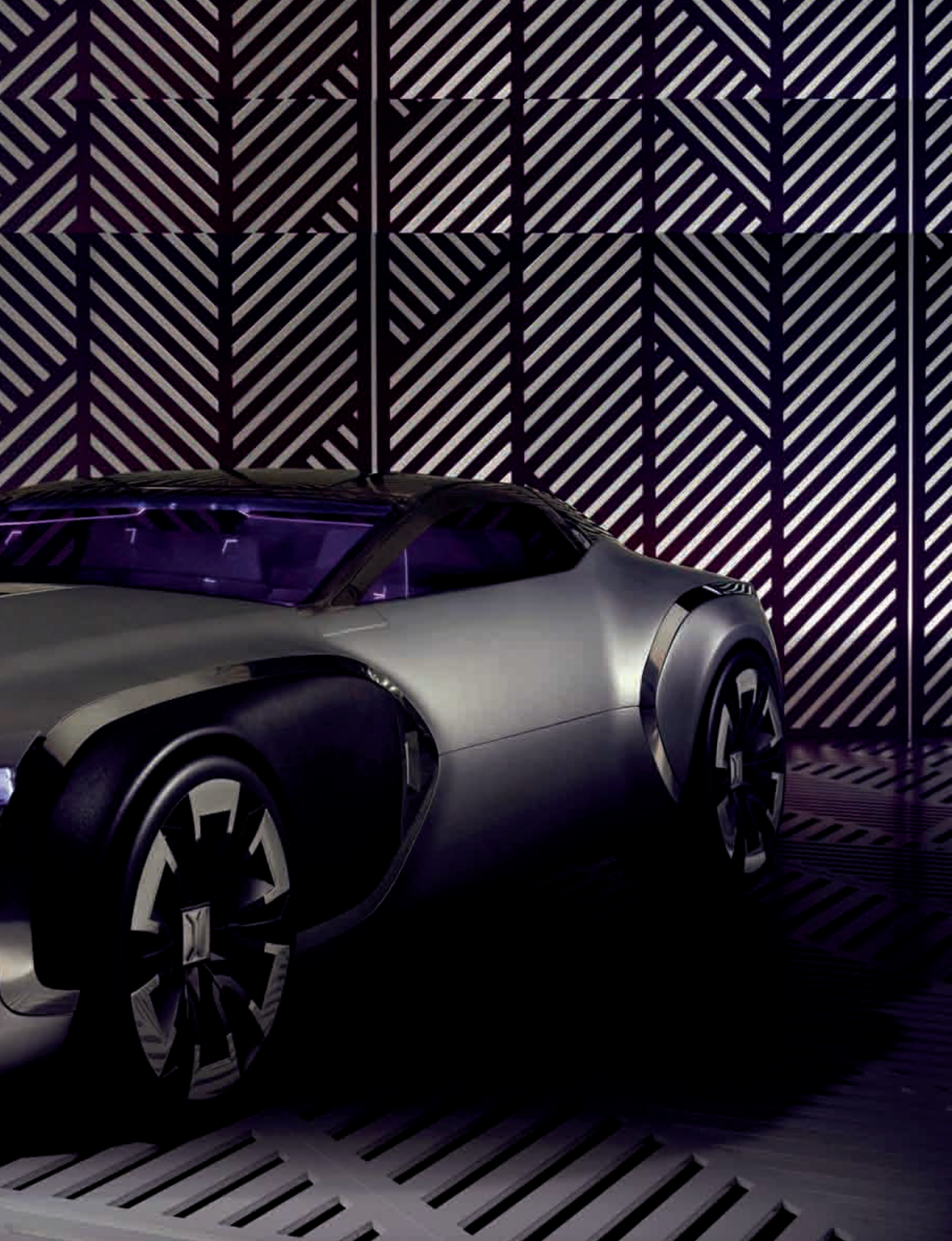
À bord, la 2008 fait toujours aussi bonne impression, avec son i-Cokpit permettant de lire les compteurs par-dessus la jante du petit volant, à l'allure à la fois valorisante et originale. Sympathique, l'habitacle de cette Peugeot et fonctionnel qui plus est, la banquette arrière se rabattant bien à plat via deux loquets et sans toucher aux assises qui avancent simultanément avec les dossiers. Il est à noter que la version GT Line se distingue par une sellerie surpiquée de rouge comme les contreportes, les compteurs ou le petit volant trois branches multifonctions aux méplats assez

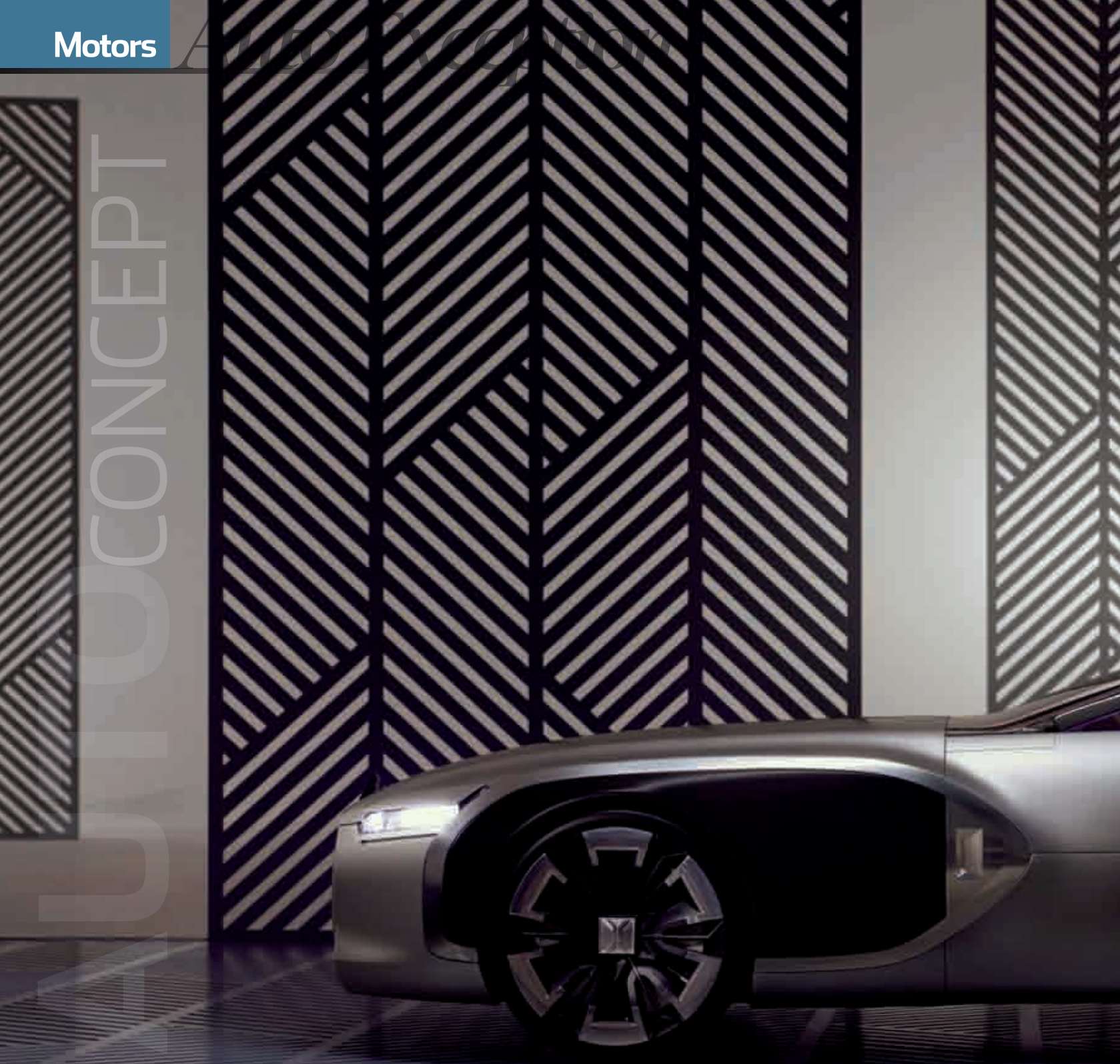
évocateurs, les seuils inox siglés Peugeot, le pédalier aluminium et les surtapis à la ganse rouge.
S'agissant de l'espace à bord, il est correct. À l'arrière, on a de la place aux genoux. Trois enfants ou deux adultes trouveront à se loger facilement. Quant au coffre, il est très honorable avec ses 350 litres, mais en plus, il suffit d'une pression sur deux boutons pour obtenir un volume de chargement de 1.194 litres, au plancher parfaitement plat. Ajoutez à cela un seuil de chargement inox placé bas et vous obtenez une auto pratique à souhait.
Par ailleurs, la 2008 fait des progrès en matière de multimédia, en devenant mieux connectée, grâce à la fonction Mirror Screen , qui permet de dupliquer sur écran tactile certaines applications de votre smartphone compatibles avec MirrorLink (Android) et Carplay (Apple).
En termes d'équipements, le crossover français creuse l'écart avec la concurrence, notamment très en matière d'assistances à la conduite et notamment : un ESP évolué et le Grip Control (spécifique à la version GT Line) qui, en plus d'offrir un maximum de sécurité sur route, permet de sortir des sentiers battus en optimisant la motricité des roues avant. Ce système permet de passer sans encombre là où un véhicule sans Grip Control aurait nettement plus de mal ou en serait totalement incapable, grâce à cinq modes : mode Standard, mode Neige, mode Tout-Chemin, mode Sable et mode ESP Off. Pour le reste, l'équipement de confort est à l'avenant et le client a droit dès la finition Active, à l'essentiel : 4 airbags, régulateur de vitesse, vitres avant et arrière électriques, l'ordinateur de bord, la climatisation et l'autoradio avec écran tactile.
Sous la capot, l'importateur marocain (Sopriam) a retenu une seule motorisation, le 1,6 l décliné en deux niveaux de puissance : 75 ch et 230 Nm à 1.750 trs/min et 92 ch pour un couple de 230 Nm consommant respectivement 3,7l / 100 km et 4,0 l/100 km. C'est cette deuxième configuration dotée du Start & Stop que nous avons essayée lors de notre prise en main. Ce bloc répond présent aux sollicitations, grâce au poids contenu du 2008 (à partir de 1.045 kg). Il est agréable à conduire, discret à l'oreille et sobre comme un chameau (5,4 l/100 km).
Côté tenue de route, nous avons été séduits par le comportement du SUV. Si le train avant donne parfois l'impression de flotter un peu en virage serré ou à haute vitesse sur autoroute, il accroche fidèlement et l'arrière suit sans problème, avec une direction très précise. De plus, les inégalités sont absorbées généralement sans difficulté. Cette 2008 est donc suffisamment douce pour la vie quotidienne. De plus, des pneus M+S labellisés hiver, sont systématiquement associés au système de contrôle de motricité Grip Control sur GT line.
Au final, la 2008 est un petit véhicule homogène, efficace, bien conçu. Mécanique et tenue de route se combinent pour offrir un agrément de conduite de bon aloi. Il reste à préciser que la 2008 est accessible dans tout le réseau Sopriam, à partir de 179.900 DH.

