

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



ACHIM
ANSCHIEDT
THE BUGATTI DESIGNER



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

LE FUTUR NE S'IMAGINE PAS,
IL SE CRÉE.

Nouvelle **DS 5**



Projecteurs DS LED VISION

Jantes Aluminium 18" - Tablette Tactile 7" avec Navigation
Toit Cockpit - Mirror Screen avec technologies Mirror Link (1)
Sièges en Cuir semi-aniline avec confection Bracelet

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde
(1) Nécessite un téléphone compatible.

DSautomobiles.ma



Innovation
that excites

NISSAN JUKE SACRÉ LOOK!





PHOTO NON CONTRACTUELLE

À PARTIR DE
185 000 Dhs
 TTC
 5 VERSIONS BICOLORES



SOCIÉTÉ MAROCAINE DES VOITURES NIPPONES : 05 22 76 12 00 / 01

NUMÉRO VERT : 08000 08001

RÉSEAU AUTO HALL

AGADIR : 05 28 83 81 90/91/19 - 05 28 83 84 41 - BENI MELLAL : 05 23 48 31 19 - CASABLANCA LALLA YACOUT : 05 22 46 03 35 - CASABLANCA ABDELMOUMEN : 05 22 86 36 32 - CHICHAOUA : 05 24 35 37 74
 DAKHLA : 05 28 93 14 12 - EL JADIDA : 05 23 37 37 22 - FÈS : 05 35 62 59 51 - 05 35 62 40 31 - KARIA : 05 35 62 89 32 - KENITRA : 05 37 37 99 66 - 05 37 37 31 26
 MARRAKECH I : 05 24 44 84 22 - MARRAKECH II : 05 24 35 47 20/42 12/44 56 - MEKNÈS : 05 35 55 12 70/72 - NADOR : 06 61 28 71 56 - 06 61 97 37 59 - OUJDA : 05 36 52 40 20
 RABAT : 05 37 72 58 46 - 05 37 73 08 95 - RABAT II : 05 37 29 08 82/36 40/04 73 - SAFI : 05 24 46 28 10 - SETTAT : 05 23 40 26 75 - TANGER : 05 39 39 40 56/38 61 - TÈTOUAN : 05 39 71 52 05/06/07

NISSAN.MA



NISSANMARCOFFICIEL

GROUPE AUTO HALL

Édito



Ahmed Kseibati

2016 ne sera pas une année exceptionnelle pour le Paris Motors Show et ce pour différentes raisons.

La première est que beaucoup de constructeurs et non des moindres ont décidé de boycotter le Salon. Ford, Volvo, Mazda, Aston Martin, Bentley, Bugatti, Lamborghini, sont les principaux absents.

Si les raisons diffèrent, le résultat est bien là et le Salon y a perdu une partie de son éclat.

Même lors des 2 premiers jours, qui sont les journées presse et VIP, on ne sentait pas l'engouement des années précédentes.

Mais les 3 majors français ont défendu du mieux qu'ils ont pu le drapeau tricolore, avec de très beaux concepts, Trezor pour Renault, Experience pour Citroën, alors que Peugeot a lancé 2 modèles phares, le 3008 et 5008 !

Land Rover a présenté un full model change du Discovery, BMW a introduit le nouveau concept X2, alors que Porsche a dévoilé la version Turbo de la Panamera .

Maintenant, revenons à la couverture de ce mois !

Eh bien, je peux vous assurer, chers lecteurs, que nous sommes le 1er magazine arabe et africain et parmi les premiers au monde à avoir interviewé Achim Anscheidt, le directeur du design de Bugatti et nous en sommes très fiers.

Mais il y a aussi de nombreux dossiers sur les hypercars les plus chères et les plus exclusives au monde. Excellente lecture, Gentlemen.



DU RÊVE ET DE L'INSPIRATION, JAILLIT L'HÔTEL ROYAL MANSOUR

Comme les mosaïques sublimes qui le décorent, il est une création de l'homme sur une terre de lumières. Il révèle une âme, celle du Maroc, où l'on sait voir la beauté en toutes choses. Elle fait battre le coeur, se révèle dans l'accueil et le partage, appelle à l'éveil des sens et au recueillement. Une grâce unique marque l'esprit du lieu : ainsi vous y vivrez un séjour où tout est dessiné dans le moindre détail, pour vous et ceux que vous aimez.



LÀ,
DEMEURENT
LES RÊVES,
NAISSENT
LES ÉMOTIONS



TEL.+212 (0) 529 80 80 80 www.royalmansour.com

ROYAL MANSOUR

MARRAKECH

Nouvelle FORD FUSION

> Phares Ford Dynamic LED

Élégante et sophistiquée, la Nouvelle Ford Fusion révèle un style audacieux. Grâce à son design novateur, ses phares dynamic LED et sa technologie de pointe, cette berline est pleine de personnalité. Ses fonctionnalités intelligentes lui permettent de s'adapter aux conditions de la route offrant sensations et plaisir de conduite.

Disponible dans tous les showrooms FORD



Eblouissante

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siege : 05 22 76 11 00
- Casa Lalla Yacout : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Settat : 05 23 72 48 54
- Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 68
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19

- Attaoula : 05 24 23 58 99
- Chemaïa : 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 35 62 89 32
- Meknès 1 : 05 35 62 89 32
- Meknès 2 : 05 35 62 89 32
- Fès 1 : 05 35 62 89 32
- Fès 2 : 05 35 62 89 32
- Berkane : 05 35 62 89 32



Préparez vos commandes en ligne sur www.ford.ma ou contactez nos conseillers Ford à l'entrée de la route. Ford, l'innovation sans limites.

05 37 51 66 71
05 35 55 12 70
05 35 30 05 19 / 543 / 548
06 25 59 51
07 21 14 21 / 22
03 66 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



Go Further

Karim Allam Bouchi



LES NUITS MAGIQUES

A MUSICAL TRIBUTE TO LOVE & LIFE DE 20H00 À 00H00

LUXE  RADIO
— ACCÉDEZ À L'ÉTAT D'ESPRIT DU LUXE —

Sommaire

8 **Motors**

- 8/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
14/18 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
20/27 **ActuEvenement** Mondial de l'Automobile de Paris par Youssef Bennour
28/33 **ActuEvenement** Essai Renault Clio RS par Youssef Bennour
34/37 **AutoConcept** Bugatti Vision Grantourismo par Youssef Bennour
38/43 **AutoException** Bugatti Chiron par Amal Razine
44/49 **AutoException** Aston Martin Vanquish Zagato par Youssef Bennour
50/55 **AutoException** Mercedes Benz GT Roadster par Youssef Bennour
56/60 **AutoException** Ford Mustang Shelby 350 GT par Amal Razine
62/66 **AutoException** BMW M2 par Amal Razine



68 **Entretien du mois Achim Anscheidt** >79 The Bugatti designer par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 80/87 **AutoLégende** Bugatti Royale par Youssef Bennour
88/89 **MotoException** MV Agusta F4Z Zagato par Lina Mouafak

90 **L'Homme**

- 90/91 **Montres** Bell&Ross : Vintage BR Aeronavale par Lina Mouafak
92/93 **Sport d'élite** The Distinguished Gentleman's Ride par Lina Mouafak

94 **Lifestyle**

- 94/95 **Cigare** Trinidad "Coloniales" par Antoine Delmas
96/99 **Evasion** Les Circuits D'Issoire par Lina Mouafak
100/101 **Art** Ghodrath DELBASTEH par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS



80



44



90



68



56



62



92



94

34



88



50

Di Caprio invité de marque de la Formule E à Marrakech

L'acteur américain Leonardo Di Caprio sera l'invité de marque de la course de championnat du monde de Formule E qui se tiendra le 12 novembre prochain à Marrakech, soit la même semaine où aura lieu la COP 22 ! La présence de la star hollywoodienne est tout sauf fortuite. En effet, Léonardo Di Caprio est un fervent militant pour la protection de l'écosystème et la cause du développement durable.

L'acteur est également un grand amateur de voitures électriques, qui sont beaucoup plus respectueuses de l'environnement. D'ailleurs, cela fait quelques années déjà que Di Caprio se déplace en voiture électrique et n'a recours qu'à de l'énergie issue de panneaux photovoltaïques.



Renault Maroc lance le Kadjar «Tichka»

Le dernier SUV de la marque au losange se met à la sauce marocaine, en revendiquant une « Moroccan touch » bienvenue ! De quoi booster les ventes de ce crossover à la bouille sympathique au royaume chérifien. Cette série limitée nommée « Tichka », car il n'y en aura malheureusement que 90, est proposée à la vente depuis le 1er septembre.

La série limitée nommée Tichka reçoit plusieurs versions : en finition « Life », elle est équipée de 6 airbags, de l'ESP, de l'ABS, de l'AFU, des lève-vitres avant et arrière électriques, de l'accoudoir central avant, de l'allumage automatique des feux, des essuie-vitres automatiques, de projecteurs antibrouillard, de feux de jour à LED avant et arrière, de la climatisation manuelle, d'une radio Bluetooth avec port USB, de 4 haut-parleurs, d'un régulateur-limiteur de vitesses, d'un détecteur de pression de pneu, d'un frein de parking assisté, de jantes en alliage de 17" ...

Mais cette version décalée a un plus, qui fait d'ailleurs son originalité : elle est équipée de « l'aquila Pack aventure » d'une valeur de 3.000 DH. Ce pack se compose d'un sac à dos Kadjar, d'un plaid réversible et d'une signature spécifique Tichka à l'arrière du véhicule. Tout cela pour un prix compétitif de 219.900 DH !



Goodyear Maroc lance son site Internet

Goodyear Maroc passe à la digitalisation de ses offres et vient tout juste d'annoncer le lancement de sa nouvelle plateforme digitale. Il s'agit du www.goodyear.eu/fr_ma/consumer, qui facilite aux clients l'accès à des informations sur les équipements d'origine, les tests de la presse spécialisée, les revendeurs à proximité et les prix publics conseillés.

« Nous avons constaté une implication grandissante des consommateurs à rechercher des informations sur les pneus à un stade précoce de leur processus d'achat. C'est pourquoi nous avons souhaité responsabiliser les conducteurs à prendre des décisions plus éclairées », explique-t-on auprès de Goodyear Maroc. « Les recherches démontrent que le web est devenu la principale source d'information pour les consommateurs lors de la recherche de pneus. Près de 63% des consommateurs qui achètent des pneus en Europe sont déjà informés avant de procéder à l'achat. Parmi ces 63%, 91% optent pour l'Internet comme leur principale source d'information », a souligné Nieves Fuentes, directeur marketing digital chez Goodyear EMEA.

Il y a lieu de noter enfin que le nouveau site est également consultable sur smartphones et tablettes.





VOLVO XC90

NOTRE IDÉE DU LUXE

NATURELLE, INTUITIVE, HUMAINE



test Drive sur rendez-vous

www.volvocars.com/ma    volvo cars maroc

SCANDINAVIAN AUTO MAROC **Casablanca** - Angle Rahal Meskini et Mohamed Taleb - Tél : 05 22 40 68 60 - **Rabat** - Zone industrielle Vita Km 5, Route Casablanca, Rabat - Tél : 05 37 79 51 88
Tanger - Avenue Mmouhamed VI, Complexe Radi, Malabata - Tél : 05 39 34 03 62 - **Marrakech** - 22, boulevard Prince Moulay Abdallah, Gueliz - Tél : 05 24 44 84 34 - **Fés** - 17, Rue Tanger, Lotissement
la Cigogne, Fés - Tél : 05 35 73 29 16 - **Agadir** - N°6, Boulevard Ghandi Cité Dakhla; Agadir - Tél : 05 28 28 84 67

Un Marocain à la finale de Nissan GT Academy 2016



En Afrique du Nord, c'est la deuxième année consécutive où Marocains, Algériens et Égyptiens prennent part à la Nissan GT Academy. À l'issue des qualifications, six Marocains et six Algériens se sont donc distingués avec les meilleurs temps et ont ainsi rejoint les 8 Égyptiens à Louxor, pour disputer la finale régionale. Une confrontation par simulateurs (jeu Grand Turismo sur Playstation) et tests physiques interposés a permis un écrémage final, dont seulement 6 finalistes sur les 20 concurrents se sont qualifiés pour gagner un voyage tous frais payés au Race Camp tenu sur le fameux circuit de Silverstone en Grande-Bretagne. Un Marocain figure parmi la fournée finale et sera en lice pour devenir le champion 2016 de la GT Academy !

Pour Isao Sekiguchi, président de Nissan pour la région Afrique du Nord et Égypte : « La GT Academy est l'une des plus importantes réussites de Nissan. À la base, la GT Academy a été créée pour les jeunes, afin de leur apporter plus de confiance en eux-mêmes; une confiance en leurs capacités et compétences leur permettant d'accomplir leurs objectifs ».

L'édition 2016 du Rallye OiLibya comptera 300 participants

C'est lors d'une conférence de presse tenue à Casablanca que les organisateurs du Rallye OiLibya ont annoncé l'avènement de l'édition 2016 du Rallye OiLibya du Maroc, prévue du 1er au 7 octobre et qui comptera plus de 300 participants. Ces derniers auront à croiser le fer dans un cadre de compétition, de convivialité, de professionnalisme et de dépassement de soi, qui sont des piliers de cette course. Les organisateurs ont également levé le voile sur l'itinéraire de cette édition, dont le départ se fera de la ville d'Agadir et l'arrivée à

Erfoud.

À l'instar des éditions précédentes, le plus grand rallye tout-terrain d'Afrique verra la participation de pilotes chevronnés de voitures, de camions, de quads et de motos. Ce 17e cru du Rallye OiLibya du Maroc inclura, par ailleurs, la finale du Championnat du monde moto de la FIM (Fédération internationale de motocyclisme) et l'avant-dernière manche de la Coupe du monde de la FIA (Fédération internationale automobile) des rallyes tout-terrain.

Le Porsche 718 Cayman débarque

Il était très attendu par les amateurs de Porsche au Maroc, et enfin il est là. Le nouveau 718 Cayman vient d'être officiellement présenté au public dans les locaux de l'importateur exclusif de la marque, la Centrale Automobile Chérifienne (C.A.C).

Entièrement revisité, le Cayman nouvelle mouture affiche un style en cohérence avec la nouvelle identité stylistique de Porsche. Ainsi, le 718 se distingue par un avant plus large que la précédente génération, notamment à cause des entrées d'air élargies, qui portent désormais la signature caractéristique du nouveau concept de moteur turbo. À l'arrière, les feux, entièrement redessinés optent pour des optiques LED en relief et des feux stop à 4 points, encerclant une nouvelle baguette ornée du monogramme Porsche.

Sous le capot, le nouveau Porsche 718 Cayman est équipé du nouveau moteur 4 cylindres de 2 litres, suralimenté par turbocompresseur développant 300 chevaux et un couple maximal de 380 Nm. Quant au moteur de 2,5 litres du 718 Cayman S, il développe 350 ch et un couple de 420 Nm.

À l'intérieur, l'habitacle a également eu droit à une cure de rafraîchissement. L'essentiel des retouches concerne la partie supérieure du tableau de bord, qui a été complètement redessiné. Autres nouveautés, le nouveau volant Sport au design 918 Spyder, ainsi que le système Porsche Communication Management (PCM) sont désormais proposés de série.

Il reste à préciser, enfin, que les deux versions du 718 Cayman sont disponibles à la commercialisation au Maroc à 650.000 DH et 810.000 DH.



Shell
V-Power Diesel



LE CHOIX DE LA PERFORMANCE*

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

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

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

**QUALITÉ
CARBURANT**

DE L'APPROVISIONNEMENT
AU CLIENT FINAL

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



SYSTÈME MANAGEMENT DE LA QUALITÉ
CERTIFIÉ ISO 9001 V. 2008



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

Kia Motors Maroc soutient l'association « Touche pas à mon enfant »

Le groupe Kia Motors Bin Omeir s'investit dans le social, en scellant un partenariat avec l'association « Touche pas à mon enfant », un engagement synonyme de parrainage officiel de l'association, qui agit pour la protection de l'enfance au Maroc.

Concrètement, le groupe met à disposition de l'association une voiture familiale « Carens », pour le transport des enfants et des familles, victimes de harcèlement ou de viol.

L'association « Touche pas à mon enfant » se propose de protéger les mineurs contre les agressions sexuelles, mais elle est également partie prenante dans un programme visant à l'élargissement des membres, la création d'une dynamique officielle et permanente de travail au sein de l'association. Créée en 2004 par Mme. Najat Anwar, l'association a déployé des efforts en vue de la mise en place de programmes communs avec des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, en vue de mettre fin au phénomène de l'exploitation sexuelle des enfants au Maroc.

La SMEIA récompensée pour sa « Jaguar-Land Rover Experience »

La SMEIA a été récompensée par Jaguar Land Rover pour sa première édition de « Jaguar-Land Rover Experience », en décrochant le prix de la meilleure expérience de conduite Jaguar-Land Rover dans la région MENA.

« Jaguar Land Rover Experience » est une invitation à découvrir les modèles des marques Jaguar et Land Rover dans des conditions de conduite extrême. En effet, pendant une journée, les clients de la SMEIA ont droit à une initiation et un approfondissement de la maîtrise des techniques de conduite en tout terrain et sur asphalté de la part d'instructeurs professionnels, par le biais de stages combinant volet théorique et atelier pratique. A cette occasion, Hajar Bababrik, la responsable Marketing et Communication de Jaguar Land Rover, a déclaré : « Nous sommes très contents de cette première édition de Jaguar Land Rover expérience. Nous étions vraiment heureux de retrouver nos clients et prospects en famille dans un cadre reposant et convivial ». Et d'ajouter : « Nous avons eu en effet un taux de remplissage de 100% pour l'ensemble des journées.

Les participants étaient ravis de cette initiative, qui s'inscrit dans la volonté de Smeia à offrir à ses clients et prospects des expériences de conduite inédites. » Organisée dans la région de Benslimane en plein cœur du vaste domaine Thalvin, cette première de « Jaguar Land Rover Experience » a rassemblé plus de 200 clients et prospects. Eu égard au succès de cette initiative, SMEIA lancera vers fin octobre la deuxième édition des « Jaguar Land Rover Experience », avec l'intégration du tout nouveau 4x4 Jaguar F-Pace dans la liste des véhicules proposés.



La Golf 7 GTD arrive

Le catalogue de la Golf 7 proposé par la Centrale Automobile Chérifienne (CAC), importateur exclusif des marques Audi, Porsche, Skoda et VW, vient de s'enrichir par l'arrivée de la version la plus puissante en diesel, en l'occurrence la GTD (Gran Turismo Diesel).

Esthétiquement, la VW Golf GTD s'inspire profondément de sa soeur GTI. Elle se pare ainsi d'une structure en nid-d'abeilles des grilles d'entrée d'air, de phares antibrouillard verticaux et d'un becquet arrière plus volumineux. Elle se distingue aussi, en plus des rappels GTD sur la carrosserie, par ses jantes exclusives et par ses phares bi-xénon à LED.

En termes d'équipements, la Golf GTD « marocaine » propose une dotation très complète, qui comprend entre autres les principaux assistants à la conduite (ESP, ABS, ASR, EDS, MSR et stabilisation d'attelage), le Système de surveillance paramétrique "Front Assist", le Park pilot avant et arrière, les Sièges Sport en cuir "Vienna" pour bande centrale et côtés internes, ainsi que les jantes 18 pouces « Nagro ».

Sous le capot, cette version survitaminée abrite un 2.0 TDI de 177 chevaux et 350 Nm de couple. Quant au tarif, la CAC propose cette version huppée à 470.000 DH. Il reste à préciser, enfin, que les deux versions du 718 Cayman sont disponibles à la commercialisation au Maroc à 650.000 DH et 810.000 DH.

LE MAROC RAYONNE À L'INTERNATIONAL AVEC MEHDI BENNANI



Mehdi Bennani vient d'écrire l'une des belles pages de l'histoire du sport marocain. Grâce à sa brillante prestation au Grand Prix de Shanghai, notre grand champion a remporté le WTCC Trophy, devenant ainsi le premier sportif marocain à devenir champion du monde en sports mécaniques.

Par son courage, son abnégation, son engagement, son talent et son amour du pays, Mehdi Bennani a fait honneur au drapeau national.

Merci Mehdi !



www.ocpgroup.ma

Saleen S7 The Come-back

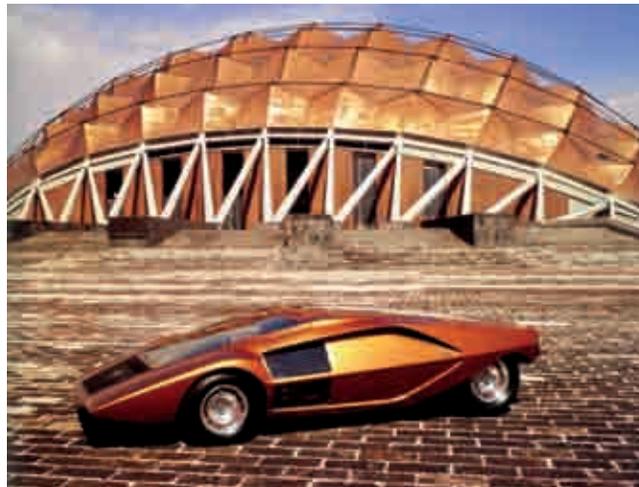


Plus connu en tant que préparateur automobile pour les modèles sportifs, Saleen a également fait ses preuves en tant que constructeur. Fondée en 1983 par Steve Saleen, la marque américaine a dévoilé un modèle nommé S7, qui a été produit entre 2000 et 2007. Cette sportive, qui a bien évidemment regroupé tous les acquis de la marque en compétition, s'est elle-même fait remarquer sur les circuits, avec une victoire aux 24 Heures du Mans en 2010. Aujourd'hui, Saleen vient d'annoncer le lancement d'une édition limitée de la S7. Baptisée LM, elle sera effectivement bien limitée, puisque seulement 7 exemplaires ont été prévus. Basée sur la S7 Twin-Turbo, elle fait appel à un V8 7L, qui développe 1.000 ch, envoyés aux seules roues arrière. Arborant une teinte de carrosserie, des jantes et un habitacle qui lui sont spécifiques, elle est en train de remettre son constructeur sur le devant de la scène. Pour le moment, aucune date de lancement n'a été communiquée et le prix de vente reste un mystère.

Studio Bertone Rachat par Akka Technologies

Déclaré en faillite depuis 2014 malgré tous les efforts de relance et de restructuration entrepris, le studio de style italien Bertone vient d'être racheté par Akka Technologies, pour la modique somme de 2,6 millions d'euros. Ce qui a réellement été racheté, c'est plus les droits d'usage du nom, puisque même les derniers salariés du studio ont été licenciés. Malgré une absence de la scène automobile internationale depuis quelque temps, Bertone n'a rien perdu de sa réputation et c'est cela que compte mettre en sa faveur la société d'ingénierie. En effet, Akka va regrouper ses activités sous le nom du studio italien fondé en 1912 par Giovanni Bertone. La société d'ingénierie, avec ce rachat, n'a acquis que les droits d'utilisation du nom dans le secteur automobile, alors que les installations industrielles de Grugliasco où sont produites les Maserati Quattroporte et Ghibli ont été

rachetées par le groupe FCA. Le doute plane ceci dit sur le musée qui compte 79 véhicules historiques du studio et qui est aujourd'hui une propriété de l'Automotoclub Storico Italiano, mais qui n'a toujours pas de local pour les exposer.



McLaren 570S Coupé Primée par Motor Trend

Comme chaque année, Motor Trend Channel organise la course qui fait rêver tous les fans d'automobile. L'équipe choisit les douze meilleures voitures de l'année et les lance sur la ligne droite d'une piste aéronautique. La première à franchir le drapeau à damier devient leur jouet fétiche. Cette année, le plateau se composait des bolides suivants : Acura NSX, Aston Martin V12 Vantage S (boîte manuelle), Audi R8 V10 Plus, BMW M4 GTS, Chevrolet Camaro SS 1LE, Dodge Viper ACR, Ford Mustang Shelby GT350R, Jaguar F-Type SVR, McLaren 570S, Mercedes-AMG GT S, Nissan GT-R, et une Porsche 911 Carrera S. Finalement c'est l'anglaise McLaren 570S qui a remporté la course et par la même occasion le prix de « Best Driver's Car », qui vient donc s'ajouter aux nombreuses récompenses qu'elle a reçues cette année. En effet, un peu partout dans le monde, ses performances sportives lui ont permis de décrocher 9 autres prix, à l'instar de celui de meilleure voiture de sport de plus de 100.000€ par Whatcar ou encore meilleure voiture de sport par Wheels Middle East Car of The Year.



Bienvenue dans le monde " Infinite " ...



BMCE VISA INFINITE

Parce que vos exigences bancaires sont différentes et que votre mode de vie nécessite un accompagnement à chaque instant, BMCE Bank vous invite à découvrir les services et les privilèges exclusifs de la carte de prestige « BMCE Visa Infinite ».

BMCE BANK
NOTRE MONDE EST CAPITAL



Renault-Nissan Premier groupe mondial ?



Les discussions pour une prise de participation effective de Nissan dans le capital de Mitsubishi devraient aboutir dans les jours à venir. Entamées il y a quelques mois déjà, elles concernent plus d'un tiers des actions. Il faut dire qu'à travers la coentreprise NMKV, une étroite relation a vu le jour en 2011 et deux ans plus tard, un accord de partenariat plus important a été signé, pour coproduire des Keicars au Japon. Mais ces dernières discussions mèneront à une prise de contrôle réelle par Nissan et c'est ainsi que le nouveau groupe Renault-Nissan-Mitsubishi pourrait prendre la 2e place du classement mondial dès l'année prochaine, pour prendre la tête par la suite, grâce notamment à son avance en matière de véhicules électriques, rivalisant ainsi avec Toyota et Volkswagen. Même si c'est uniquement Nissan qui entrera au capital de Mitsubishi Motors, c'est toute l'alliance qui devrait profiter des nouvelles synergies créées, que ce soit en matière de développement ou de production.

Audi, BMW et Mercedes Échange de données

Alors que le trio allemand s'est toujours livré une lutte acharnée pour que chacun garde sa longueur d'avance sur les autres, il semblerait qu'aujourd'hui, ils aient trouvé le moyen de mettre leurs efforts en commun pour le bien de leurs clients, bien évidemment. Après avoir racheté le logiciel de cartographie Here à Nokia, le trio Audi, BMW et Mercedes a décidé de franchir un nouveau pas dans cette collaboration, pour fournir conjointement les données de circulation enregistrées par leurs véhicules. Chaque marque fournirait les informations à Here, qui se chargerait donc de les redistribuer aux autres marques. Bien évidemment, pour arriver à ce résultat, un long travail de standardisation devrait précéder, vu que les données transmises peuvent avoir des

formats différents. Avec cette initiative des 3 géants allemands, Here compte également étendre le cercle des constructeurs pour qu'ils rejoignent ce programme, afin de construire une véritable alternative aux produits américains, avec à leur tête Google et Apple.