par Youssef Bennour

RENAULT
C COUPÉ CONCEPT
HOMMAGE

Sous l'égide du Centre des monuments nationaux Renault et Motul, grand spécialiste de la lubrification, la marque au losange a organisé l'exposition « Des voitures à habiter: automobile et modernisme XXe-XXIe siècle », en hommage au célèbre architecte Charles-Édouard Jeanneret-Gris, dit Le Corbusier, à la villa Savoye à Poissy. Mais les visiteurs avaient rendez-vous avec une surprise de taille : le Coupé C, un superbe concept car très futuriste, réalisé par une équipe de designers placés sous la houlette de Raphaël Linari.





La genèse du projet est résumée par Stéphane Janin, le directeur Design Concept Cars du Losange : « Notre équipe s'était donnée pour mission de phosphorer sur le thème « objets de culture Française ». Les recherches et inspirations de nos designers ont rapidement abouti à l'âge d'or de l'automobile des années 1930. L'influence de « Le Corbusier » s'est imposée comme l'évidente source de réflexion, sorte de préquel conceptuel à l'automobile moderne. Les notions de simplicité, de structure visible et assumée esthétiquement, d'élégance géométrique et de maîtrise de la lumière nous ont guidés dans l'élaboration du concept CC: Coupé C ».

Esthétiquement, l'originalité est de mise, avec une imposante calandre verticale précédant un long capot, qui vient mourir sur le pare-brise très incliné du Coupé C. Deux grandes plaques noires se trouvent derrière les roues avant. Elles dissimulent de luxueux bagages

en cuir, venant s'encastrer dans ces deux espaces. Il y a lieu de noter le toit vitré laissant apercevoir une structure métallique, évoquant celle des constructions de Le Corbusier. Une arche métallique reliant les roues est également visible. L'accessibilité est, quant à elle, optimisée par d'étonnantes portières en élytres, à ouverture antagoniste.

Au chapitre mécanique, le concept est conçu pour être motorisé par deux groupes électriques. Mais un V6 essence issu de la Formule 1 pourrait les seconder. Un gros moulin qui devrait respirer à travers une trappe mobile située sur le capot.

Enfin, le Coupé C dispose d'un film spécial situé derrière le pare-brise. Il permet de transmettre des ordres à la voiture ou de servir d'écran.

Auto Exception

par Amal Razine

Ferrari

LAFERRARI APERTA

HYPERCAR ÉCOLO

Depuis le lancement de LaFerrari, c'était un secret de polichinelle que la firme de Maranello était déjà en train de travailler sur sa version Spider. Mais forcément, pour son premier véhicule hybride, Ferrari se devait de faire les choses en grand. C'est donc deux ans plus tard et pour célébrer les 70 ans de la marque, que LaFerrariAperta a fait son apparition. Alors que la présentation officielle est attendue pour le Mondial automobile de Paris, les quelques exemplaires prévus par la marque ont déjà été écoulés. D'ailleurs, Ferrari a été très claire dans son communiqué. La version décapotable de LaFerrari est une série spéciale limitée destinée aux clients et aux collectionneurs qui ne veulent pas renoncer au plaisir de conduire les cheveux au vent, même au volant d'un supercar. Ce qui n'a pas plu à tout le monde, vu qu'un collectionneur américain, dont le chèque a été renvoyé par Ferrari, a décidé d'attaquer la marque en justice sous prétexte que ce refus portait atteinte à sa réputation et réclame pour cela 75.000 dollars de dédommagement. Il faut dire qu'à voir sa ligne, on peut comprendre la frustration de l'américain.

Auto Exception

Les équipes de Maranello, ont fait en sorte de conserver la ligne qui a donné à LaFerrari cette touche de charme et de distinction au sein du monde des supercars. Alors qu'elle apparaît à découvert dans les photos, la firme italienne a déclaré offrir à ses clients, privilégiés bien évidemment, le choix entre un toit amovible souple ou rigide. Dans une intimidante livrée noire avec des touches de rouge, elle représente l'esprit Ferrari dans toute son essence. Sportivité et élégance se conjuguent parfaitement dans chaque détail. Si elle présente des proportions parfaites, cela n'a pas été chose aisée pour les designers, qui devaient prendre en compte l'architecture et l'agencement de son équipement hybride. En optant pour un V12 central-arrière longitudinal, LaFerraiAperta présente tout de même un équilibre des masses, frôlant la perfection.

Dans l'habitacle, bien que Maranello ait été avare en information, tout semble indiquer qu'elle reprendra le concept présenté par LaFerrari il y a deux ans. En effet, la position de conduite entièrement inédite a été fortement inspirée par la F1. Fernando Alonso et Felipe Massa ont participé activement à la conception de ce cockpit fonctionnel, inspiré des courses sur circuit et mariant parfaitement tradition et modernité. Les panneaux de porte sont véritablement intégrés au design de l'habitacle, avec des parois en fibre de

carbone.
Alors que les caractéristiques techniques n'ont pas encore été officiellement dévoilées, LaFerrariAperta devrait adopter le même V12 atmosphérique hybride 6,3 litres de 800 chevaux, couplé à un bloc électrique de 163 chevaux, pour une puissance cumulée de 963 chevaux. Autant dire que les chanceux, triés sur le volet, qui ont pu acquérir un des exemplaires, paraderont cheveux au vent tout en profitant de la symphonie du V12.
Il ne nous reste donc plus qu'à attendre la présentation au Mondial de Paris pour connaître le nouveau Spider de la marque dans les moindres détails.

Cylindrée :	**6.3L V12 inj.directe**
Puissance :	**963 ch à 9000 tr/min**
Couple :	**900 Nm à 6750 tr/min**
Transmission :	**Arrière**

Poids et mesures

Poids à vide :	**1370 kg**
Dimensions :	**4.70/1.99/1.12 (L/l/h)**
Réservoir :	**80 l**
Volume coffre :	**100 l**
Pneumatiques :	**265/30 R 19 - 345/30 R 20**

Performances globales

Vitesse max :	**350 km/h**
0 à 100 :	**2,9 s**
Consommation :	**14 l/100**
Autonomie :	**474 km**

Auto Exception

par Amal Razine

Mercedes-Benz

G 350 D PROFESSIONAL

CASUAL TRÈS CHIC !

Depuis sa sortie il y a plus de 35 ans maintenant, la Classe G de Mercedes Benz a conservé le design exclusif qui lui a valu de s'imposer dans le segment des SUV et surtout de perdurer dans le temps. Elle a, certes, évolué au fil des ans, subissant de légères modifications, mais sa silhouette rectiligne n'a jamais été modifiée. Indémodable et surtout inimitable, elle compte de plus en plus d'adeptes grâce aux différentes versions qui voient le jour. La dernière en date, la 350 d « Professional », qui comme son nom l'indique est dédiée aux professionnels et il n'y a qu'à voir son look pour s'en rendre compte. Elle a eu droit à des détails la différenciant des autres versions pour un aspect plus robuste, mais également des capacités off-road revues à la hausse.

Auto Exception

Depuis la première génération de la Classe G, chaque version réussit à marquer le public au travers de ses performances mais aussi de son look unique. Si nous pouvons voir certaines versions dans les quartiers les plus chics de la planète ou faisant de belles démonstrations dans le désert, la 350 d Professional, elle, serait destinée à être la reine des chantiers. Dans la catégorie du tout-terrain, l'allemand est un grand classique et compte bien le rester !

À la simple évocation de son nom, la première chose qui vient à l'esprit, c'est bien évidemment la silhouette rectiligne de la Mercedes Classe G. Reprenant, certes, les codes stylistiques de la marque, mais avec une réinterprétation déconcertante, on peut dire qu'elle a droit à sa propre étoile dans cette famille de stars. Avec des lignes droites et une partie avant complètement verticale, sa robustesse ne fait nul doute. Pour cette version 350 d Professional, elle a eu droit à une calandre en noir mat à 3 lames, avec le logo central qui se fond dans l'ensemble, en optant pour la même couleur, empruntée à la version G 500 4x4³. Si elle transmet de la robustesse dans son essence,

cette version a poussé cet aspect encore plus loin en optant, notamment, pour des grilles de protection pour les phares bi-xénon, un pare-choc en acier et pour les plus téméraires, un treuil et un câble de remorquage sont même proposés en option. Pour les jantes, les équipes de Mercedes ont opté pour un modèle noir de 16". Pour accomplir sa mission principale, la Classe G a vu sa garde au sol surélevée de 10 mm, soit 245 mm alors que son angle d'attaque et de sortie est passé de 36 à 39 degrés. À l'arrière, pas de changement, la roue de secours est toujours placée au niveau du hayon.