Wolfgang Schreiber Plainte contre VW

L'ancien patron de Bentley et Bugatti, Wolfgang Schreiber, vient d'attaquer le groupe Volkswagen pour réclamer une somme dépassant les 20 millions d'euros pour la fameuse boîte à double embrayage qui équipe plusieurs modèles du groupe, la DSG. En effet, avant de prendre la tête des 2 marques de luxe du groupe, il a été pendant 7 longues années à la tête du développement des transmissions. Selon la presse allemande, il réclamerait de 10 à plus de 100 millions d'euros à Volkswagen dans une plainte déposée au tribunal de grande instance de Munich. L'ingénieur qui a supervisé et participé à l'élaboration de la DSG, est désigné comme inventeur sur différents brevets de la fameuse boîte. Mais aujourd'hui, Schreiber estime qu'il n'a pas été suffisamment rémunéré pour ses inventions. Alors que le procès devrait avoir lieu en avril 2017, lors de la phase de négociation entamée à la mi-juillet, Wolfgang Schreiber aurait déjà refusé 20 millions d'euros.



Siema

Importation exclusive
Smeia - Avenue de la Méditerranée
41 Boulevard de la Méditerranée - Casablanca
Smeia - Avenue de la Méditerranée - Casablanca
Smeia - Avenue de la Méditerranée - Casablanca
Smeia - Avenue de la Méditerranée - Casablanca

Adresses Smeia

Smeia - Avenue de la Méditerranée - Casablanca
Smeia - Avenue de la Méditerranée - Casablanca
Smeia - Avenue de la Méditerranée - Casablanca
Smeia - Avenue de la Méditerranée - Casablanca

Gamme BMW Série 4



Le plaisir
de conduire

www.bmw.ma

BMW EFFICIENT DYNAMICS.
MOTORISÉS HYBRIDES, PLUS DE PLAINES.

BMW de la Série 4 BMW Série 418D GRAN COUPÉ, DUAL

L'ÉLÉGANCE SUR TOUTE LA LIGNE. GAMME BMW SÉRIE 4. DIESEL À PARTIR DE 443.000 DHS.

L'élégance monte en puissance avec la gamme BMW Série 4. Le design des Coupé, Gran Coupé et cabriolet impressionne sous tous les angles. Des lignes épurées jusqu'aux courbes dynamiques prêtes à fendre le vent, ces modèles incarnent une parfaite alchimie. Charme et puissance, passion et performance, sont autant d'atouts qui se rencontrent dans une gamme sportive et élégante à la fois, pour que conduire reste toujours un plaisir.

À découvrir et à essayer chez Smeia et ses concessionnaires.

Caterham Seven Sprint Série limitée



C'est en septembre que le Goodwood Revival s'est tenu et c'est à cette occasion que Caterham avait dévoilé une série limitée, sur la base de la seule et unique Seven, baptisée Caterham Seven Sprint. Le constructeur anglais avait prévu 60 exemplaires à peine et en ouvrant les commandes à Goodwood, il lui a fallu une petite semaine pour tout écouler. En effet, les exemplaires, dont un tiers réservé au marché japonais, étaient à saisir contre un prix plancher de 27 995 £. Une très belle opération donc réalisée par Caterham, grâce à cette série limitée vintage, qui pourrait leur donner bien des idées pour le futur. Comme l'a déclaré David Ridtley, responsable commercial chez l'artisan : « Sur une année normale, nous vendons environ 500 voitures. Cela signifie donc qu'avec cette Seven Sprint nous venons de vendre plus de 10 % de notre production annuelle, en une semaine seulement ».

WTCC Yvan Muller arrête !



Après onze ans en WTCC, Yvan Muller a annoncé qu'il se retirait de cette discipline en fin de saison. Selon ses propres déclarations : « Pour rester à un certain niveau, il faut être constamment à 100% pour y demeurer. Et je sens bien que

l'envie et la motivation ne sont plus les mêmes et que l'envie d'effectuer les efforts nécessaires pour se maintenir au top n'est peut-être plus là. Après tant

d'années, j'ai envie de faire d'autres choses, c'est pourquoi j'ai décidé d'arrêter le WTCC ». L'Alsacien, qui a remporté 4 titres avec différentes voitures, n'a malheureusement pas pu réaliser le même exploit avec l'équipe officielle de Citroën, où c'est plutôt Lopez qui a réalisé un triplé, entre 2014 et 2016, le titre de cette année lui étant assuré depuis la course de Motegi. S'il a déclaré n'avoir aucun projet pour la saison prochaine, il ne compte pas prendre sa retraite complètement, puisqu'il pilotera ponctuellement, selon ses envies et juste pour le plaisir. Certains parlent déjà d'un retour aux 24 Heures du Mans ou encore au Trophée Andros, auquel son nom sera toujours associé.

Volkswagen Beetle 328 km/h sur un lac salé

Une Coccinelle qui atteint les 328 km/h, cela ne semble exister que dans la fiction. Détrompez-vous, la Coccinelle de Volkswagen vient de réaliser cette performance sur le lac salé de Bonneville dans l'Utah, aux Etats-Unis. Cette Volkswagen Beetle LSR pour Land Speed Record accueille sous son capot, un moteur 2 litres TSI turbocompressé, qui délivre 550 ch, alors que le couple atteint les 571 Nm. Mais au-delà de l'adoption d'un nouveau turbo, cette coccinelle dopée a bénéficié d'un soin particulier des ingénieurs, qui ont retravaillé les pistons, les bielles, les arbres à cames et la culasse. La petite bête allemande a également dû s'adapter aux conditions spécifiques de la conduite sur sol salé, en optant pour de nouvelles jantes et de nouveaux pneus adaptés, ainsi qu'une garde au sol bien plus basse. Un différentiel à glissement limité a été monté, afin d'améliorer la force de traction. Par contre, deux parachutes ont été déployés pour arrêter la Coccinelle une fois la vitesse maximale atteinte. Chaque année, la Utah Salt Flats Racing Association organise des tentatives de record de vitesse en été. Il ne reste plus qu'à attendre le retour du beau temps, pour assister à de nouveaux records.



MDS Auto



CARROSSERIE-PEINTURE-MECANIQUE-SERVICE RAPIDE-PNEUMATIQUE-LAVAGE



Des experts de la carrosserie
et de la mécanique qui entretiennent et réparent votre voiture
quelque soit sa marque, son modèle et son âge.

Zone industrielle
Route des Zenata
AIN SEBAA
TEL : 0522 353 120

Km 8.400-Route des
Zenata AIN SEBAA
TEL : 0522 35 34 11

51, Biv Bir Anzarane
En Face (Mdina bus)
TEL : 0522 35 3 34 11

Im. Galaxy, Angle Bd.Abdellif
Ben kadour
et-ahmaed charoi
TEL : 0522 36 45 45
0522 36 25 11

<http://www.mdsauto.ma>
fb: /mdsauto

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE DE PARIS

FRUSTRATION POUR LES PASSIONNÉS ?

D'habitude, tous les constructeurs se donnent rendez-vous à la Porte de Versailles pour le Mondial de l'Automobile, qui se tient tous les 2 ans. Avec près de 1,5 million de visiteurs lors de la dernière édition, c'était tout simplement le Salon le plus visité, dépassant ainsi celui de Francfort, Genève et même celui de Détroit. Paris nous a toujours vendu du rêve lors de sa quinzaine, mais cette année, il y a eu une ombre au tableau, vu que des constructeurs ont boycotté le Salon. En effet, Ford, Volvo, Mazda, Aston Martin, Bentley, Lamborghini et Bugatti n'étaient pas présents lors de cette dernière édition, mais chacun pour des raisons différentes.




JAGUAR



Actualité événement



Cette décision a eu des répercussions dès l'ouverture des portes sur la presse et les VIP chez lesquels nous avons clairement senti moins d'engouement que lors des précédentes éditions. Mais heureusement que les marques présentes avaient une jolie brochette de

nouveautés à nous présenter et que Ferrari était de la partie, pour nous offrir du rêve.

Honneur aux marques françaises, avec tout d'abord la sensation créée par Renault et son TreZor. Tout comme le DeZir, il y a 6 ans, ce nouveau concept-car





marque le début d'un nouveau cycle design. Que ce soit par son design ou ses technologies, le TreZor préfigure les futurs modèles de la marque. Il se distingue par des lignes extrêmement épurées et une face avant des plus originales, avec une calandre d'une finesse

déconcertante et intégrant la signature lumineuse. Mais le principal attrait de la française reste sans conteste son énorme pare-brise panoramique et son pavillon, qui ne forment qu'un pour offrir au conducteur une sensation de s'introduire dans une soucoupe





volante, puisque s'ouvrant vers le haut. Autre concept frenchie, qui devrait préfigurer l'arrivée d'un futur modèle en Europe c'est le Citroën CXperience. Il s'agit d'une future grande berline, qui pourrait même reprendre l'appellation C6. Avec une longueur de 4,85

m, elle présente un long porte-à-faux avant, alors que l'arrière se veut plutôt court. Ce concept hybride compte sur une puissance totale cumulée de 300 ch, qui lui assure entre autre une autonomie de 60 km en tout électrique. Toujours du côté tricolore, cette fois-ci





avec Peugeot et ses 2 nouveautés, à commencer par la deuxième génération du 3008. Le SUV, qui ne manque pas de rappeler le style du concept Quartz, a laissé de côté ses rondeurs au profit de lignes plus anguleuses et une silhouette bien plus définie. Avec des dimensions revues à la hausse, les conducteurs auront droit à un habitacle aussi spacieux qu'accueillant et surtout moderne, puisqu'il a droit à l'i-Cockpit et donc à une instrumentation numérique placée en hauteur. En attendant l'arrivée d'une version hybride rechargeable essence, il fait appel à des motorisations bien connues du public. Sur le stand de la marque au lion, le grand frère du 3008 était également de la partie. En effet, le 5008 a profité du Mondial pour faire sa première apparition publique. Le grand SUV à 7 places a été présenté dans ses deux versions les mieux dotées, pour le moment, à savoir l'Allure et la GT. Attendu pour le printemps, le 5008 séduit autant par sa ligne extérieure que par son intérieur qui ne jure que par le high-tech et le tactile.

Bien qu'elle soit coréenne d'origine, la Hyundai i30 a été conçue, développée et testée en Europe et n'a donc rien à envier à ses rivales du vieux continent. La 3e génération se veut plus consensuelle, avec des lignes équilibrées, sans prendre de risques inutiles. Après tout, dans le segment des compactes, la sobriété semble toujours payer. Sobriété également de mise dans l'habitacle, avec une planche de bord épurée. Du côté des motorisations, un nouveau bloc 1.4 T-GDI de 140 ch a fait son apparition. Pour annoncer l'arrivée d'une sportive très musclée, justement basée sur l'i30, Hyundai accueillait sur son stand, le concept RN30, qui

fait un clin d'œil à la voiture de WRC. Avec deux mètres de large et un rabaissement de plus de 8 centimètres, des portières en élytre, des baquets et une planche de bord fonctionnelle, sa vocation sportive ne fait nul doute. Tout cela sera bien évidemment adapté pour donner naissance à un modèle de route, inaugurant ainsi la gamme de la division sportive de la marque «N».

Chez les allemands, on retiendra la présentation de la nouvelle Porsche Panamera Turbo. Si nous avons eu l'occasion de découvrir il y a quelques mois les lignes de la familiale allemande, sa version Turbo a droit à des éléments un peu plus sportifs, qui mettent davantage en valeur ses lignes fluides. Bien évidemment, un aileron se déployant automatiquement ne pouvait manquer à la fête. Dotée d'un V8 4,0 l biturbo qui développe 550 ch et 770 Nm de couple, elle fait bien évidemment appel à la seule et unique PDK.

Chez BMW, la principale attraction du stand était tout naturellement le X2, présenté en forme de concept. Après le X6 et le X4, la marque à l'hélice est sur tous les fronts. Pour le Mondial, c'est une maquette à l'échelle 1/1 qui a été présentée aux visiteurs pour les faire réagir quant aux choix originaux faits par les designers du SUV-coupé. Ils ont notamment opté pour des surfaces réduites au minimum, des roues d'un diamètre de 21", un rappel du logo BMW sur le côté ou encore une calandre inspirée du concept 2002 Turbo Hommage. Il n'est pas sûr que l'on retrouve tout cela sur la version définitive l'année prochaine, mais en tout cas, ça promet !

Toujours dans le volet des SUV, mais à un tout autre

Évènement



niveau, Land Rover a révélé la toute nouvelle génération du Discovery. Adoptant les codes stylistiques de la marque, il a réussi à trouver sa place dans la gamme et surtout à se distinguer. Né du besoin de combler un vide entre le Defender et le Range Rover à l'époque, il a évolué dans le temps et a surtout su se frayer un chemin dans un segment très concurrentiel. Toujours

aussi baroudeur avec des qualités de franchissement se rapprochant de celles du Defender et un confort et une esthétique largement inspirés du grand maître Range Rover, il présente réellement le meilleur des deux mondes.

Laissant le meilleur pour la fin, c'est bien évidemment du côté des italiens et plus précisément sur le stand





de Ferrari que les visiteurs auront des étoiles plein les yeux. La vedette incontestée était LaFerrari Aperta, à laquelle nous avons consacré un article dans notre précédent numéro. Dans une robe noire, avec de subtils détails en rouge, le cabriolet italien a fait sensation, sans avoir eu besoin de faire appel à la voix rauque de son V12.

Certes, les nouveautés et concepts que nous avons découverts dans les allées du Salon parisien valaient le détour, mais avec une absence flagrante de marques prestigieuses, le Mondial de Paris risque de perdre son titre de Salon le plus visité au monde. Après tout, le public recherche des instants de rêve, qu'il sera difficile de lui offrir en l'absence de grands noms de ce secteur.



par Ahmed Kseibati

Essai Renault Clio RS

MUSE DE L'HISTOIRE

C'est au Centre d'essais et de recherche automobile de Mortefontaine, dans la région parisienne, que les équipes de Renault nous ont donné rendez-vous pour une journée bien chargée. Bien évidemment, les grandes vedettes étaient présentes, mais ce n'était que pour admirer leur belle plastique, leur conduite étant réservée aux pilotes.



RENAULT
SPORT



Actu évènement



En effet, la R.S. 16 et surtout la spectaculaire R.S. 01 n'étaient là que pour rappeler les accomplissements de la division sportive de Renault, mais il faut dire que de belles bêtes nous attendaient pour faire leurs preuves sur circuit, à commencer par la Clio R.S. Trophy. Avec le temps qu'il faisait ce jour-là, elle s'est rapidement distinguée par son éclairage additionnel LED R.S. Vision, qui forme un drapeau à damier. À l'intérieur,

nous avons facilement trouvé la position idéale, grâce notamment, aux sièges sport au maintien renforcé, qui nous ont permis d'aborder les chicanes avec un confort déconcertant. Equipée d'un bloc qui développe 220 ch et un couple de 280 Nm et faisant appel à une boîte à 6 vitesses et double embrayage, elle obéit au doigt et à l'œil, grâce aux palettes au volant. Elle se place avec une précision chirurgicale et sans parler du son qu'elle nous





a offert, à travers sa ligne d'échappement Akrapovic et sa double canule d'échappement carbone. Nous avons également pris en main la Mégane GT, avec son bloc 1,6l Turbo, qui développe 205 ch et qui nous a bluffés par sa maniabilité et sa tenue de route. Moins radicale que les R.S., elle s'en sort honorablement sur circuit, avec ses 4 roues directrices et son châssis 4CONTROL. Développée par Renault Sport Technologies, la

technologie 4CONTROL gère le braquage des roues arrière, pour s'adapter à toutes les situations et surtout pour offrir à sa clientèle sportivité et confort. D'ailleurs pour ceux qui rêvent d'une R.S. sans trop oser franchir le pas, elle offre le mode R.S. Drive qui modifie la réactivité du châssis, la cartographie moteur, l'étagement de la boîte à vitesses, le comportement de l'ESP, la direction et surtout la sensibilité de la pédale



Actu évènement

d'accélérateur. On peut vous dire qu'en l'effleurant, elle réagit. Mais pour vivre complètement cette sportivité recherchée, c'est au volant de la Mégane R.S. que nous avons trouvé notre bonheur. Il est vrai qu'on peut louer sa technologie embarquée ou encore sa sonorisation, mais ce n'est rien à côté des sensations qu'elle nous a offert sur circuit. Avec son châssis R.S., qui est équipé d'un Train Avant à Pivot Indépendant, un passage optimal de la puissance aux roues motrices est garanti. Animée par le moteur 2.0 T, qui développe 275 ch et un couple de 360 Nm, il y a des virages où nous n'avons même pas eu besoin de rétrograder. L'avantage d'avoir un moteur coupleux ! Pour finir la journée en beauté, c'est dans la Clio Cup que nous avons pris place, mais

cette fois, en tant que passagers. Cette version étant développée spécialement pour la course, c'est un pilote professionnel qui en a pris le volant. On aura beau faire des essais, c'est toujours aussi enthousiasmant de se retrouver dans des habitacles aussi dépouillés, sur des sièges baquets avec leurs harnais. Cette Clio Cup fait, certes, appel au même bloc que la RS, le 1,6 qui développe 220 ch et un couple de 270 Nm, mais elle joue sur le poids et les réglages techniques pour être efficace sur circuit.

Renault a une nouvelle fois prouvé que sa division sportive ne cesse de se développer et d'évoluer pour notre plus grand bonheur et celui des fans de la firme au losange.



DES SOLUTIONS INNOVANTES POUR GÉRER VOTRE PARC AUTOMOBILE EN TOUTE SIMPLICITÉ



LA MOBILITÉ PAR ALD AUTOMOTIVE

PARCE QUE VOUS ETES UNIQUE. ALD MET À VOTRE DISPOSITION SON
EXPERTISE DANS LA LOCATION LONGUE DURÉE ET LA GESTION DE FLOTTES.
VOTRE MOBILITÉ EST NOTRE CHALLENGE AU QUOTIDIEN.

ALDAUTOMOTIVE.MA

LET'S DRIVE TOGETHER





VISION GRANTURISMO





SIXIÈME DIMENSION

Dévoilé au Salon de Francfort, le concept car Vision Gran Turismo est basé sur la voiture virtuelle créée exclusivement pour le jeu vidéo Gran Turismo Sport et rend hommage aux exploits de la marque Bugatti aux 24 Heures du Mans. Cette filiation se traduit esthétiquement par l'adoption de couleurs proches de la Bugatti Type 57G Tank, qui a remporté les 24 Heures du Mans en 1937, ainsi que la calandre en « fer à cheval » typique de Bugatti. Cerise sur le gâteau, le tableau de bord est agrémenté d'une carte du circuit des 24 Heures du Mans.

AUTTOCONCEPT



Pour le reste, cette Bugatti s'inspire de la Veyron, en se parant d'une robe moderne, qui reprend globalement celle de cette dernière. Mais celle-ci se révèle encore plus fine, en étant très basse, avec une faible surface vitrée.

Une fois à l'intérieur de l'habitacle, on découvre une sellerie en cuir et daim, de la fibre de carbone

bleu, ainsi que deux écrans intégrés au volant, qui devraient permettre d'améliorer la visibilité. Qui plus est, l'affichage intégré au volant montre aussi des informations du véhicule. De plus, la colonne de direction permet de combiner les images de trois caméras montées sur l'extérieur du véhicule, afin de fournir au conducteur une meilleure vue d'ensemble,



et ainsi améliorer la sécurité. Sous le capot, la bête est équipée du W16 quadri-turbo hybride développant 1.500 ch, ainsi que d'un système quatre roues motrices. De quoi lui permettre de rouler nettement au-dessus de 400 km/h sur quatre tronçons du circuit virtuel du Mans. « Notre extrême vitesse en ligne droite nous permettrait

de compenser notre désavantage dans les virages et nous serions virtuellement en mesure d'égaliser la vitesse des voitures LMP1 réelles les plus rapides, qui, contrairement à nous dans le jeu vidéo, doivent bien sûr respecter les règlements en vigueur », explique Florian Umbach, ingénieur chez Bugatti.

Motors

Auto Exception

par Youssef Bennou



CHIRON

LA BELLE ET LA BÊTE



A blue Bugatti Chiron supercar is parked on a paved surface in front of a building with classical architectural features, including stone steps and a large window. The car is shown from a front-quarter view, highlighting its sleek design and distinctive wheels. The background shows a well-maintained building with a large window and a potted plant on a ledge.

Si l'on pensait avoir tout vu et vécu avec les performances de la Veyron, Bugatti vient une nouvelle fois prendre tout le monde de court, grâce à sa nouvelle réalisation. Il n'y a qu'à voir son nom pour se rendre compte de son potentiel sportif. Pour rendre hommage au pilote automobile monégasque mort en 1979 qui s'est illustré pour Bugatti dans les années 20 et 30, elle porte le nom de Chiron. Cela faisait 11 ans que la firme de Molsheim n'avait pas présenté de nouveauté, alors forcément, lors du dernier Salon de Genève, où elle a dévoilé sa nouvelle supercar, tous les regards étaient tournés vers son stand. Présentée dans une robe bicolore, contrairement à la Veyron qui n'a pas rapporté d'argent au Groupe Volkswagen, la Chiron, elle, vise la rentabilité. Et c'est bien parti, au vu du carnet des commandes.



Le monde automobile semble en constante évolution et innovation. Chaque jour, de nouvelles technologies et nouveaux modèles font leur apparition et alors que l'on pensait avoir utilisé tous les superlatifs possibles pour décrire une supercar, Bugatti dévoile au monde entier la Chiron, qui prend la relève de la Veyron, mais avec un futur qui s'annonce tellement plus brillant, avant même les premières livraisons. En tout, le constructeur français a prévu une production de 500 exemplaires sur 5 ans, sachant que plus de 200 unités ont déjà trouvé preneurs.

Pour mettre au point la remplaçante de la Veyron et surprendre le public, le directeur du design de Bugatti, Achim Anscheidt, en couverture du *Gentlemen Drivers* de ce mois, a fait appel à d'autres designers, pour faire des propositions d'étude de style et c'est finalement Sacha Selipanov qui a été invité à rejoindre

les équipes du constructeur. Après la présentation du concept, le design a bien évolué, pour faire du fameux « eighteyes » un vrai signe distinctif. Comme son nom l'indique, la Chiron compte à l'avant 8 yeux en LED, 4 de chaque côté, pour un regard aussi unique qu'intimidant. Elle conserve tout naturellement la calandre emblématique en fer à cheval de la firme et à droite, certes, à d'imposantes prises d'air à l'avant, mais élégamment intégrées au bouclier. La nouvelle supercar française rend hommage à l'histoire de la firme, à travers, notamment, la ligne qui traverse le toit et qui descend jusqu'à l'arrière, empruntée à la fameuse Type 57 Atlantic, dont elle s'est largement inspirée. Grâce à la livrée bicolore présentée à Genève, la ligne de profil marquée transmet un dynamisme à l'état pur, avec le fameux C bien en évidence. À l'arrière, le bandeau lumineux lui offre une signature bien



Cylindrée : W16 inj multipts 4 Turbos
Puissance : 1500 ch à 6700 tr/min
Couple : 1600 Nm à 2000 tr/min
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1995 kg
Dimensions : 4.46/2.01/1.21 (L/l/h)
Réservoir : ---
Volume coffre : ---
Pneumatiques : 285/30 R20-355/25 R21

Performances globales

Vitesse max : 420 km/h
0 à 100 : 2.4 s
Consommation : 20 l/100 km
Autonomie : ---

unique, réussissant à mettre encore plus en valeur les sorties d'échappement. Si à l'arrêt, la française dissimule son aileron, qui dispose de 4 positions (Handling, Autoroute, Top speed, Air brake), une fois déployé, la belle se transforme en bête de course.

Dans les hautes sphères où la Chiron se positionne, rien ne peut être laissé au hasard. Alors forcément, l'habitacle est à lui seul un vrai show. La marque alsacienne se devait d'offrir le meilleur à sa clientèle et celle-ci ne risque pas d'être déçue. Le fameux C qui marque la carrosserie se retrouve également à l'intérieur, en forme d'arceau argenté qui s'étend de la fine et originale console centrale jusqu'au plafond. Les designers ont voulu créer une séparation entre le conducteur et son passager. « Less is more » cela semble s'appliquer encore plus dans les modèles luxueux, puisque la Chiron a droit à une planche de

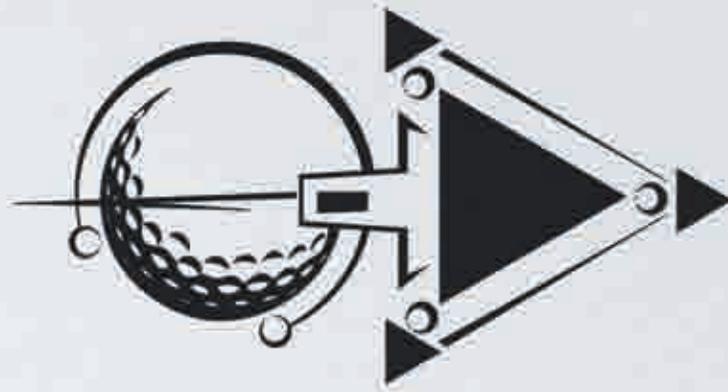
bord plus qu'épurée, mais le conducteur n'aura d'yeux, de toutes les manières, que pour le tableau de bord et son imposant tachymètre qui affiche les 500 km/h. Pour satisfaire ses clients aux goûts aussi riches que variés, Bugatti a prévu plus d'une trentaine de teintes de cuir, qui pourront être associées à huit coloris de suédine.

Après la présentation de ses atouts de beauté, il est temps de parler de son côté bestial. Si l'on pensait qu'il était impossible de faire mieux que la Veyron Super Sport, Bugatti nous a prouvé le contraire. En effet, pour la Chiron, ils ont en fait eu recours à une structure monocoque entièrement nouvelle, réalisée en plastique renforcé de fibres de carbone, PRFC, qui lui a, notamment, permis de gagner 8 kg sur le panneau arrière seulement. Mais les chiffres les plus ahurissants restent ceux de la motorisation. Faisant



appel, comme sa devancière au bloc 16 cylindres en W, elle compte 300 ch de plus que la Veyron. En effet, la dernière-née de Molsheim fait appel à une cavalerie de 1.500 canassons, pour un couple de 1600 Nm. Les performances annoncées, donnent la chair de poule,

avec un 0 à 100 km/h en 2,5 s, pendant que les 200 km/h seraient atteints en 6,5 s et les 300 km/h en moins de 13,6 s. Si la vitesse maximale est bridée à 420 km/h, celle-ci pourrait être augmentée à 458 km/h, si le client le souhaite.



ATLAS GOLF MARRAKECH



Km 1. Route d'amizmiz (300 m avant OASIRIA) 40 000 Marrakech

Tel.: +212 (0) 5 24 37 66 66

contact@atlasgolfmarrakech.com - www.atlasgolfmarrakech.com

par Amal Razine



ASTON MARTIN
VANQUISH VOLANTE





ELÉGANCE D'UN AUTRE MONDE

Après la présentation du concept lors du concours d'élégance de la Villa d'Este, l'Aston Martin Vanquish Zagato a attendu un autre concours d'élégance des plus importants pour tomber le haut et dévoiler aux passionnés des belles supercars la Volante. En effet, le cabriolet anglais, considéré par certains comme le plus beau du marché en ce moment, a fait sa première apparition à Pebble Beach. Mais ce qui est sûr, c'est que l'anglaise restera pour beaucoup une dreamcar, mais pour ceux, qui peuvent se le permettre, puisque ce sont seulement 99 exemplaires qui vont être produits. Il faut dire que la firme de Gaydon a, elle-même, choisi les privilégiés qui pourront acquérir sa dernière œuvre qui se veut la digne héritière de la DB4 GT Zagato, DB7 Volante Zagato, V12 Vantage Zagato, et la toute dernière Vanquish Zagato Coupé.