À l'intérieur, on est bel et bien à bord d'une Mercedes, mais pour les besoins de ce public particulier, l'intérieur a été épuré. Certes, il offre toujours le confort que se doit d'offrir un modèle de la firme allemande, mais il s'est délesté de tout surplus, à l'instar de l'écran tactile qui trônait au milieu de la console centrale ou encore tout le système infodivertissement. Tout cela, c'est bien « Professional » ! Si le volant fait bien appel au cuir, ainsi que le levier de vitesses et le frein à main, la sellerie, quant à elle, n'y a pas droit et se contente du tissu. Dans le coffre, elle a droit à un plancher en bois

Auto Exception

Cylindrée :	**3.0L V6 inj. directe turbo**
Puissance :	**211ch - 3800tr/min**
Couple :	**524 Nm - 1600tr/min**
Transmission :	**4x4**

Poids et mesures

Poids à vide :	**2275 kg**
Dimensions :	**4.67/1.76/1.94 (L/l/h)**
Réservoir :	**96 l**
Volume coffre :	**480/2250 l**
Pneumatiques :	**265/70 R 16**

Performances globales

Vitesse max :	**175 km/h**
0 à 100 :	**8,8s**
Consommation :	**13.4/9.7/11.2 l/100 km**
Autonomie :	**711 km**

pour des chargements en toute sécurité qui peuvent aller jusqu'à 592 kg, sans compter sa capacité de remorquage de 3.200 kg.

Sous le capot, pas de changement, puisque Mercedes a conservé le V6 diesel 3L des autres versions. Ce V6, qui développe 245 ch et un couple de 600 Nm est accouplé à la fameuse boîte 7G-TRONIC PLUS, lui permettant ainsi d'atteindre les 100 km/h en 8,8 s et une vitesse de pointe annoncée à 192 km/h. Grâce à ses pneus tout-terrain 265/70 R16, sa garde au sol et ses angles d'attaque et de fuite, il peut franchir des gués de 600 mm avec toute la classe qu'il a dans ses gènes et sans aucun effort surhumain du conducteur.

S'il fera officiellement son apparition dans les concessions européennes en ce mois de septembre, le carnet des commandes lui est bien ouvert depuis le 1er juin. Ayant le choix entre 13 types de finition, dont 11 métallisées, il ne reste plus qu'à prier pour avoir comme voiture de fonction une Classe G 350 d « Professional ». Une nouvelle leçon donnée par Mercedes de comment rouler avec classe, tout en restant professionnel.

Auto Nouveauté

par Amal Razine

124 SPIDER

RETOUR GLORIEUX

Il y a 50 ans, Fiat lançait la 124 Spider et c'est en 1972 qu'elle a eu droit à sa déclinaison Abarth. Aujourd'hui l'histoire semble se répéter. En effet, avant même le début de la commercialisation de la nouvelle génération du roadster italien, elle a droit à sa version sportive, grâce à la marque au Scorpion. Alors que ces dernières années, Abarth s'est amusé à décliner la Fiat 500 dans toutes les versions possibles, il était temps de s'attaquer à un nouveau modèle et mettre en avant tout son potentiel sportif. C'est donc quelques mois à peine après la présentation de la Fiat 124 Spider au Salon de Los Angeles, que sa version Abarth a créé la sensation à Genève. Ce concentré de sportivité ne pouvait laisser indifférent.

Auto Nouveauté

Alors qu'elle ne figurait pas forcément dans la liste des nouveautés qui créeraient la sensation au tout dernier Salon de Genève, l'Abarth 124 spider a pris tout le monde de court et est devenue la principale attraction du stand de la marque au Scorpion. Les équipes de la marque n'ont pas fait les choses à moitié pour faire du roadster un vrai concentré de la sportivité et de l'agressivité qui font tant la renommée du préparateur turinois. Que ce soit le look extérieur, à travers une robe contrastée ou encore le cœur de la petite bête, l'essence de la marque est présente dans tous les détails pour faire du Roadster italien un redoutable concurrent, notamment, de la Mazda MX-5, qui lui a servi d'inspiration.

Après la piqûre du Scorpion, la Fiat 124 a vu sa carrosserie subir un traitement des plus minutieux, pour afficher une allure des plus viriles. En effet, la petite italienne met en avant d'imposants boucliers et des jupes latérales bien musclées, bien en phase avec la philosophie de la marque, qui recherche l'agressivité dans tous les éléments extérieurs et intérieurs, aussi. Pour s'affirmer davantage et rendre hommage aux anciennes Spider Abarth, le roadster a droit à une peinture contrastée, qui met ainsi l'accent sur le capot et le coffre en noir. Bien évidemment l'insigne Abarth est présent là où il se doit, pour rappeler et revendiquer le sang qui coule dans les veines de l'italienne. La petite sportive compte à l'arrière quatre sorties d'échappement « Record Monza », à la sonorité incomparable. Toujours dans cet esprit sportif, l'Abarth est chaussée de jantes noires 17" laissant apparaitre des freins Brembo. Pour ajouter une touche piquante au Scorpion plusieurs détails ont été choisis en rouge comme la lame du bouclier ou encore les rétroviseurs pour cette version Black &White.

Dans l'habitacle du roadster italien, tout a été pensé par

les équipes de l'officine Abarth pour que le conducteur soit au centre de l'attention. Grâce à un intérieur bi-ton rouge et noir, il vivra la sportivité à travers tous ses sens. Revendiquant sa sportivité, elle a, notamment, droit à un volant sport 3 branches multifonctions avec un point marqué au milieu en rouge ou encore un tachymètre plus imposant, avec fond rouge également. Avec un poste de conduite extrêmement bas et une planche de bord épurée qui n'accueille qu'un écran multimédia au milieu, le conducteur ne quittera pas des yeux la route. Comme beaucoup de sportives, elle fait appel à des matériaux de qualité, à l'instar du cuir et de l'alcantara.

Mais le plus important chez Abarth et qui fait que les modèles au Scorpion se distinguent c'est tout naturellement leur motorisation. La 124 Spider est animée par le 1.4 MultiAir Turbo qui développe 170 ch et un couple de 250 Nm et qui est couplé, au choix, à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une boîte séquentielle avec palettes au volant. Affichant à peine 1.060 kg sur la balance et grâce à une répartition optimale du poids, le rapport poids/puissance est de 6,2 kg/ch. Le roadster italien à propulsion atteindrait les 100 km/h en 6,8 secondes. Lors de sa présentation ses atouts de sportive ont été mis en avant. Il faut dire qu'elle a droit à des suspensions à double triangulation pour une conduite bien précise, des amortisseurs de Bilstein ainsi que des suspensions Multilink pour lui donner une agilité et un maniement que le conducteur saura apprécier.

Entre son esthétique, son tempérament, et sa sonorité, l'Abarth 124 Spider est fin prête à aller à la conquête d'un client à la recherche de sensations uniques au volant. Le Roadster italien est voué à une grande carrière, comme cela a toujours été le cas des modèles Abarth.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