Si l'on voit de plus en plus de supercars envahir nos routes, il n'en est pas de même pour les dreamcars, qui, comme leur nom l'indique, sont des voitures de rêve que l'on ne risque pas vraiment de croiser hors concours et occasions spéciales.

La VanquishZagato Volante a été présentée dans une impressionnante robe rouge d'une élégance et d'une finesse qui ne pouvaient naître que de la fusion

italo-anglaise entre Zagato et Aston Martin. Tout comme le coupé, elle reprend tout naturellement, à l'avant, la fameuse calandre avec les feux de jour ronds entièrement à LED et le pare-brise bas et incliné. À l'arrière également, elle a emprunté au coupé l'imposant diffuseur et ses 4 sorties d'échappement. Le cabriolet se distingue, ceci dit, par un couvercle à l'arrière, présentant deux bien jolies bosses, qui



définissent aussi bien le style de Zagato, mais qui servent surtout à loger la capote en toile de l'anglaise. À l'intérieur, le travail artisanal des équipes d'Aston Martin saute aux yeux. Le cuir et la fibre de carbone ont été élus pour habiller l'habitacle de la VanquishZagato Volante, pour une ambiance où le luxe, l'élégance et la sportivité font bon ménage. Les appuie-têtes et les flancs des sièges sont flanqués de la signature "Z" du

carrossier italien. Pour les 99 chanceux qui ont été choisis, la division «Q» sera à leur disposition pour leur offrir un véhicule personnalisé et à leur image, avec tous les matériaux nobles qui figurent dans le catalogue.

Côté motorisation, pas de changement, vu que la Volante reprend le V12 du coupé. Ce 12-cylindres de 6.0 litres développe 600 ch, permettant à l'anglaise

Cylindrée : V12 à 90° à Injection directe
Puissance : 600 ch
Couple : ---
Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1844 kg
Dimensions : 4.72/2.06/1.29 (L/l/h)
Réservoir : -- l
Volume coffre : --- l
Pneumatiques : 255/35 ZR20-305/30 ZR20

Performances globales

Vitesse max : 325 km/h
0 à 100 : 3.6s
Consommation : ---l/100 km
Autonomie : ---



d'atteindre les 100 km/h en moins de 4 secondes, tout en profitant, à toit ouvert, de la symphonie jouée par toute cette cavalerie.

En présentant la VanquishZagato Volante, Aston Martin voulait avant tout faire plaisir à sa clientèle, qui est en recherche constante de modèles uniques, mais aussi en quelque sorte en réponse à Lamborghini et sa Centenario Roadster. Il faut dire que la firme de Gaydon, grâce à son tout nouveau roadster, permettra à 99 de ses clients de, littéralement, filer à l'anglaise.



Mercedes-Benz

GT ROADSTER

LA TEMPÊTE S'APPROCHE



Un an et demi après le lancement du coupé et à peine 3 mois après la révélation de la version R, le coupé GT de Mercedes a tombé le haut, pour dévoiler au grand public sa version Roadster. Et comme une surprise ne vient jamais seule, la firme à l'étoile a également présenté la version AMG, pour un résultat encore plus sportif et élégamment agressif. La biplace allemande vient nous offrir une illusion de vacances, malgré le beau temps qui prend sa retraite, petit à petit. Le toit rigide escamotable, qui lui donnait une allure bien unique, a laissé place à une capote en toile pour mieux profiter des mélodies du V8 qui l'équipe. On ne cessera jamais de le dire, mais avec Mercedes, nous avons toujours la tête dans les étoiles et à bord d'un roadster, on s'en rapproche un peu plus encore.



Si la gamme de modèles Mercedes semble s'être plutôt assagie avec le temps, elle ne manque pas pour autant d'avoir un brin de folie, grâce en premier lieu au coupé GT et aujourd'hui à son Roadster. La firme à l'étoile ne fait pas les choses à moitié, en présentant d'emblée la très musclée version AMG, qui se distingue aussi bien au niveau esthétique qu'à celui de la motorisation. Dévoilée quelques jours avant le Mondial de l'Auto, l'AMG GT Roadster sera sans conteste la star qui brillera sur le stand de Mercedes lors de la quinzaine parisienne.

Esthétiquement, elle est loin de jouer la carte de la sobriété. C'est une sportive et chaque ligne et détail tiennent à le rappeler. Le Roadster adopte à l'avant la calandre à 15 barrettes empruntée au coupé R et qui se veut un hommage à la 300 SL de compétition qui s'est distinguée en 1952 lors de la Carrera Panamericana au Mexique. Faisant appel à des clapets, elle augmente l'aérodynamisme de l'allemande et permet surtout à son V8 de bien respirer. Faisant appel à un long capot avec des nervures, ses phares avant sont davantage mis en valeur et grâce aux LED, elle vous hypnotisera



par un simple regard. La GT C qui se veut plus puissante, s'est bien inspirée du coupé R, pour afficher une carrosserie bien musclée, puisqu'elle fait appel à des voies élargies et à des galbes accentués. Malgré l'adoption de la capote en toile elle n'a rien perdu de son élégance. À l'arrière, tout en subtilité, les designers ont conservé la signature lumineuse, fine mais ben distinctive, ainsi que les entrées d'air latérales. Les sorties d'échappement entièrement intégrées, sont quant à elles en chrome, pour une touche aussi élégante que sportive.

Dans l'habitacle, le meilleur de Mercedes et AMG a donné naissance à une ambiance unique. Contrairement au coupé, le Roadster offre également le choix d'opter pour une sellerie claire de couleur beige, pour un rendu des plus luxueux. Faisant appel à des sièges baquets, le client peut choisir de les équiper du système Airscarf pour que vos balades cheveux au vent ne se transforment pas en calvaire par temps frais, alors qu'en cas de forte chaleur, c'est plutôt la climatisation qui sera le remède. Bien évidemment, la firme allemande devait tout mettre au point pour le



confort de ses clients, à toit ouvert. Avec une console centrale chromée, le conducteur ne risque pas de se perdre, puisque les boutons sont comptés et aucun superflu n'est admis. Le levier de vitesse au milieu se veut moderne et tombe parfaitement en main du conducteur. Les sorties d'aération sont, certes, plus modernes, mais l'inspiration aéronautique inaugurée à l'époque par la SLS est toujours d'actualité. Avec une planche de bord épurée, elle paraît encore plus spacieuse, une fois la capote en toile repliée. Disponible en noir, rouge et beige, elle se replie en à peine 11 secondes, de manière entièrement électrique et la manœuvre peut s'effectuer jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

L'AMG GT C, au-delà des quelques différences stylistiques, se distingue surtout par sa motorisation et ses performances. Héritant du même V8 4 litres biturbo que le coupé, le GT C Roadster vient d'en inaugurer une variante de 557 ch, soit 28 de moins à peine que la radicale GT R. Pour plus de précision sur la route, elle a emprunté au coupé le différentiel piloté, les roues arrière directrices et les impressionnantes roues de 20". Affichant un poids de 1.660 kg sur la balance et étant équipée de la boîte double embrayage à 7 rapports, le roadster atteindrait les 100 km/h en 3,7 s alors que la vitesse de pointe serait de 316 km/h. Au moment où les constructeurs ne jurent que par les

économies d'énergie et le downsizing, il y a toujours des lancements qui viennent redonner foi aux passionnés de la vitesse et des supercars. L'AMG GT C Roadster fait, bien évidemment partie de ces modèles, qui respectent l'environnement, mais aussi le désir de la clientèle d'entendre les gros moteurs ronronner à chaque sollicitation du pied droit.



Cylindrée : V8 4.0 biturbo
Puissance : 557 ch à 5750 tr/min
Couple : 680 Nm à 1900 tr/min
Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1660 kg
Dimensions : 4.55/1.93/1.28 (L/l/h)
Réservoir : -- l
Volume coffre : --- l
Pneumatiques : ---

Performances globales

Vitesse max : 316 km/h
0 à 100 : 3,7 s
Consommation : 11.4 l/100 km
Autonomie : --- km

MUSTANG



GT350

AMERICAN POISON





Alors que la Ford Mustang est une muscle car à part entière, il faut dire que la morsure du cobra la transforme pour un physique et des performances plus impressionnants. Il y a plus de 50 ans que la première Shelby GT350 a vu le jour, malgré la réticence, au début, de Carroll Shelby, qui n'était pas très convaincu par le potentiel de l'américaine. Aujourd'hui, les modèles portant son nom transmettent tous les mêmes valeurs de sportivité, tout en restant fidèles à la philosophie qui leur a permis de perdurer et de devenir mythiques. C'est donc tout naturellement que le lancement de la Muscle Car Ford Mustang Shelby GT350 ne pouvait laisser les passionnés de muscle cars indifférents. Rendant hommage à son glorieux ancêtre, elle s'assure également un futur des plus brillants.



Elle ne risque pas de vous laisser indifférent ! Que ce soit visuellement ou par sa sonorité, la Mustang Shelby GT350 se distingue dans un marché automobile de plus en plus conventionnel. Elle est bien américaine et elle l'assume. Alors qu'elle a fait ses premiers pas au Salon de l'Auto de Los Angeles en 2014, elle a su faire patienter ses clients jusqu'à aujourd'hui. Etant la variante la plus puissante de la famille Mustang, jusqu'à ce jour, elle pouvait se le permettre, tout de même. Une chose est sûre, une fois que vous êtes mordus par le cobra, aucun antidote ne fera l'affaire. De loin, le premier élément que vous pouvez déceler et qui distingue les Shelby c'est bien évidemment

les deux bandes qui traversent toute la carrosserie. À l'avant, elle arbore un regard agressif, qui est intensifié par l'adoption de LED pour la nouvelle identité visuelle. Afin d'assurer un refroidissement optimal à l'énorme bloc qu'elle abrite et pour offrir plus d'appui aérodynamique, elle a eu droit à un bouclier entièrement sculpté. La calandre, avec une grille en nid d'abeille, vient accueillir le Cobra, qui fait la renommée de Shelby depuis tant d'années. Pour que rien ne vienne troubler ses performances, même le capot a été dessiné sur mesure pour la GT350. Abaissé par rapport aux Mustang « normales » il offre le moins de résistance à l'air. De profil, elle met en avant une ligne



Cylindrée :	V8 à Injection Multipoints
Puissance :	533 ch à 7500 tr/min
Couple :	582 Nm à 4750 tr/min
Transmission :	Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide :	1806 kg
Dimensions :	4,78/1,91/1,38 (L/l/h)
Réservoir :	61 l
Volume coffre :	382 l
Pneumatiques :	265/40/19- 305/35/19

Performances globales

Vitesse max :	299 km/h
0 à 100 :	4,6 s
Consommation :	13,4 l/100 km
Autonomie :	--- km

fuyante, subtile et puissante à la fois. À l'arrière, c'est l'essence même de la muscle car américaine, avec une poupe bien athlétique, 4 sorties d'échappement et une signature lumineuse unique avec 3 bandes de chaque côté.

Dans l'habitacle, sportivité et sobriété font bon ménage. Autant la touche de folie que l'on retrouve à l'extérieur fait son effet, autant à l'intérieur la fantaisie n'a pas sa place. Tout en noir, la planche de bord est des plus classiques, avec des lignes bien droites. La console centrale regroupe toutes les commandes pour faciliter ainsi la tâche au conducteur, un mini écran incrusté a également fait son apparition. Le

volant multifonctions à trois branches laisse une place d'honneur, tout naturellement au centre, au cobra. Comme toute sportive qui se respecte, elle fait appel à des sièges baquets au maintien latéral renforcé et qui portent l'inscription GT 350 sur l'appuie-tête.

Mais s'il ya bien un aspect où la morsure du cobra se fait réellement ressentir, c'est la motorisation. L'américaine fait appel à un V8 atmosphérique, dont on a sorti le maximum, grâce à un vilebrequin lui permettant donc de développer une puissance de 526 ch, pour un couple de 582 Nm. C'est tout simplement le V8 atmosphérique le plus puissant jamais construit par Ford, avec un taux de compression qui atteint



12.0:1 et tenez-vous bien, une zone rouge fixée à 8.250 tr/mn. Couplé à une boîte de vitesse manuelle à 6 rapports, il bercera sans doute les plus passionnés par sa voix rauque, à laquelle il sera difficile de résister. Ayant droit à un châssis de conception récente, elle fait preuve d'une rigidité impressionnante, qui n'a rien à envier à des sportives bien plus coûteuses. La suspension électromagnétique adaptative proposée en option transformerait cette Mustang en sportive de haut niveau et grâce à l'amortissement ajustable, elle

offre un certain confort, pour que les longs trajets ne soient pas un calvaire. Pour ce qui est de la direction, elle est éloquente, vive, directe et mécanique dans son comportement.

Rendant hommage au modèle construit en 1965, la Ford Mustang Shelby GT 350 respectera même le nombre original des exemplaires produits. En effet, 137 unités ont été annoncées pour le moment, que les fans de la marque devraient s'arracher. Pour une fois que la morsure du cobra aura un effet aussi positif !




ES SAADI
MARRAKECH RESORT
LE PALACE

EXPOSITION DE VOITURES DE COLLECTION

À l'occasion des Gentlemen Drivers Awards,
des voitures anciennes seront exposées dans les jardins du Es Saadi.
Du 14 au 16 octobre 2016 · Entrée libre



FAIRE VIVRE LA LÉGENDE

À découvrir au nouveau Lobby Bar du Palace, le cocktail « Gentlemen Drivers »
créé pour l'occasion par notre chef Barman.

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE


ES SAADI
MARRAKECH RESORT
L'émotion est notre héritage

PARTENAIRE DEPUIS 2013

par Amal Razine



M2

LA SPORTIVITÉ SANS CONCESSIONS



Elle était l'une des attractions de la dernière édition du Salon Auto Expo. Il s'agit de la BMW M2, une sorte de mini M4 qui joue à fond la carte de la sportivité. Ce coupé, véritable concentré de plaisir est désormais disponible chez, SMEIA, l'importateur exclusif de BMW au Maroc.







Chez BMW, la sportivité est une religion et fait partie intégrante de l'ADN de la marque. À ce titre, même les modèles d'entrée de gamme du constructeur ont droit à l'empreinte du magicien Motorsport. Ainsi, après la courte carrière du M1 coupé sortie en 2011 et écoulé à 6.300 exemplaires jusqu'en 2012, c'est désormais la M2 qui prend la relève, en s'inspirant de la démoniaque M4.

Extérieurement, la M2 revendique clairement sa vocation de sportive ultime, grâce à sa robe exubérante signée Motorsport. On remarque d'emblée que la M2 est 80 mm plus large qu'une Série 2 normale ! À l'avant, le bouclier est spécifique et largement ajouré pour refroidir les divers radiateurs. De part et d'autre,

des guides d'air sont destinés à créer un rideau aérodynamique, réduisant les turbulences engendrées par les roues avant. Sur les ailes, on retrouve de petites prises d'air, signature des modèles M. Un becquet de coffre, deux doubles sorties d'échappement et des jantes de 19 pouces complètent le tableau. La M2 fait l'impasse en revanche sur les rétroviseurs spécifiques dont bénéficie la M4.

À l'intérieur, en revanche, pas de grande révolution, avec un habitacle qui ne se distingue presque pas des Série 2 classiques. Mais les accessoires M sont tout de même là, à l'image du volant M à double surpiqûre rouge et bleue, levier de vitesse inédit, inserts en



Cylindrée : 6 cylindres en ligne
Puissance : 370 ch à 6.500 tr/min
Couple : 465Nm 1.400à5.560 tr/min
Transmission : Boîte auto 7 vitesses

Poids et mesures

Poids à vide : 1595 kg
Dimensions : 4,46/1,85/1,41 (L/l/h)
Réservoir : 52 l
Volume coffre : 390 l
Pneumatiques : 245/35R19-265/35R19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,3 s
Consommation : 7,9 l/100 km
Autonomie : --- km

carbone. Les sièges avant ne sont pas des baquets de course, mais de simples sièges Advanced recouverts de cuir, avec surpiqûres bleues. Les passagers arrière ont droit à une garde au toit suffisante et à des sorties de climatisation. Quant à la capacité du coffre, elle est honorable pour un coupé de ce type avec un volume de 390 litres.

L'autre bonne surprise est la dotation d'équipements riche, comprenant entre autres : système de navigation Professionnal, BMW Tracking System, connectivité avancée, alarme antivol, inserts décoratifs en fibre de carbone, sellerie cuir Dakota, jantes alliage 19 pouces, rétroviseur intérieur électrochrome, rétroviseurs

extérieurs rabattables électriquement, climatisation automatique bi-zone, sièges avant électriques, projecteurs bi-xénon...

Au chapitre mécanique, on a affaire à un six cylindres en ligne 3,0 l suralimenté dérivé à la fois de la M235i et de la M3/M4, en empruntant le turbo double étage de la première et les pistons des secondes, avec de plus des systèmes de lubrification et de refroidissement spécifiques. Résultat des courses, une puissance culminant à 370 ch à 6.500 tr/min et 465 Nm de 1.400 à 5.560 tr/min, voire 500 Nm en overboost, envoyés au seul train arrière, via une boîte à vitesses mécanique à six rapports ou une double embrayage DKG7 à sept



rapports. La régulation du transfert de la puissance se fait via un différentiel électronique Actif M, directement repris des M3/M4, avec une distribution du couple allant de 0 à 100 % entre les roues. Par ailleurs, trois modes de conduite sont proposés par le sélecteur à gauche du levier de vitesse : Confort, Sport ou Sport+. Ils permettent d'adapter le potentiel au style de conduite de tout un chacun. Forte d'une telle cavalerie, la M2 ne fait pas dans la dentelle côté performances en réalisant le 0 à 100 km/h en 4,5 s (4,3 s avec la DKG7), soit seulement deux dixièmes de plus que la M4 et en affichant une vitesse maxi limitée à 250 km/h. Pour les puristes, il est possible d'obtenir le pack Experience M qui débride la vitesse à 270 km/h, mais qui exige une journée de perfectionnement sur circuit avec des modèles BMW M. Quant à la consommation, elle demeure relativement basse avec 7,9 l/100 km en cycle mixte et 185 g/km de rejets CO...

Côté tenue de route, il sied de préciser que les trains roulants de la M2 sont dérivés de ceux des M3 et M4 et utilisent en majeure partie l'aluminium. Le souci d'allègement des masses non suspendues se vérifie également au niveau des jantes de 19 pouces, associées à des pneus Michelin Pilot Super Sport. Il y a lieu de noter que la présence du différentiel M actif à régulation électronique participe à l'amélioration de la motricité et à la stabilité, quoiqu'il est toujours possible de se faire plaisir en s'accordant de légères dérives contrôlées du train arrière, grâce au mode M Dynamic. Enfin, le freinage est au diapason du potentiel de la bête, avec des disques perforés et ventilés de 380 mm à l'avant et 370 mm à l'arrière.

Au final, la M2 perpétue la tradition des modèles à l'hélice estampillés « Motorsport », en conjuguant, performances, technologie, plaisir de conduite et un haut niveau de sécurité.



Pour tous vos événements corporate team-buildings, mariages, soirées à thème, dîners gala, conférences et séminaires, le Domaine du Rétro se fera un plaisir d'accueillir une clientèle au goût raffiné et la faire voyager dans le temps tout en lui proposant des animations hors du commun où l'on partagera avec vous la passion unique de la voiture de collection.

Le Domaine du Rétro répond à tous vos besoins et met à votre disposition une équipe de professionnels garantissant un service irréprochable

Rolls Royce Phantom, Cadillac Eldorado, Jaguar XK, ou encore la Mercedes 300 SL, plus d'une trentaine de voitures d'exceptions qui ont participé au patrimoine historique et culturel du pays, sont à votre entière disposition

Le Domaine du Rétro
by Lead Events



Contactez nous au : 0 663 057 126
www.leadevents.ma

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ACHIM ANSCHIEDT

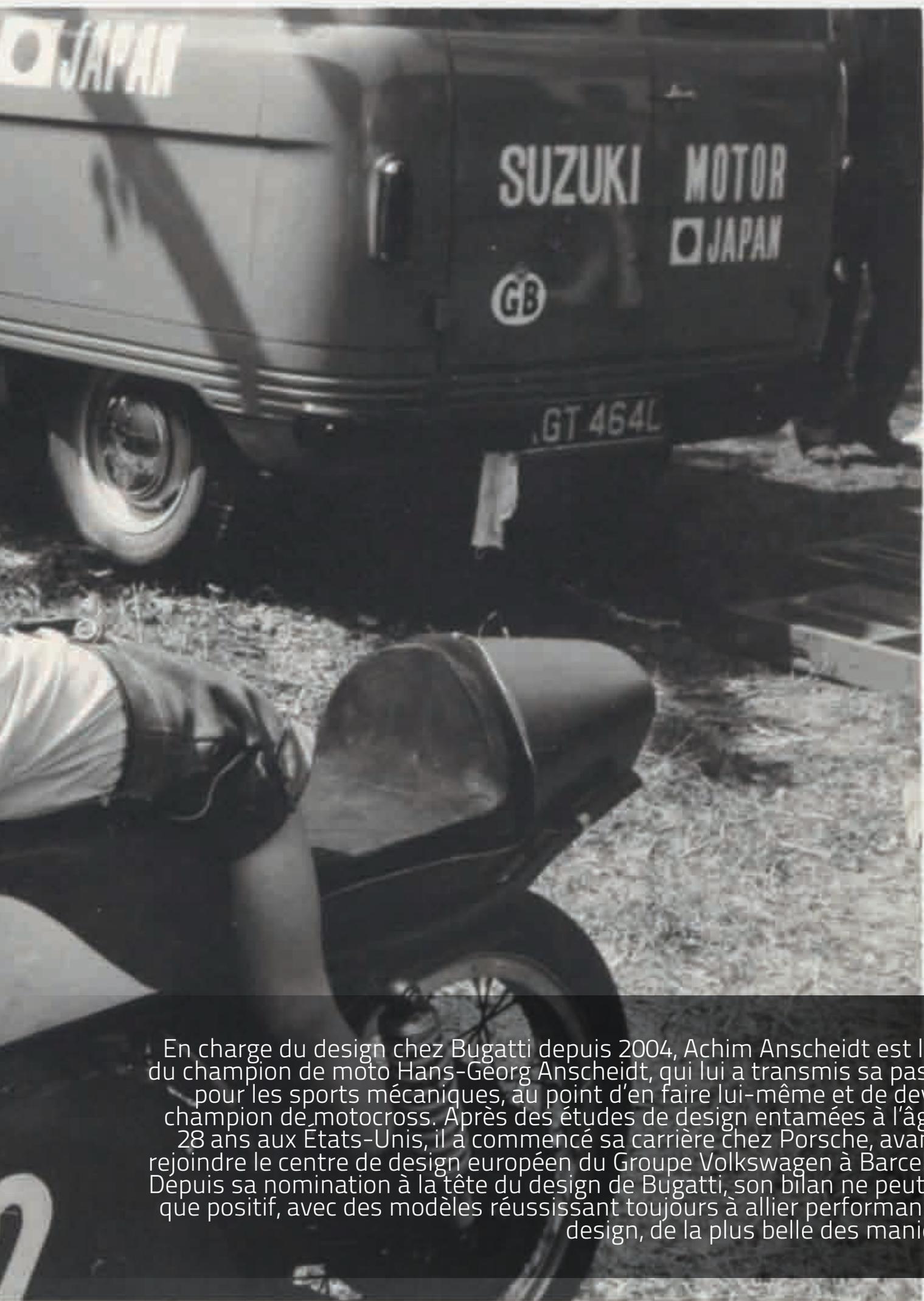
THE BUGATTI DESIGNER





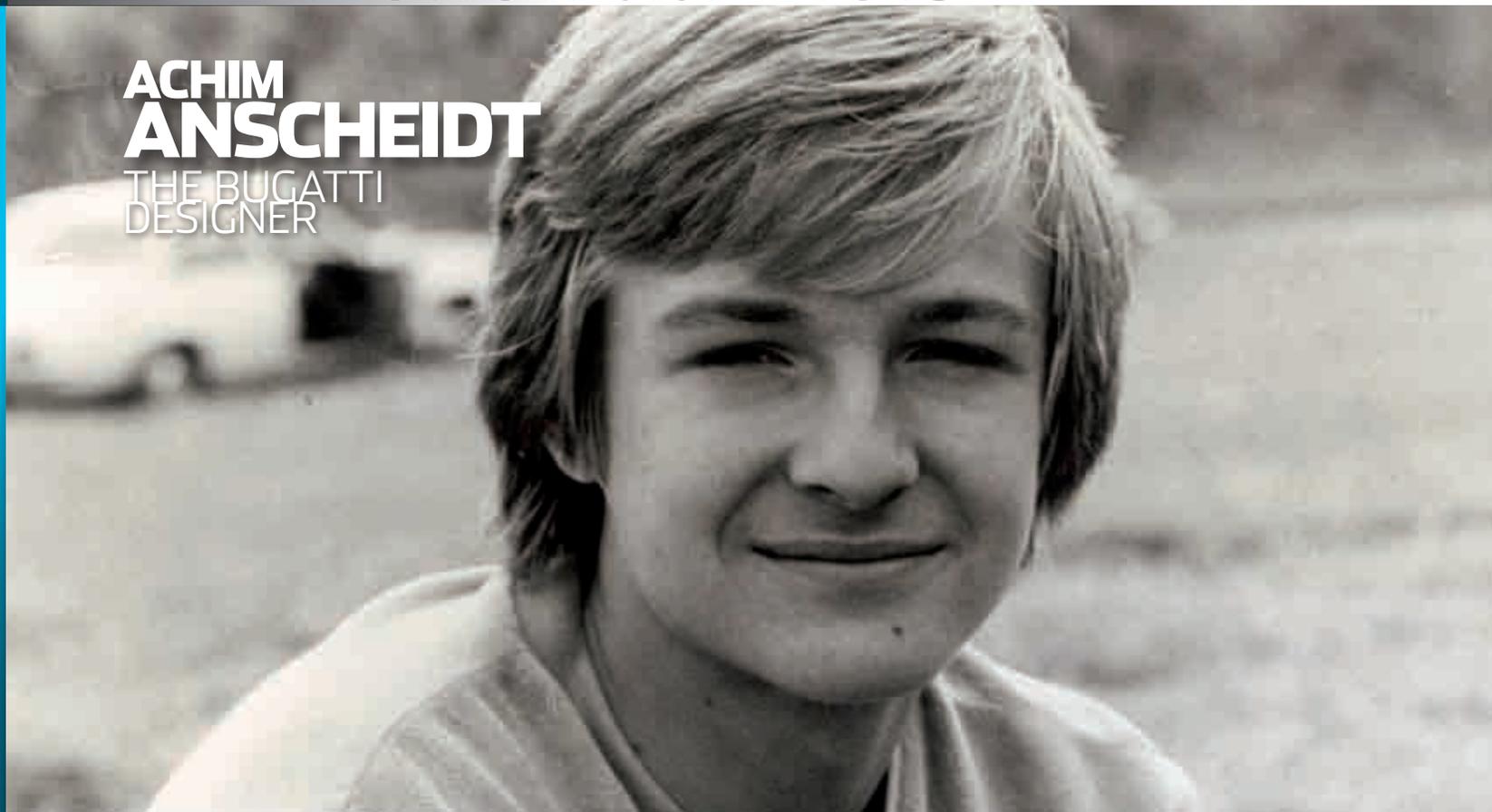
**ACHIM
ANSCHIEDT**
THE BUGATTI
DESIGNER





En charge du design chez Bugatti depuis 2004, Achim Anscheidt est le fils du champion de moto Hans-Georg Anscheidt, qui lui a transmis sa passion pour les sports mécaniques, au point d'en faire lui-même et de devenir champion de motocross. Après des études de design entamées à l'âge de 28 ans aux États-Unis, il a commencé sa carrière chez Porsche, avant de rejoindre le centre de design européen du Groupe Volkswagen à Barcelone. Depuis sa nomination à la tête du design de Bugatti, son bilan ne peut être que positif, avec des modèles réussissant toujours à allier performance et design, de la plus belle des manières.