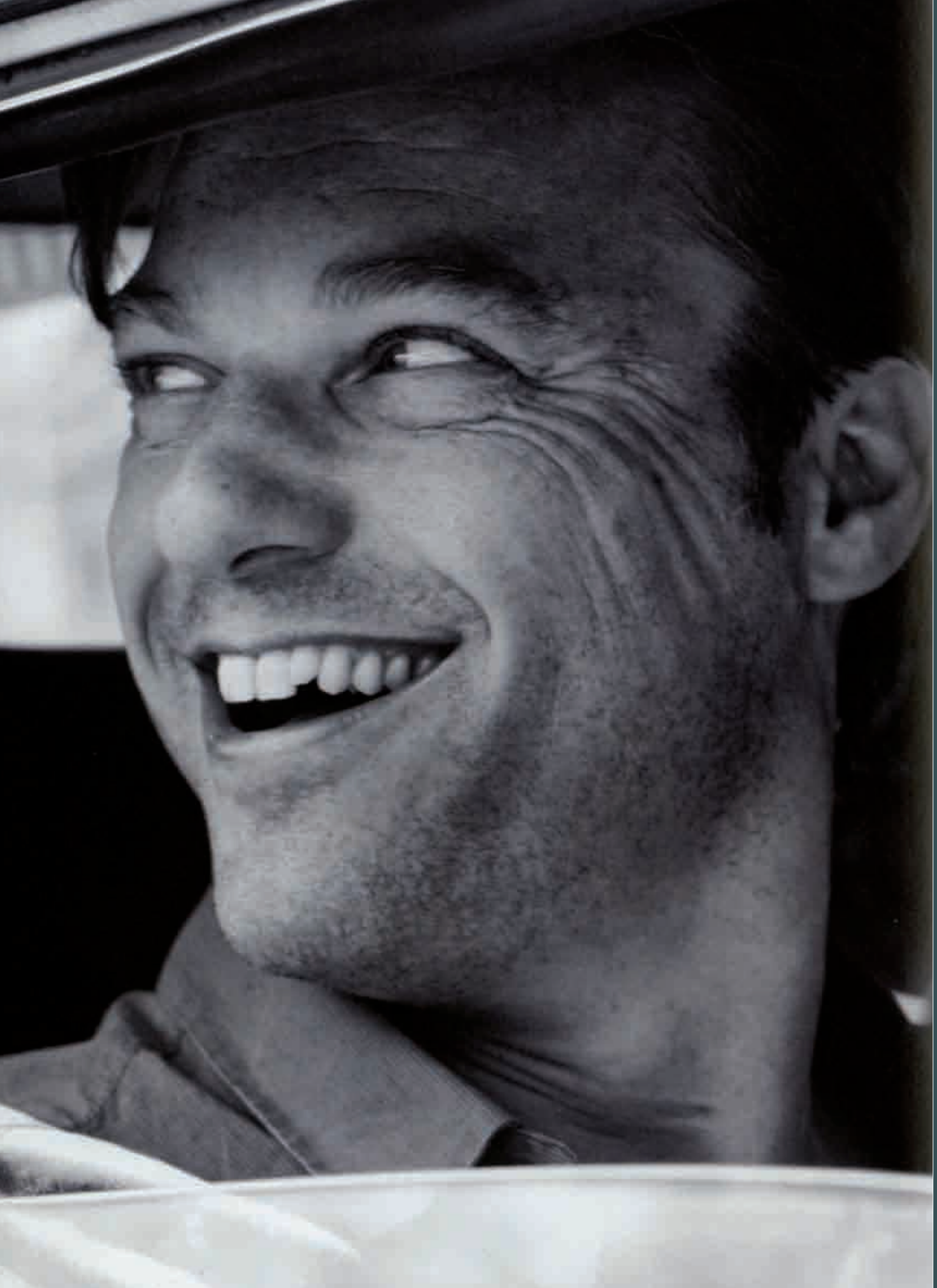
LAURENS VAN DEN ACKER

DESIGNER PASSIONNÉ

LAURENS VAN DEN ACKER

DESIGNER PASSIONNÉ

Allure décontractée, sourire angélique, mèche rebelle. L'homme est humble et très accessible, malgré sa cote très élevée parmi les designers les plus en vue du moment. Ses sempiternelles baskets aux pieds, personnalisées aux couleurs de ses concept cars, renseignent sur l'état d'esprit de Laurens Van Den Acker, directeur du design de la marque au losange. Ce dernier est arrivé à la tête du style Renault en 2009, avec comme objectif de rajeunir et de dynamiser des autos au style parfois très décalé, notamment sur la Mégane 2. Depuis, la patte Van Den Acker s'est imposée, avec notamment ce « noeud papillon » sur les faces avant et l'homme obtient même le « grand prix du design », à l'occasion du Festival automobile international. On lui doit les dernières Clio, Twingo, Espace, Talisman, Mégane et bien évidemment, la quatrième génération de la Scénic. Aimant prendre des risques, créer des tendances à l'image des nouvelles couleurs des modèles (rouge pour la Clio, violet pour l'Espace, orange pour le Captur) et n'hésitant pas à revisiter des modèles iconiques, son audace et ses partis pris font consensus, comme le prouve l'engouement retrouvé autour des modèles Renault. Nous vous invitons à découvrir les différentes facettes de ce grand designer, à travers cet entretien où il évoque son parcours, ses réalisations et ses projets d'avenir[3].



LAURENS VAN DEN ACKER

DESIGNER PASSIONNÉ

Votre intérêt pour l'automobile remonte-t-il à l'enfance ?
Tout petit déjà, j'ai acquis de mon père architecte le sens de l'esthétisme et développé au gré des nombreux voyages familiaux une curiosité et une ouverture sur les cultures étrangères, principalement scandinaves. Après avoir essayé d'imiter mon père pendant quinze jours, j'ai trouvé plus drôle de dessiner des objets mobiles. Dans ma jeunesse, je vouais un culte particulier aux GM Firebirds et à la Bertone BAT d'Alfa Romeo, aux formes futuristes.

Expliquez-nous pourquoi avoir opté pour une tenue vestimentaire anticonformiste…
Lorsque j'ai pris la responsabilité du design Mazda, j'ai dû m'habiller en costume. En me regardant dans la glace, j'ai pensé que j'avais pris un sacré coup de vieux ! C'était déprimant. Il fallait une touche d'originalité pour trancher avec le sérieux de l'uniforme. Les baskets se sont imposées naturellement. Les modèles sont réalisés spécialement d'après mes dessins et sont coordonnés aux réalisations du bureau de style.

Vous avez démarré votre carrière en trombe chez des grandes marques….
À 25 ans, master en poche, je pars à Turin pour débuter dans un bureau de design indépendant. Mes premiers travaux portent sur l'habitacle de la Bugatti EB110. Trois ans plus tard, je pose mes valises à Ingolstadt, au style extérieur d'Audi. En Bavière, je croise la route de J Mays, l'un des pontes du design Audi. Le courant passe, une complicité se noue. Lorsque J Mays est nommé vice-président du design de Ford Motor Company, je le suis sans hésitation. Même si j'ai regretté les panoramas des montagnes bavaroises, je me suis plus au moins vite habitué à la grisaille de la cité ouvrière de Detroit, berceau de l'automobile américaine. Ce fut une décision mûrement réfléchie, qui m'a ouvert de larges perspectives: développement de la plate-forme de la Ford Escape et définition de la stratégie du design de la firme à l'ovale bleu. Lorsque Mazda a cherché un designer pour donner un visage à sa signature « zoom-zoom », mon nom est revenu avec insistance.

Comment avez-vous atterri chez Renault ?
J'ai été approché par un chasseur de têtes, qui m'a proposé de prendre en charge la fonction de responsable design chez Renault. J'ai rencontré Patrick Pelata, qui ne s'est pas embarrassé de formules et m'a demandé simplement de dessiner de belles automobiles. Ce n'est pas tous les jours qu'un constructeur vous donne carte blanche pour créer une nouvelle identité stylistique et repenser entièrement le langage formel de sa gamme. Mais j'avais besoin de sonder que l'on était bien sur la même longueur d'onde.

J'ai découvert des voitures un peu trop intellectuelles. Il fallait mettre plus de tripes. Durant la première année, j'ai consacré mon énergie à faire adhérer l'entreprise à mon projet. Un parcours semé d'embûches ! Les Français fonctionnent vraiment à l'affect. Sous ma direction, j'ai décloisonné les studios structurés autour des gammes de produits. C'est à cette condition que le style des nouvelles Renault allait dégager la cohérence qui lui faisait défaut jusqu'ici.

Biographie

1965 : naissance aux Pays-Bas.

1988 : Obtention du diplôme en design industriel à l'Université de technologie de Delft aux Pays Bas.

1990 : Début de carrière en tant que designer chez Design System à Turin (Italie).

1993 : passage chez Audi, en tant que designer extérieur, à Ingolstadt, en Allemagne.

1996 : devient senior designer au sein de SHR Perceptual Management à Newbury Park (Etats-Unis).

1998 : entre chez Ford Motor Company aux Etats-Unis où il est nommé chief designer du Brand Imaging Group à Irvine, en Californie.

2003 : devient chief designer de la Plateforme Ford Escape au Centre de design de Dearborn (Etats-Unis).

2005 : Prend le poste de Chief Designer, Strategic Design.

2006 : Directeur de la Division Design de Mazda Motor Corporation à Hiroshima au Japon, en charge de l'ensemble du design de la marque.

Depuis 2009 : responsable design chez Renault et entre au comité de direction en janvier 2010.

Entretien du mois

LAURENS VAN DEN ACKER

DESIGNER PASSIONNÉ

À la tête de cinq cents designers, répartis sur cinq sites: le Technocentre, Sao Paulo au Brésil, Mumbai en Inde, Bucarest en Roumanie et Séoul en Corée du Sud, je suis un chef d'orchestre. Mon job consiste à définir une stratégie de design pertinente pour les trois marques, Renault, Dacia et RSM (Renault Samsung Motors), l'expliquer en interne, créer des ponts entre l'ingénierie et le planning et respecter les délais et le budget pour chacun des projets.

Et pour enrichir davantage mon background, j'ouvre mon équipe au monde qui l'entoure. À commencer par les constructeurs allemands. Ainsi, j'emmène mes collaborateurs visiter les musées BMW, Mercedes et Porsche mais également les principaux salons de mobilier et de design pour qu'ils s'imprégnent des tendances à venir.

Quel est à votre avis le bénéfice du changement de style pour Renault ?
Normalement, le design est la première raison d'achat d'un véhicule. Pour Renault, en 2010, la première raison d'achat était la fidélité. Le design arrivait en troisième position. Depuis mon arrivée il y a cinq ans, j'ai redéfini le design de Renault, en revenant sur le terrain des voitures à vivre que j'ai réinterprété avec « le cycle de vie » : tomber amoureux, explorer le monde, créer une famille, travailler, profiter des loisirs et accéder à la sagesse. J'ai initié cette démarche avec le concept-car Dezir, symbolisant le coup de foudre dans l'étape de l'amour. Puis, chaque étape de la vie a été déclinée en concept-car : la Clio pour « tomber amoureux » , le SUV et crossover pour l'exploration, le Scénic et Espace, pour la famille, les véhicules utilitaires comme Kangoo ou Trafic, pour le travail, le Wind et Laguna Coupé pour jouer et enfin le véhicule électrique pour exprimer la sagesse.

C'est un cycle de vie qui raconte une histoire simple de la marque et qui plaît aussi bien en Europe qu'au Brésil ou en Inde. L'esprit voiture à vivre est très proche de Renault. Je viens de l'étranger et je n'ai pas d'états d'âme pour reprendre les bonnes idées. Mon travail consistait à avoir un pied dans la créativité et un pied dans le business. Le design ne sert à rien s'il n'amène pas à vendre plus de voitures.