**ACHIM
ANSCHIEDT**
THE BUGATTI
DESIGNER



Comment est née votre passion pour l'automobile ?

Comme mon père s'était retiré du monde de la course professionnelle à la fin des années 60, pour profiter de la vie, nous avons commencé à passer plus de temps ensemble. Je me rappelle parfaitement de lui avec son Fred Perry's, pour aller jouer au tennis. On prenait sa BMW 3.0 CSI. Il mettait les chansons de The Avengers et n'hésitait pas à accélérer pour monter dans les tours, alors que dans l'habitacle, il y avait une odeur omniprésente de Peter Stuyvesant.

Votre père était champion de motocyclisme. Comment a-t-il réussi à vous transmettre sa passion pour les 2 roues ?

J'ai passé ma tendre enfance à jouer au ballon entre les mobil-homes de Giacomo Agostini, Mike Hailwood et Phil Read, dans les paddocks de tous les GP des années 60. L'intense odeur d'huile des moteurs deux-temps de Castrol R continue à déclencher chez moi un inhalant réflexe addictif, encore aujourd'hui. C'est une sorte d'odeur de parfum intrigant, qui flotte encore et toujours. Mon père a commencé par faire du Trial, comme hobby, en 1973 et bien évidemment, quand je le voyais, moi aussi je voulais en faire, mais il n'y avait pas encore de motos Trial pour les enfants. Après l'avoir harcelé 24 h/24 et 7j/7, il a fini par céder et m'a acheté une Spanish Montesa de 125 cc, d'occasion, pour faire du Trial à l'âge de 11 ans. Mes pieds ne touchaient pas le sol et il faut dire c'est la moto qui me pilotait, pas le contraire. Mais je m'accrochais, malgré la détresse de ma mère et mes notes en cours.

D'un autre côté, à partir de cet instant j'ai commencé à mieux connaître mon père. Nous avions l'occasion de voyager régulièrement et j'ai pu avoir un avant-goût de la vie d'un sportif professionnel, avec ses hauts et ses bas. J'ai également appris à réparer et entretenir la mécanique d'une moto trial. Le plus drôle dans l'histoire, c'est qu'il y avait un athlète du même âge qui était dans la même catégorie et son nom était... Wolfgang Duerheimer, l'actuel président de Bentley et Bugatti !

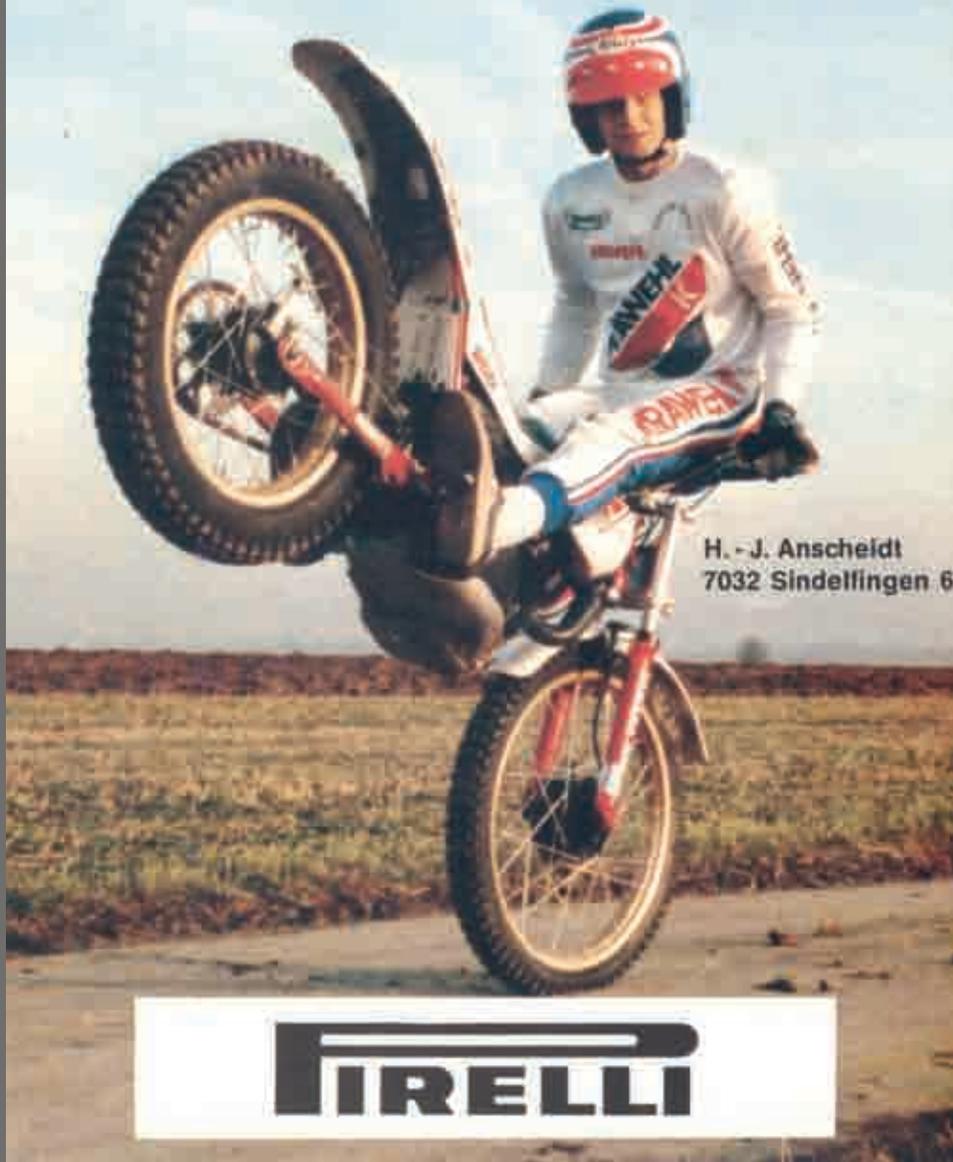
Parlez-nous un peu des courses de motos auxquelles vous avez participé

J'ai fait de la compétition en trial pendant 10 ans, depuis que j'avais 11 ans. Après l'obtention de mon diplôme, j'ai souvent été approché pour faire des exhibitions lors d'événements d'entreprise, les inaugurations ou encore pour les jubilés. Cet étrange et divertissant mix entre le stunt et ce cirque sur deux roues est devenu un travail à plein temps pour moi, avec des engagements hebdomadaires à travers toute l'Allemagne. Cependant, cet engagement m'a permis d'avoir la liberté de gérer mon temps et de me concentrer sur une autre de mes passions que je venais de découvrir entre temps, à savoir dessiner et faire des croquis de motos et de voitures.

Qu'est ce qui vous a amené à faire vos études de design aux États-Unis ?

J'avais fini ma formation en design de transport à l'école de Pforzheim. Aujourd'hui c'est une école qui a

**STINNES
REIFENDIENST**



H. - J. Ansheidt
7032 Sindelfingen 6

PIRELLI



ACHIM ANSCHIEDT THE BUGATTI DESIGNER

un programme fantastique, grâce en grande partie au travail du doyen James Kelly durant les 25 dernières années. Alors que pendant que j'y étais, moi, en 1988, je vivais une très grande frustration, puisque le programme de l'école se concentrait principalement sur la mobilité dans le sens large du terme, au lieu de nous donner l'opportunité de dessiner des voitures de sport. C'est pour cette raison que la plupart des voitures avaient l'air de gros téléphones roulant avec des roues de 10". J'avais eu de la chance et je serai toujours reconnaissant envers un certain Gert Hildbrand (ancien directeur de design MINI) qui m'a présenté à la grosse pointure, à l'époque, de Porsche Design, Mr. Harm Lagaay, qui était à la tête du centre de design de Weissach. Grâce à lui, j'ai pu obtenir une bourse d'études pour étudier à plein temps au centre ACC Design de Pasadena à Los Angeles, à l'âge de 28 ans, mais j'ai dû au passage m'éloigner du monde du Trial en abandonnant mon show.

Vous avez commencé votre carrière chez Porsche. Comment avez-vous eu cette opportunité et quels ont été les challenges rencontrés ?

Dans mon programme de bourse et après avoir obtenu mon diplôme avec succès, une partie du deal était intégrer le centre Porsche Design. J'étais très enthousiaste, mais inexpérimenté à la fois. Je ne remercie jamais assez la formidable équipe de Harm Lagaay's qui m'a donné l'opportunité d'apprendre et d'évoluer, en 1994. Grant Larson, Matthias Kulla, Stefan Stark, Roland Heiler, Steve Murkett, Freeman Thomas, Pinky Lay, Tony Hutter, Richard Soderbergh, Wolfgang Moebius, RandjidBambrah, pour ne citer que ceux-là. On les appelait dans le temps les « magic-marker heroes ». Pour être honnête, le plus dur pour moi a été d'acquérir de l'expérience pratique pour travailler sur un modèle en taille réelle, surtout avec les grosses pointures qui rivalisaient dans le studio. Quand j'ai commencé chez Porsche, les projets en cours étaient, notamment, la 996 et la Boxster et les premières visions du projet Cayenne commençaient à voir le jour. Cela m'a permis réellement de pratiquer et de faire mes armes dans le design.

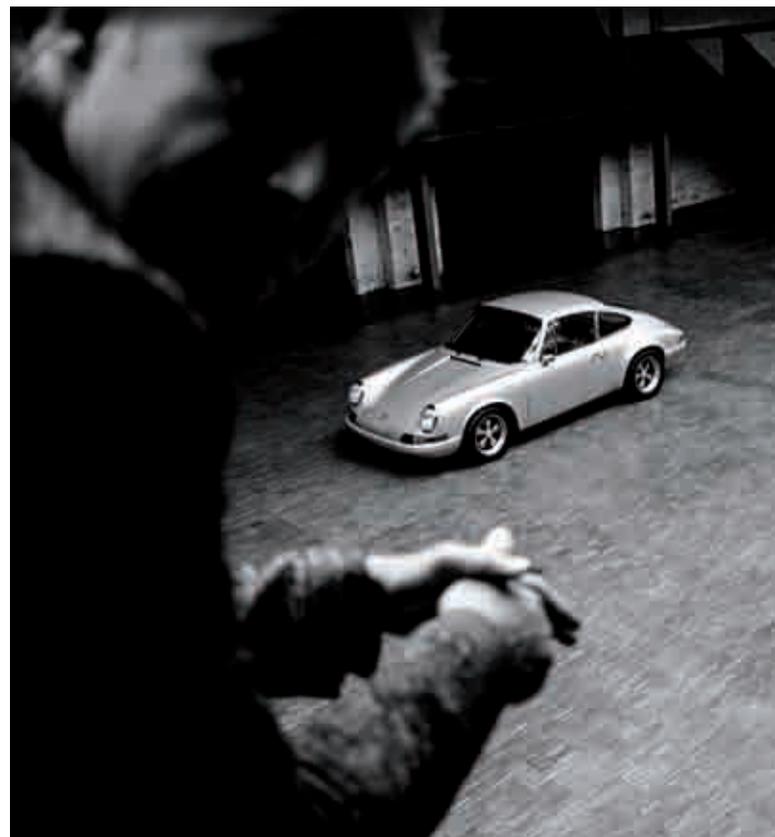
Vous avez ensuite supervisé une opération avancée de conception dans un studio du groupe Volkswagen un changement radical de philosophie

Le Design Center Europe (DCE) de Sitges à Barcelone avait lancé une large opération de recrutement pour embaucher des designers internationaux de grand





talent, afin de travailler en même temps, pour les différentes marques du Groupe Volkswagen. Dirigé par le directeur du design du Groupe Volkswagen, Hartmut Warkuss, ce centre a été inauguré dans le seul et unique but d'être le Think Tank créatif, augmentant ainsi le line-up du groupe Volkswagen en expansion. Tout, dans et autour de ce studio était mis au point de façon à ce que le designer soit motivé à 101% et qu'il puisse donner le meilleur de lui-même. Bien évidemment, cela a été rendu possible grâce à l'emplacement du studio et de la culture corporate inculquée aux équipes, mais aussi en créant une vraie infrastructure, permettant que les familles des designers viennent vivre avec eux tout près de la mer Méditerranée pour ne se préoccuper de rien et laisser libre cours à leur imagination. C'est de cette manière que le DCE est devenu une vraie fabrique d'idées productives pour le Groupe Volkswagen. Vers la fin du siècle dernier, quelques-uns des designers en chef les plus connus faisaient partie de la famille DCE. Volkswagen avait réussi à trouver l'équilibre parfait entre la vie professionnelle et la vie de famille ? C'est pour cela que le centre comptait des noms comme Jean Pierre Ploue, Stefan Sielaff, Benoit Jacob, Alexandre Malvahl, Anders Warming, Daniel Simon, Fabio Fillipini ou encore Domagoj Ducek.