Avec Clio et Captur, nous avons essayé de faire des voitures qui plaisent et les réactions et le retour des

ventes sont plutôt positifs et rassurants. Les retours nous disent que Clio est la plus belle de son segment. La plus belle voiture n'est pas celle où le design a raison et les ingénieurs ont perdu. La plus belle est celle où tout le monde a gagné. Il faut un équilibre coût, performance, usage et conduite. Avec Captur, qui n'existait pas dans la gamme, nous avons pu jouer la carte de l'innovation. Certains segments sont tellement établis que nous devons respecter les codes et uniquement jouer sur le style, comme ce sera le cas pour la Laguna. Pour d'autres, nous avons l'opportunité de toucher à l'architecture, comme pour l'Espace ou Twingo. Quand nous en avons l'opportunité, nous essayons d'innover.

Quelle est la part du design dans le choix d'une voiture par un client?

C'est normalement la première motivation d'achat. Chez Renault dans les années 2000, le design était descendu au troisième rang derrière le prix et la fidélité à la marque. Deux raisons purement rationnelles. Depuis 2012, le design est redevenu la première raison d'achat et a tiré la marque vers le haut avec des modèles comme la Clio IV ou le Captur.

Quelle a été votre démarche depuis votre arrivée chez Renault en 2009 ?

Le management de Renault m'avait demandé trois choses. Tout d'abord de faire de belles voitures, ensuite de créer une identité forte pour la marque et, enfin, d'établir une différenciation entre Renault et Dacia, pour éviter que les deux marques ne se cannibalisent. J'ai tout de suite décidé de donner à Dacia une image germanique, associée à la robustesse et au rationnel. Renault devait, au contraire, être latine, sensuelle et émotionnelle.

J'ai cherché à retrouver l'âme de Renault. Le design manquait d'une identité cohérente entre les différents modèles, les voitures n'étaient pas reconnaissables. J'ai élaboré une stratégie de design autour du cycle de la vie et présenté une nouvelle calandre parfaitement reconnaissable. Aujourd'hui, on peut retirer le logo Renault et reconnaître qu'il s'agit d'une Renault. Mais en même temps, il s'agit d'une identité suffisamment flexible, qui s'adapte aussi bien à la Twingo qu'à l'Espace.

La marque Dacia, elle, se portait bien, mais le Duster a été un modèle clé. Avant, Dacia avait seulement l'image de voitures à un prix abordable. Le Duster a prouvé que le prix et le design n'étaient pas contradictoires.

Combien de personnes travaillent sur le design au sein du groupe Renault ?

Je supervise une équipe de 500 personnes, dont 380 au Technocentre de Guyancourt, les autres se trouvant dans les quatre autres bureaux d'étude. 150 sont des designers. Il faut savoir que le coût du design

LAURENS VAN DEN ACKER

DESIGNER PASSIONNÉ

est très bas et ne représente même pas 1% du coût d'une voiture.

Comment se déroule l'élaboration du style d'une voiture ?
Le développement d'un nouveau modèle dure environ quatre ans. La première année est consacrée à une phase de réflexion, la définition du concept de la voiture. On étudie les besoins des clients actuels et à venir. Des études ethnographiques sont réalisées pour savoir ce qu'ils voudront demain. On étudie également ce que peuvent apporter les évolutions technologiques.

Vient ensuite le design de la voiture, qui dure également un an. C'est ce que j'appelle « écrire le livre ». Le dessin ne doit pas seulement être beau, mais aussi réalisable techniquement et économiquement. Un concours est organisé en interne. Entre 10 et 15 designers de nos 5 centres de Guyancourt, Bucarest, Sao Paulo, Seoul et Chennai-Mumbai y participent pour la ligne extérieure et autant pour le design de l'intérieur de l'habitacle. Une première sélection de 4 dessins intervient ensuite, puis 2, puis 1.
Mon travail, en tant que directeur du design, consiste à participer à l'avant-phase, à la définition du concept, le brief, à encadrer les designers et à réaliser les premières sélections pour proposer un nombre réduit de 3 ou 2 dessins à la direction générale, qui choisit ensuite.
Les deux dernières années de développement sont consacrées à l'industrialisation, au choix des pièces, aux tests[3]

Quel a été le cahier des charges de la nouvelle Mégane ?
La Mégane est une voiture clé au cœur de notre gamme. Elle se positionne sur le segment le plus dur du marché européen, celui des berlines compactes. Elle doit être sexy, mais aussi consensuelle, spacieuse, mais compacte, puissante mais sobre et très technologique, tout en offrant un prix raisonnable. La polyvalence par excellence.

Pour une fois, la nouvelle Mégane n'est pas en rupture avec la génération précédente, pourquoi ?
Nous avons opté pour une nouvelle stratégie design, consistant à miser sur une identité plus forte, mais aussi plus stable. Nous voulons être parfaitement identifiés à l'international, avec une gamme cohérente. Cela prend du temps, d'avoir un design immédiatement reconnaissable.

Pouvez-vous nous présenter le nouveau Scénic et sa spécificité, par rapport à son prédécesseur ?
C'était un grand enjeu que le Scénic, parce que c'est une sorte d'icône dans la gamme Renault, c'est son cœur de gamme et ça représente aussi beaucoup des valeurs de la marque. Il fallait donc absolument faire attention quand on a commencé notre travail. Le Scénic 1, c'était une révolution, une voiture dont le conducteur était considéré comme un papa moderne, progressiste et même avant-gardiste. Mais petit à petit, génération après génération, cette image de « rouler en monospace » s'est un peu dégradée, jusqu'à devenir un concept presque un peu vieux jeu[3]
Je ne juge pas, c'est juste un constat que je fais, mais aujourd'hui, quand tu roules en monospace, ça fait un peu dépassé. La conséquence, également, c'est qu'on a vu les clients se déplacer, notamment vers les crossovers. Alors, je me suis dit, soit on laisse tomber, on met tout sur Kadjar, soit on essaie de réinventer des trucs pour que le Scénic soit encore dans le vent.
A partir de là, pour rendre la voiture plus sexy, on avait déjà un langage sensuel, qui était très adapté, mais il fallait absolument toucher aux proportions du Scénic, parce que le monospace au départ c'est une boîte, une boîte avec des petites roues. Donc pour casser un peu ces proportions, on s'est fortement inspiré du concept R-Space, qu'on avait présenté à Genève en 2011, et qui avait rencontré un succès inattendu. En tout cas,

personnellement je voulais dans ce concept montrer ma vision du monospace, mais je ne m'attendais pas à rencontrer un tel engouement du public. Du coup, on a immédiatement trouvé évident de s'inspirer le plus largement possible du R-Space et notamment de ses proportions d'ensemble, qui tournaient autour du thème des grandes roues. Il fallait donc absolument trouver de grandes roues.

Avoir transformé l'Espace en Crossover, était-ce un énorme pari ?
C'est vrai. C'est une décision que nous avons prise en commun, au sein du comité de pilotage crée à cette occasion. C'est la première fois depuis 1984, date de création de la première génération de l'Espace, que ce modèle n'est plus tout à fait un monospace. Mais je crois que le marché est prêt pour ce genre de modèle.
L'auto électrique est un enjeu important pour Renault. Comment doit être le design d'une électrique?
C'est une grosse question et cela dépend du type de client auquel on pense. Si on parle de « client tendance », alors ils verront sûrement l'auto électrique comme une sorte de iPod sur roues. Mais Renault vise un public plus vaste. De nos différents audits, il est apparu que le public préfère un véhicule électrique qui ressemble à une vraie automobile.

Quelle auto actuelle et que vous n'avez pas dessinée, vous plaît particulièrement ?
Beaucoup le Range Rover Evoque. C'est un vrai modèle de rupture, qui a modifié profondément l'image de la marque et avec succès. Il a aussi influencé d'autres constructeurs, notamment grâce à son toit qui semble flotter au sommet de la voiture.

Vous avez reçu le prix du meilleur designer. Que représente cette distinction pour vous ?
Je suis très honoré et reconnaissant de recevoir ce prestigieux trophée de la part d'Autocar Magazine. Je voudrais le dédier à mes équipes du design, qui continuent de me surprendre par leur créativité et leur passion. Concevoir de belles voitures innovantes est ce qui nous fait avancer chaque jour chez Renault Design. Cette récompense importante nous motivera encore davantage pour l'avenir.

Quelles sont vos influences ? Où trouvez-vous l'inspiration ?
Je cherche toujours en premier l'inspiration dans les valeurs de la marque. Finalement, je ne suis pas un artiste. Notre job, en tant que designer, c'est d'exprimer les valeurs d'une marque. Après, je m'inspire de la vie. La popularité de Renault, c'est de faire des autos pour chaque étape de la vie. C'est ainsi que j'ai trouvé le thème de la fleur, où chaque pétale représente une étape de la vie.

Comment doit être un bon designer ?
Pour être un bon designer, il faut trouver un équilibre entre le business, qui est quelque chose de très sérieux et la créativité et la joie. Mon frère est architecte et ma sœur est juge. Je suis donc au milieu !

par Hamid Benmaarouf

2002
L'ANCÊTRE DE LA SÉRIE 3....

Apparue à la fin des années 60 avec une ligne italienne signée Michelotti, la BMW 2002 mettait en avant des mécaniques vivantes et performantes, mais surtout, elle a redoré le blason de la firme bavaroise, qui était au bord du précipice et affirmé sa vocation sportive.

Auto Légende

La ligne de la 2002 est l'œuvre de Michelotti, le designer italien qui va dessiner la série 02 et laisser une empreinte dans la gamme BMW pendant plus de 30 ans !

Au début des années 60, BMW est en pleine crise. Son image pâtit notamment d'une gamme bancale et sans cohérence. Mais il aura suffi d'un coup de crayon bien inspiré, celui du designer Italien au talent confirmé, Michelotti, pour que la marque munichoise arrive à se sortir du maquis. C'est ainsi que naît la gamme des séries 02 (Le terme "02" est dû au simple fait que la carrosserie ne comportait que 2 portes, ce suffixe avait pour but de distinguer la gamme des 2/4 portes à cylindrée égale : la 2000 E8 et la 2002 E10 par exemple). La génération n'acquiert pas de suite le suffixe 02, qui permet de les distinguer de leurs aînées. Lancé au Salon de Genève de 1966, le premier modèle prend l'appellation de 1600-2, pour le singulariser de la 1600 à quatre portes qu'il remplace. Il ne deviendra 1602 qu'en avril 1971, en même temps que la sortie de la 1802 et bien après l'apparition de la 2002 en janvier 1968. Cette gamme va non seulement sauver l'entreprise de la banqueroute, mais sera à l'origine d'un véritable essor de la marque à l'hélice, quelques années plus tard.

La ligne de la 2002 est l'œuvre de Michelotti, le designer italien qui va dessiner la série 02 et laisser une empreinte dans la gamme BMW pendant plus de 30 ans ! Depuis la berline 1500 jusqu'à la 2002 tii, Michelotti va instaurer quelques standards : une proue inclinée dans le sens inverse des règles évidentes pour les lois de l'aérodynamique, avec l'intégration du double haricot, des phares ronds enchâssés dans la calandre et un angle déterminant pour la vitre de custode. Ces caractéristiques stylistiques se retrouveront sur le reste de la gamme ainsi que sur les série 3 E21 et E30. Autre détail de style qui frappe sur la 2002 tii, c'est la ceinture de caisse, marquée par un pli accentué par un jonc chromé. Cela donnerait presque l'impression que la caisse est en deux parties³ En outre, la 2002 tii se distingue par une surface vitrée généreuse, qui permet d'offrir beaucoup de luminosité, dans un habitacle qui en a bien besoin.

La version qui chapeaute la gamme, à savoir la 2002 turbo, débarque un peu plus tard, au Salon de Francfort en 1973, mais ne sera produite que sur un millésime, à 1.672 exemplaires. Elle se singularise par son spoiler, son becquet arrière et ses élargisseurs d'ailes, ainsi que par sa décoration en couleur. Il y a lieu de noter la mention « 2002 turbo » sur le spoiler. Ces cinq lettres d'avertissement inversées sont destinées à être lues dans le rétroviseur du véhicule précédent ! Cette berline légère et sportive fit la joie des amateurs de voitures amusantes à conduire, mais elle suscita aussi la polémique. Lancée pendant la crise pétrolière et au moment d'une prise de conscience collective sur la sécurité routière, elle arriva au mauvais moment. Il faut signaler qu'à l'occasion de la dernière édition du concours d'élégance de la Villa d'Este, BMW a présenté le concept BMW 2002 Hommage. Il s'agit d'une réinterprétation de la BMW 2002 Turbo de 1973, qui joue la carte de la sportivité débridée. Ce concept opte

La version qui chapeaute la gamme, à savoir la 2002 turbo, débarque un peu plus tard, au Salon de Francfort en 1973, mais ne sera produite que sur un millésime, à 1.672 exemplaires.

Auto Légende

pour un style nettement plus complexe et affirmé que l'original. Le regard reprend les petits phares ronds et la large calandre "shark nose", tandis que le spoiler avant XXL lui donne une apparence très verticale, comme sur le modèle de 1973.

La version Touring représente une ingénieuse formule de break de loisir, conciliant les attraits d'un coupé sportif et l'apport utilitaire du hayon arrière. Arrivée trop tôt, cette formule a connu un échec commercial et les 2002 Touring ont été très peu diffusées.

À l'intérieur, l'ambiance est triste : noir, austérité et rigueur dominent. Pour disposer du compte-tours et du manomètre de pression d'huile, il faudra aller se fournir dans la liste des options. Quant aux sièges, c'est de la même veine, sansmaintien latéral. En effet, l'habitacle des BMW 2002 est caractérisé par la son confort spartiate. Les sièges avant sont raides et n'apportent pas le maintien latéral souhaité sur des voitures aussi performantes. Le passager se trouve ballotté en virage rapide, tandis que le conducteur se tient par le volant. Le placage de faux bois qui apparaît sur le tableau de bord de la BMW 2002 tii ne suffit pas à transformer l'atmosphère. En consolation, la banquette arrière accueille sans problème trois enfants.
L'ergonomie ne souffre pas la critique et toutes les

La version Touring représente une ingénieuse formule de break de loisir, conciliant les attraits d'un coupé sportif et l'apport utilitaire du hayon arrière. Arrivée trop tôt, cette formule a connu un échec commercial et les 2002 Touring ont été très peu diffusées.

commandes semblent idéalement placées. Comme beaucoup de voitures anciennes, la 2002 tii regorge de petits détails sympathiques à l'image de la molette qui fait entrebâiller le déflecteur. De même, les feux arrière des premiers modèles jusqu'au millésime 1974 sont ronds et en forme de réacteurs. Seules les versions Touring garderont ces feux jusqu'à l'extinction du modèle. Le profil dessiné par Michelotti conserve aujourd'hui encore sa pureté et son équilibre.

Au chapitre mécanique, il est inutile de rappeler la réputation de BMW en tant qu'excellent motoriste. Si celle-ci s'est bâtie essentiellement grâce aux 6 cylindres, il n'en était pas de même à l'époque, puisque c'étaient surtout les quatre cylindres qui ont fait la force de la marque à l'hélice. C'est un 2 litres qui équipe la version de pointe de la série 02. C'est ainsi que son appellation est trouvée avec la cylindrée, pour les deux premiers chiffres et la série 02 pour les deux derniers : 2002. Il s'agit d'un 4 cylindres à arbre à cames en tête de 100, 120 et 130 ch pour les 2002, 2002ti et 2002tii. Les performances sont au rendez-vous : la 2002 tii revendique 186 km/h en vitesse maxi, moins de 10 secondes au 0 à 100 km/h et un peu plus de 30 secondes au km départ arrêté. La boite à vitesses montée de série était une boîte manuelle à 4 vitesses, mais une boîte à 5 vitesses et même une boîte automatique ZF à trois rapports était également montée en option, l'ensemble permettant de contenir la consommation

Très correctement motorisée, compacte, légère, avec un châssis efficace, la 2002 est très agréable à conduire, essentiellement sur nationales et départementales, car son manque de confort ne la prédispose pas aux grands voyages autoroutiers.

autour d'un 10-12 litres très raisonnable pour l'époque et ce niveau de performances. La version turbo, elle, développe 170 ch et revendique 210 km/h.

Côté châssis, la 2002 reprend la même structure monocoque de la berline 1500 E8, dont elle dérive. Mais elle revendique un empattement plus réduit en se montrant plus compacte, plus légère et surtout plus agile. Au niveau des suspensions, la 2002 est à la pointe, puisque l'arrière possède des roues indépendantes, alors que beaucoup de rivales de l'époque avaient encore un essieu arrière rigide. A l'avant, des jambes élastiques sur ressorts hélicoïdaux complétées d'éléments en caoutchouc et de triangles transversaux permettent ainsi de procurer une très

bonne adhérence et une précision du train avant. L'essieu arrière est composé de leviers longitudinaux et obliques, de ressorts hélicoïdaux et d'amortisseurs télescopiques. Aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, des barres antiroulis sont installées, gages d'une tenue de route plus sportive et plus efficace. Sur le bitume, le coupé fait preuve d'une bonne adhérence, grâce à des pneus de 165/65 HR 13 de série.

Très correctement motorisée, compacte, légère, avec un châssis efficace, la 2002 est très agréable à conduire, essentiellement sur nationales et départementales, car son manque de confort ne la prédispose pas aux grands voyages autoroutiers. Attention toutefois à la conduite sur sol mouillé : il faudra auparavant avoir assimilé le comportement des propulsions pour ne pas se faire surprendre par un tête à queue [3]

En 1975, la génération 02 s'efface comme entrée de gamme au profit de la nouvelle et première série 3, dont elle a été le précurseur.

Associant jeunesse et sportivité, les BMW 2002 offrent à leurs conducteurs une image positive de berlines de petit gabarit, puissantes, légères et nerveuses. Ancêtres de la BMW Série 3, elles conjuguent des performances brillantes avec un prix d'achat modeste en collection. Concurrentes de l'Alfa Romeo Giulia Super, elles ne possèdent pas le caractère et la ligne racée et sensuelle de l'italienne, mais sur la route, la BMW 2002 ti et surtout la tii s'avèrent plus performantes.

Moto Nouveautés

par Lina Mouafak

V9 ROAMER

En 2016, MOTO GUZZI célèbre son 95e anniversaire (Moto Guzzi a été fondé en 1921 à Mandello del Lario, sur la côte orientale du lac de Côme, à quelques kilomètres au sud de la frontière suisse). Depuis plusieurs années, cette marque légendaire brille à nouveau de mille feux, l'aigle de son emblème plus fier que jamais devant les nombreuses nouveautés, autant de modèles de l'ère nouvelle qui conservent quelque chose d'irremplaçable, tous équipés du moteur V2 transversal à refroidissement à air. Et pour 2016, MOTO GUZZI propose une fois encore un véritable feu d'artifice de nouveautés.

Dans la gamme V9, vous connaissez déjà le beau ténébreux Bobber, voici son double Roamer, équipé du même nouveau bicylindre en V transversal de 850 cm3. Peu de choses les différencient en fin de compte, mais ces petits détails changent tout ou presque ! Au charme viril du Bobber, la Roamer oppose une délicatesse toute de chromes vêtue. Comme l'évoque son nom Roamer, "vagabond" en anglais, elle est parfaite pour aller errer sur les routes !
Elle a tout d'une pin-up ! Sur cette V9, en tout cas, Guzzi a fait preuve d'un bel effort de finition, avec tout plein de détails valorisants, des commandes au guidon originales et soignées, une prise USB à l'avant et surtout un réservoir magnifique. L'instrumentation, avec un très sobre compteur de vitesse analogique, fourmille d'infos dans la fenêtre numérique, à faire défiler à main gauche.

N'oublions pas la pièce principale de cette V9 : son moteur bicylindre à 90°, placé en position transversale. Sa cylindrée, portée à 853 cm³ par un nouvel alésage x course de 84 x 77, a permis de surmonter les épreuves en théorie castratrices de l'homologation euro4. Il titre à présent 55 chevaux à 6. 250 tr/min et affiche surtout une valeur de couple de 6,3 mkg, curieusement très constante à partir de 3.000 tr/min, jusqu'à plus de 6.500 tr/min. Le tout passe bien entendu par le traditionnel cardan cher à la marque, lui aussi revu pour plus d'efficacité. Très agréable, il se fait peu remarquer et bénéficie de la douceur d'ensemble, faisant de ce bloc une véritable réussite. Il propose également une réduction de couple pour les rétrogradages zélés et tout ce qui rend la vie facile en utilisation standard. N'oublions pas le contrôle de traction MGTC, doté d'un niveau supplémentaire par rapport à celui de la V7.
La V9 respire quelque chose de sérieux et de moderne. Elle distille le plaisir d'être assis sur une belle moto, une moto sur laquelle rien ne choque ni ne dérange, si ce n'est d'avoir les genoux dans les cylindres pour les grands gabarits. Car c'est bien là le seul réel souci de la V9 : intégrer un chauffage d'appoint. Voici qui demande quelques concessions ! Pour le reste, le choix le plus important concernera l'ergonomie et l'effort que vous souhaiterez mettre dans les changements de direction.

par Lina Mouafak

ROLEX

Cosmograph Daytona 2016

Rolex présente la nouvelle version de son modèle Oyster Perpetual Cosmograph Daytona en acier 904L, équipé d'une lunette Cerachrom monobloc en céramique noire développée et brevetée par Rolex.

Créée par Rolex en 1963, l'Oyster Perpetual Cosmograph Daytona est une montre née pour la course. Elle a gagné ses titres de noblesse sur les circuits automobiles du monde entier pour sa fiabilité et ses performances, et a accédé au rang d'icône sous le nom de « Daytona », comme l'un des chronographes les plus célèbres au monde. Elément clé de l'identité du modèle, sa lunette gravée d'une échelle tachymétrique permet de mesurer une vitesse moyenne jusqu'à 400 miles ou kilomètres par heure. La nouvelle lunette Cerachrom monobloc en céramique high-tech offre de nombreux avantages : sa dureté la rend pratiquement inrayable, elle conserve sa couleur malgré les effets des rayons UV et reste insensible à la corrosion. Une durabilité extrême à laquelle s'ajoute la lisibilité exceptionnelle de l'échelle tachymétrique, dont la graduation est obtenue par dépôt en creux d'une fine couche de platine par un procédé PVD (Physical Vapor Deposition). Constituée d'une seule pièce, la lunette Cerachrom monobloc assure à elle seule le maintien et l'étanchéité de la glace sur la carrure.

Le boîtier Oyster du Cosmograph Daytona, garanti étanche jusqu'à 100 mètres, est un exemple de robustesse, de proportions et d'élégance. Sa carrure aux formes caractéristiques est taillée dans un bloc massif d'acier 904L. Son fond cannelé est hermétiquement vissé à l'aide d'un outil spécial qui permet aux seuls horlogers Rolex d'accéder au mouvement. La couronne de remontoir, munie du système de triple étanchéité Triplock et protégée par un épaulement taillé dans la masse de la carrure, se visse solidement sur le boîtier, de même que les poussoirs du chronographe. Quant à la glace, elle est en saphir pratiquement inrayable. Totalement étanche, le boîtier Oyster du Cosmograph Daytona protège ainsi de manière optimale le mouvement de haute précision qu'il abrite.

Le Cosmograph Daytona est équipé du calibre 4130, un mouvement mécanique chronographe à remontage automatique entièrement développé et manufacturé par Rolex. Le chronographe est enclenché par un mécanisme de roue à colonnes et un embrayage vertical offrant un démarrage instantané et extrêmement précis, ainsi qu'une grande robustesse. L'oscillateur, véritable cœur de la montre, comprend un spiral Parachrom bleu breveté et fabriqué par Rolex dans un alliage exclusif. Parfaitement insensible aux champs magnétiques, ce spiral présente une grande stabilité face aux variations de température et reste jusqu'à dix fois plus précis qu'un spiral traditionnel en cas de choc. Il est muni d'une courbe Rolex garantissant sa régularité dans toutes les positions. Le calibre 4130 dispose d'un module de remontage automatique par rotor Perpetual et bénéficie d'une réserve de marche d'environ 72 heures.

Le nouveau Cosmograph Daytona est assorti d'un bracelet Oyster à maillons massifs en acier 904L avec fermoir de sécurité Oysterlock prévenant toute ouverture accidentelle. Ce bracelet dispose de la maille de rallonge rapide Easylink, un ingénieux système breveté par Rolex qui permet d'ajuster facilement la longueur d'environ 5 mm pour un surcroît de confort en toute circonstance.

60
UNITS PER HOUR
400
300
240
200
150
100
110
120
130
140
70
75
80
85
90
ROLEX
OYSTER PERPETUAL
SUPERLATIVE CHRONOMETER
OFFICIALLY CERTIFIED
COSMOGRAPH
DAYTONA
SWISS MADE

Sport d'élite

par Lina Mouafak

Andorra 500

En 2016, Cyril Despres relance un événement inédit : un rallye de régularité sur route ouvert à toutes les motos fabriquées avant 1980, les nouvelles néo-rétro ou les motos modifiées style café racer. Le concept : 3 spéciales chronométrées par jour sur route fermée ou circuit à parcourir à une vitesse moyenne adaptée. Et surtout, entre chaque spéciale, des balades sur de magnifiques routes de montagne et dans un paysage somptueux où les participants vont découvrir 2 pays et 2 cultures à fortes identités, le tout dirigé par un road-book électronique.

Cyril Despres, quintuple vainqueur du Dakar et ambassadeur de Zenith pour la deuxième année consécutive, est le créateur de ce rallye et un grand passionné de motos en tous genres.

Alors en fait, l'Andorra 500, c'est quoi ? C'est un rallye de régularité qui rassemble tous les fans de motos classiques sur les plus belles routes des Pyrénées. Plus précisément, la course est ouverte à toutes les motos fabriquées avant 1980, aux néo-rétros, aux café-racers, etc. Les pilotes de tous âges peuvent s'y inscrire et participer aux côtés de quelques grands noms des sports mécaniques, comme Cyril Desprès

bien sûr ou encore Stéphane Peterhansel. Pour briller, il leur faut faire preuve de la plus grande régularité lors des 500 km de roulage, répartis sur trois jours de rallye sur les routes sinueuses d'Andorre.

Visiblement, le concept Andorra 500 séduit : la deuxième édition affichait presque complet, avec une centaine de motos sur les 120 maximum que peut compter ce rallye.

Cette année, on y a croisé deux Kawasaki H2, une Vélocette, des CB 750 Four, des XS 650, une BMW R 90 S et même des Lambretta des années 1950. Il y avait aussi des modèles néo-rétros, comme les XSR 700, les Ducati Scrambler et autres récentes Royal Enfield, ainsi qu'une Harley Road Glide personnalisée, très originale. Avec un Tripy pour guide et des moyennes de vitesse à respecter, des chronos à ne pas dépasser, ils ont parcouru les belles routes d'Andorre et d'Espagne à rythme plus ou moins sage, ont surmonté un bel orage et des trombes d'eau avec bonne humeur, pour profiter ensuite d'une belle journée de dimanche ensoleillée.

Le vendredi soir, en guise d'apéritif, une séance de gymkhana au beau mileiu d'un col ennuagé a mis a rude épreuve l'agilité des motos et des motards[3] Epreuve inédite cette année, deux kilomètres à parcourir moteur arrêté (en descente !), ce qui n'était pas plus difficile que les deux parcours de quelques km sur « piste » non goudronnée.

Invités d'honneur, les jeunes Alex Jumelin et Mathias Dandois, champions de flat BMX, que l'on a pu applaudir lors d'une démonstration endiablée devant le bar de l'hôtel. Il faut dire que l'ambiance d'Andorra 500 est plus à la fête et à la décontraction qu'à la compétition !

Cigare

par Antoine Delmas

COHIBA
Magicos

Autrefois réservés exclusivement à Fidel Castro et à ses compagnons, les cigares roulés par Eduardo Rivera seront appelés Cohiba à partir de 1966, à l'initiative de Celia Sanchez, conseillère de Fidel Castro. Les cohibas étaient les rouleaux de tabac que fumaient les indiens Tainos. Depuis 1982 et la présentation internationale au Ritz de Madrid, les Cohiba font le bonheur des amateurs de puros.

Charmeur au départ avec ses impressionnantes senteurs d'agrumes et de cuir, il se montre très vite rond et gras en bouche, jouant sur des notes de cuir gras, d'humus, d'herbe fraîche et d'amande.

Le Magico est un cigare puissant, enveloppé dans une cape chocolat foncée. La particularité de ces cigares est que les feuilles de cape ont été vieillies pendant 5 ans. Ce cigare Cohiba développe des arômes épicés de poivre et de cèdre. On retrouve également des notes de chocolat noir et de café. Ce cigare, qui atteint la perfection, est à réserver aux occasions spéciales.

Ce robusto (21mm x 115mm) composant la gamme "Maduro 5" de la célèbre marque Cohiba, laisse perplexe dès les premières bouffées. La cape maduro qui a été soumise à un processus de fermentation et de maturation de 5 ans est grasse et brillante.

Charmeur au départ avec ses impressionnantes senteurs d'agrumes et de cuir, il se montre très vite rond et gras en bouche, jouant sur des notes de cuir gras, d'humus, d'herbe fraîche et d'amande. C'est fait en douceur, c'est puissant aromatiquement parlant, mais ça se laisse vite entacher par une sensation poussiéreuse en arrière-plan.

La suite est très belle, bien rythmée, avec les agrumes, la fève de cacao et la muscade. C'est puissant et long en bouche, mais pas du tout écrasant.

Le final de cette vitole s'avère surprenant, oscillant entre le café crème et la tourbe grasse, où la puissance atteint son paroxysme, ne pouvant que vous faire l'apprécier. Tels les morceaux d'un puzzle qu'on aurait entièrement assemblé afin qu'apparaisse à nos yeux le somptueux paysage de la boîte d'emballage, ce cigare s'avère être une très belle création, dont il faut se délecter petit bout par petit bout. Ce n'est qu'à son apogée qu'il prend tout son sens, mettant le doigt sur la complexité aromatique dont il fait preuve.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT GRAND SAMBUC

À 20 minutes à peine d'Aix en Provence, le Domaine du Grand Sambuc, avec son château et son circuit, offre un compromis parfait entre relaxation et sensations fortes, au cœur d'un écrin de nature protégée.
Le Domaine du Grand Sambuc est au cœur d'un des plus grands espaces Natura 2000 de France, avec plus de 29.000 hectares : "la Montagne Sainte Victoire". Sur le Domaine, espace de tranquillité, vivent protégés plus de 600 animaux à l'état sauvage.

Evasion de rêve

Le Circuit automobile du Grand Sambuc est très régulièrement utilisé par les particuliers, les propriétaires de voitures de Prestige, de Collection ou de Compétition et les professionnels de l'automobile. Clubs, écuries de courses, écoles de pilotage, essais Presse, grandes marques de constructeurs et manufacturiers³ tous sont séduits par son tracé vallonné, technique et rythmé qui convient à tous les publics et toutes les formes d'événements.

Rénové en 2016 et homologué par la FFSA (Fédération française de sport automobile et la CNECV, le circuit est dédié aux essais, à l'entraînement et aux loisirs.

Situé en contrebas du domaine, le circuit du Grand-Sambuc se caractérise par sa longue ligne droite de 800 m, son virage parabolique, ses enchaînements rapides et lents, son épingle et son "ciel", créateur d'émotions fortes pour les pilotes à "gros cœur". Cette variété de virages et son relief, qui rassemble toutes les difficultés que peut rencontrer un pilote, lui confère tous les atouts indispensables à l'apprentissage du pilotage, comme à la préparation de compétition, avec une polyvalence dans toutes les catégories du pilotage "Asphalte".

Le domaine du Grand Sambuc offre, grâce aux qualités uniques de son tracé, les conditions idéales aux pilotes et écuries de course pour développer leur matériel pour les compétitions les plus spécifiques : rallye, circuit, course de côte, Drift³
Le circuit du Grand Sambuc, associé à ses partenaires Spark Motorsport et Lotus Driving Academy, propose à bord de vraies voitures de courses, une gamme complète de stages de pilotage à plusieurs niveaux.
En effet, Lotus exporte sa célèbre Driving Academy et a choisi le circuit du Grand Sambuc pour base de la Version française. École de pilotage reconnue à travers le monde pour la qualité de son enseignement des fondamentaux et des techniques de compétition, la Lotus Driving Academy met à la disposition des amateurs une équipe d'instructeurs de pilotage diplômés, formés à la rigoureuse.
Avec son château, sa piste et son charme méditerranéen, le circuit permet aux pilotes et accompagnateurs, durant toute la journée, de se sentir comme chez eux et de profiter pleinement de stages de pilotage dans un cadre hors du commun.

AGS Backup
Sauvegarde en ligne
89
79
56
YOKOHAMA

par Antoine Delmas

André Sarrut

France

André Sarrut né et grandi, après-guerre, à Dreux (Eure et Loir). Les usines Facel-Vega qui se trouvent à proximité de son école de musique, sont en plein essor. Chaque semaine, André dérape sur ses gammes en contemplant les véhicules flambants neuf sortir de l'entrepôt pour leur ultime essai. Il s'imagine lesbolides dans de somptueux paysages, exalté par la puissance de leur mécanique. Lorsqu'il rentre chez lui il se précipite sur ses crayons et peintures et recrée ses scènes, pour prolonger ses rêves. Il Met en scène les voitures de son enfance la mythique Ferrari 250 GT, la Jaguar XK ou 120 Mercédès 300 SL dans des décors naturels et sauvages qui invitent vite son entourage au voyage.

Sa Passion devient vocation. Il décline les voitures de ses rêves, lancées à pleine vitesse dans des décors toujours plus audacieux, sur ses pages d'écoliers puis ses étuis de cigarettes. Il offre à ses amis proches ses premières peintures, puis c'est l'heure des premières commandes.

André Sarrut est un artiste passionné, un homme simple et accessible, toujours à la recherchede nouveaux modèles de voitures à mettre en scène dans ses toiles.

www.andre-sarrut.fr Facebook : Sarrut André Email : Andre.Sarrut@orange.fr

ALPINE
A Jarnat

www.gentlemendriversmag.com

Kalpin
www.lirekalpin.com

FORD SALAF

FORD TAJDID

ROULEZ
RENOUVELEZ
ROULEZ
RENOUVELEZ
ROULEZ
RENOUVELEZ
ROULEZ
RENOUVELEZ

EXCLUSIVITÉ FORD

Roulez en Ford en toute liberté avec Ford Tajdid et bénéficiez de ses nombreux avantages, **sans engagement et sans apport***.

*OFFRE SOUMISE À CONDITIONS

Comment ça marche ?

1 — Je choisis
ma voiture et la durée de location (2 à 3 ans)

2 — Je profite
de mon véhicule et de son entretien inclus
(sauf batterie et pneumatique)

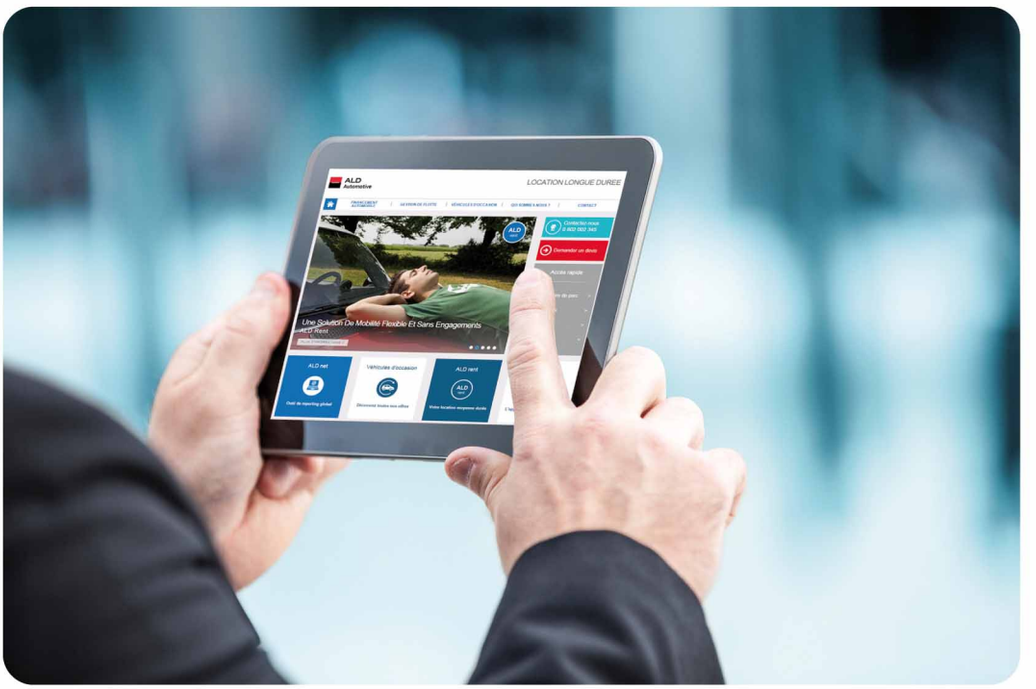
3 — J'échange
mon véhicule contre un neuf
OU
Je le conserve
OU
Je le rends

Ford
Go Further

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siege : 05 22 76 11 00
- Casa Lalla Yacout : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Settat : 05 23 72 48 54
- Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 68
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- Attaouia : 05 24 23 58 99
- Chemaia : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 35 37 74
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
- Marrakech 2 : 05 24 35 47 20
- Agadir 1 : 05 28 84 29 95
- Agadir 2 : 05 28 83 81 19 / 90 / 91
- Dakhla : 05 28 93 14 12 / 53
- Errachidia : 05 35 79 26 45 / 47 / 48
- Rabat 1 : 05 37 72 58 46
- Rabat 2 : 05 37 29 08 82
- Salé : 05 37 88 63 19 / 21 / 23
- Kénitra : 05 37 37 99 66
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Meknès 1 : 05 35 55 12 70
- Meknès 2 : 05 35 30 05 19 / 543 / 548
- Fès 1 : 05 35 62 59 51
- Fès 2 : 0535 72 14 21 / 22
- Berkane : 05 36 64 51 80 / 81
- Oujda 1 : 05 36 52 40 20
- Oujda 2 : 05 36 70 60 23
- Nador : 05 36 35 98 78 / 79 / 80
- Al Hoceima : 05 39 98 01 40 / 42
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Tanger : 05 39 95 11 11

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

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

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

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

LET'S DRIVE TOGETHER

ALD Automotive

www.aldautomotive.ma