ACHIM ANSCHIEDT THE BUGATTI DESIGNER

Mais une fois encore, vous avez répondu à l'appel du monde du sport et de la vitesse, en prenant la tête du design de la prestigieuse marque Bugatti. Vous êtes un grand fan des sports automobiles ?

L'aspect de performance, quand il s'agit du design automobile, m'a toujours fasciné et surtout motivé, depuis mes débuts. Je pense que, même dans les scénarios les plus prometteurs des futures voitures autonomes il y aura toujours une place spéciale, dans l'âme du monde de l'automobile, qui va chérir et célébrer la joie de conduire une voiture soi-même. Cela semble basique, mais c'est pur. Peu importe si on en profite sur des routes ouvertes ou éventuellement sur des circuits fermés réservés aux programmes de compétition. Les chevaux et les motos sont déjà le parfait exemple de comment un moyen de transport de masse a évolué pour devenir un véritable trésor pour les vrais passionnés.

Hartmut Warkuss a été initiateur de tous les efforts enregistrés par le Groupe Volkswagen, quant au design, de 1990 jusqu'à ce nouveau millénaire - Comment son travail vous a-t-il influencé ?

J'admire chez lui le fait qu'il était en recherche constante de réduction maximale et d'un minimalisme pur - ce qui n'est pas chose aisée à réaliser lors de la conception d'une voiture. Il est souvent plus facile d'introduire des lignes de style pour diviser les surfaces. Je pense que des produits comme la 4e génération de la Volkswagen Golf (Golf IV), la Volkswagen Phaeton ou encore la première génération de l'Audi TT, représentent parfaitement cette philosophie et c'est la raison pour laquelle ces modèles ont toujours de la valeur au jour d'aujourd'hui et semblent toujours contemporains, malgré leur très long cycle de vie. M. Warkuss faisait également en sorte de nourrir le potentiel de très jeunes designers dans leur travail, en leur donnant la chance d'apprendre et de se développer eux-mêmes, ainsi que d'apprendre de leurs erreurs, pour éventuellement introduire de nouvelles et fraîches idées.

Quels étaient vos objectifs en prenant la tête du design de Bugatti ?

D'une part, revenant à 2004, c'était vraiment excitant de vivre d'aussi près le développement final de la production de la Veyron. Cet impressionnant produit,





qui allait enfin être dévoilé au grand public avec une puissance de 1001 ch et un couple de 1200 Nm. Il était inconcevable de penser à un modèle de production qui atteindrait une vitesse de pointe de plus de 400 km/h et j'en avais vraiment des frissons à chaque essai, lors de la phase de développement. Tout naturellement, moi j'étais responsable de tout ce qui était relatif au style : le Ci, l'esthétique du lancement du produit, les différentes configurations et personnalisation des clients, les nombreuses éditions spéciales et enfin du design de toutes les versions dérivées du modèle à l'instar de la Grand Sport, la Super Sport et la Grand Sport Vitesse. Les 50% restants de mon travail c'était de proposer de futurs modèles aux côtés de la Bugatti Veyron, en quelque sorte une seconde ligne de modèle, enrichissant ainsi le catalogue de la marque. C'est de cette manière qu'a vu le jour le showcar Bugatti Galibier, en 2002. En changeant les CEO et les directeurs techniques, il était plus difficile d'arriver à une décision unifiée entre 2004 et 2010.

Le design doit-il obéir à la contrainte de la performance ?

L'amélioration de la performance n'est pas toujours une contrainte pour le design, cela offre aussi l'opportunité d'être unique et authentique, spécialement pour les voitures de sport. Par contre, la législation et les questions de sécurité sont plus délicates à traiter. La recette secrète d'un bon design c'est de parvenir à avoir les bonnes proportions, en accord avec le développement technique, pour un résultat « win-win ». La relation entre le CEO, les directeurs techniques et le directeur du design se retrouve reflétée dans le résultat final du design des

ACHIM ANSCHIEDT THE BUGATTI DESIGNER

voitures. Quand la vision de ces leaders coïncide et est unifiée quant aux ambitions et objectifs, c'est à ce moment là que la vraie magie automobile opère pour le produit faisant ainsi disparaître toutes les contraintes.

Quelles sont les spécificités du design d'une supercar ?

Laissez-moi vous en citer quelques unes : quelle est la valeur principale de mon produit et où la nouvelle cible devrait-elle être positionnée? Quelles sont les attentes des clients et comment leurs perspectives peuvent les conduire à l'achat d'un nouveau modèle? Comment peut-on surprendre les clients d'une manière intrigante, tout en respectant les valeurs principales de la marque? Où peut-on trouver l'innovation dans la technologie de demain, la performance dynamique et l'utilisation de matériaux exotiques? Et comment peut-on faire en sorte de créer des proportions intéressantes, en prenant tout cela en considération ? Comment tous ces facteurs positionnent-ils mon produit face à la concurrence, pour en faire un modèle unique dans le monde des supercars? Comment les marchés se développent-ils en dehors des aspects axés sur la performance? Ah, et sans oublier ... comment pouvons-nous parvenir à une analyse de rentabilité positive?

Quels modèles, anciens et modernes, ont pour vous le plus de valeur ?

Les voitures de course qui m'ont vraiment marqué sont tout d'abord la Bugatti Type 35, l'Auto Union Type C, la Chapparell 2J, la Lotus 78, la Porsche Bergspyder, la Lancia Stratos et l'Audi Quattro. Pour ce qui est des modèles de production, les voitures qui se distinguaient tant au niveau technologique que du style, je dirai la Citroën DS ou la NSU RO 80, mais j'apprécie également les petits modèles de niche, à l'instar de la Fiat Panda et de la Lancia Fulvia. Il y a aussi les voitures modernes au volume et look bien proportionnés, malgré les nouvelles législations et les contraintes avec à leur tête l'Audi A7, le Porsche Macan, sans oublier la première génération de la Maserati Quattroporte et la génération actuelle de la BMW Série 5.

Quelle voiture utilisez-vous au quotidien ?

Pour aller au travail, je prends une Golf R et pour rouler à Berlin, c'est plutôt la classique et légère Porsche 911.





Avez-vous d'autres passions dans la vie ?

En plus de passer du temps sur mon bateau avec mes 3 filles Maren (17 ans), Emma (14ans) et Martha (9 ans)

- Dénicher des miniatures de Porsche en argent dans les marchés aux puces
- Restaurer et faire des balades avec des vélos d'avant-guerre
- Explorer la vaste culture de Berlin et sa scène sub-culturelle
- Concevoir des appartements
- Faire en sorte qu'Étienne se sente misérable quand je le bats au squash
- Courir après le train pour aller à Wolfsburg.



Motors

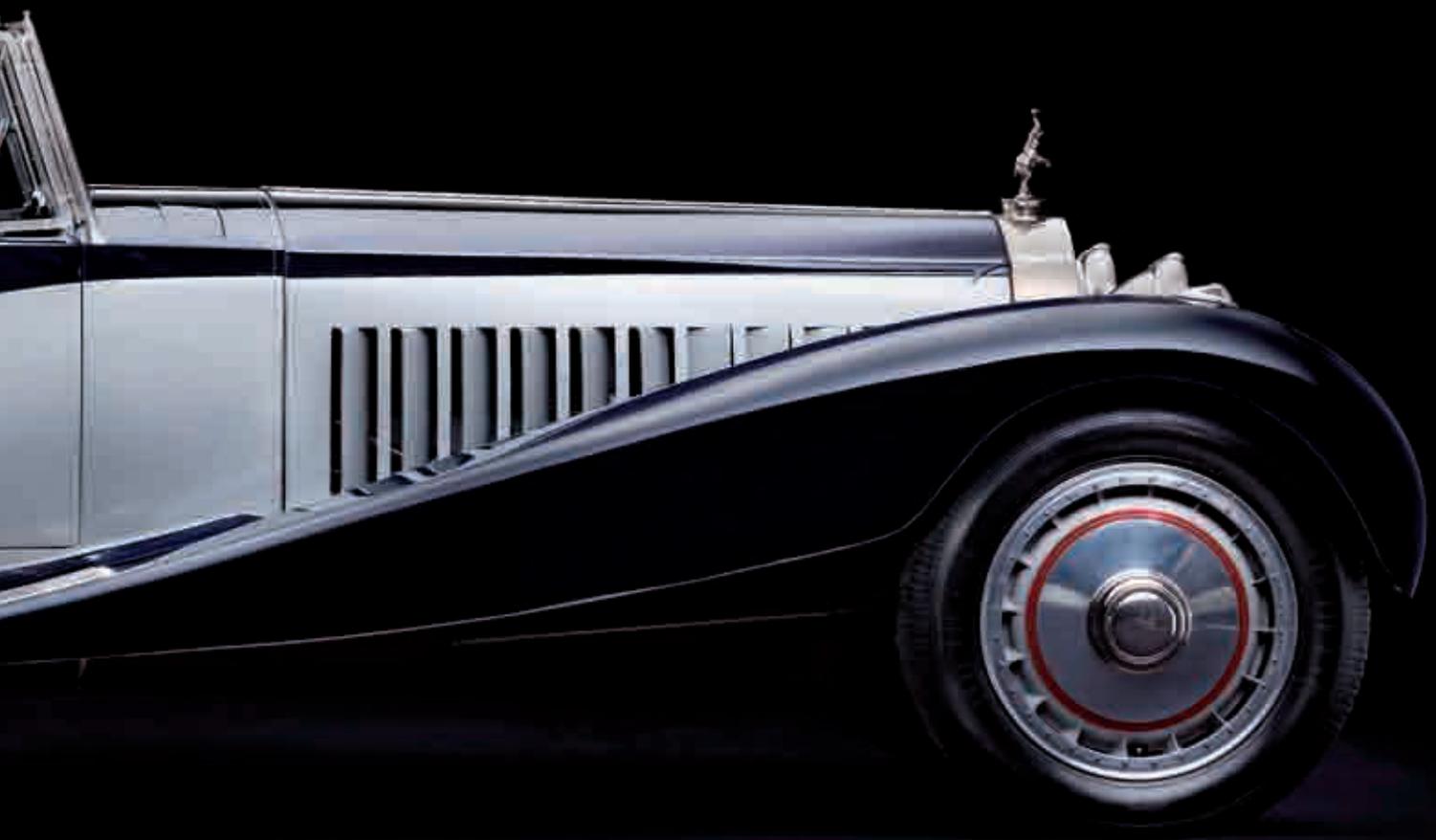
Auto Légende

par Hamid Benmaarouf

⌘
BUGATTI

ROYALE AU ROYAUME DE
LA DÉMESURE







La dissimulation du cadre du châssis par les joues des ailes, l'aspect dégagé de l'essieu tubulaire poli et les portions transparentes du pavillon sont parmi les particularités qui font considérer cette réalisation unique comme la plus belle voiture classique de tous les temps.

Il s'agit du rêve le plus fou d'Ettore Bugatti. Elle, c'est la Royale, qui constitua à son époque, ce qui se fait de mieux, et de plus cher en termes de voitures de luxe. Elle se destinait aux monarques et à l'élite aristocratique de l'époque.

La Royale, la Type 41, est une voiture hors normes, au vrai sens du terme. Elle devait être pour Ettore Bugatti le summum, le modèle qui surpasserait en puissance, en qualité et en renommée toute la production de la concurrence.

Esthétiquement, la carrosserie est réalisée d'après un dessin exécuté par Jean Bugatti, le fils d'Ettore, à l'âge de 20 ans. Elle équipe le premier châssis définitif « Royal », qui reçoit le même numéro (41100) que le châssis prototype de 1927, détruit dans un accident. Le tracé des ailes avant, réalisées d'une seule pièce, est une trouvaille artistique unique. La dissimulation du cadre du châssis par les joues des ailes, l'aspect dégagé de l'essieu tubulaire poli et les portions transparentes du pavillon sont parmi les particularités qui font considérer cette réalisation unique comme la plus belle voiture classique de tous les temps.

La cylindrée de la Royale atteint les 15 litres, plus du double des hauts de gamme de chez Mercedes en 2010. Ce moteur, avec trois soupapes par cylindre, développe 300 cv pour une vitesse maximum de 180 km/h. Il pèse 350 kg et mesure 1,40 m de long sur 88 cm de haut. Le vilebrequin atteint les 110 kg. Sa boîte à vitesses est à trois rapports. La longueur de ce monstre sacré est de 6 mètres, sa largeur de 2,05 m et sa hauteur de 1,75 m. La Royale est chronométrée sur 100 m en 8,9s. Quant au freinage, il faut 33,50 mètres à une Bugatti Royale de trois tonnes lancée à 70 km/h, pour s'arrêter. Sa transmission, elle, se fait par l'intermédiaire des roues arrière. Dans cette voiture, tout est surdimensionné et les roues ne font pas exception à la règle. Coulées en aluminium, puis usinées, elles restent un modèle du genre. Le tableau de bord est carrossé par Park Ward. Parmi cette débauche de luxe, on retrouve un poste radio, un coupe-cigare et un cendrier dans les accoudoirs. Enfin, le bouchon du radiateur est en argent massif. Il représente un éléphant dressé sur ses pattes arrière. Il est signé du frère d'Ettore, Rembrandt Bugatti.

Le premier prototype est construit en 1926 et son châssis porte le numéro 41100. Connue sous le nom de Coupé du Patron, la voiture exhibe une carrosserie ouverte de tourisme, récupérée sur une Packard avec un empattement long (4,57 mètres) et le moteur à course longue (14.726 cm³). En 1928, elle change deux fois de carrosserie, toutes deux d'Ettore Bugatti, d'abord en Coupé fiacre, puis en berline de style hippomobile. En 1929, elle est équipée d'une carrosserie deux portes, signée du carrossier parisien Weymann. Destinée au roi d'Espagne, il n'en fit point l'acquisition. Entre Paris et Strasbourg, cette Royale subit un accident. Ettore Bugatti s'était endormi à



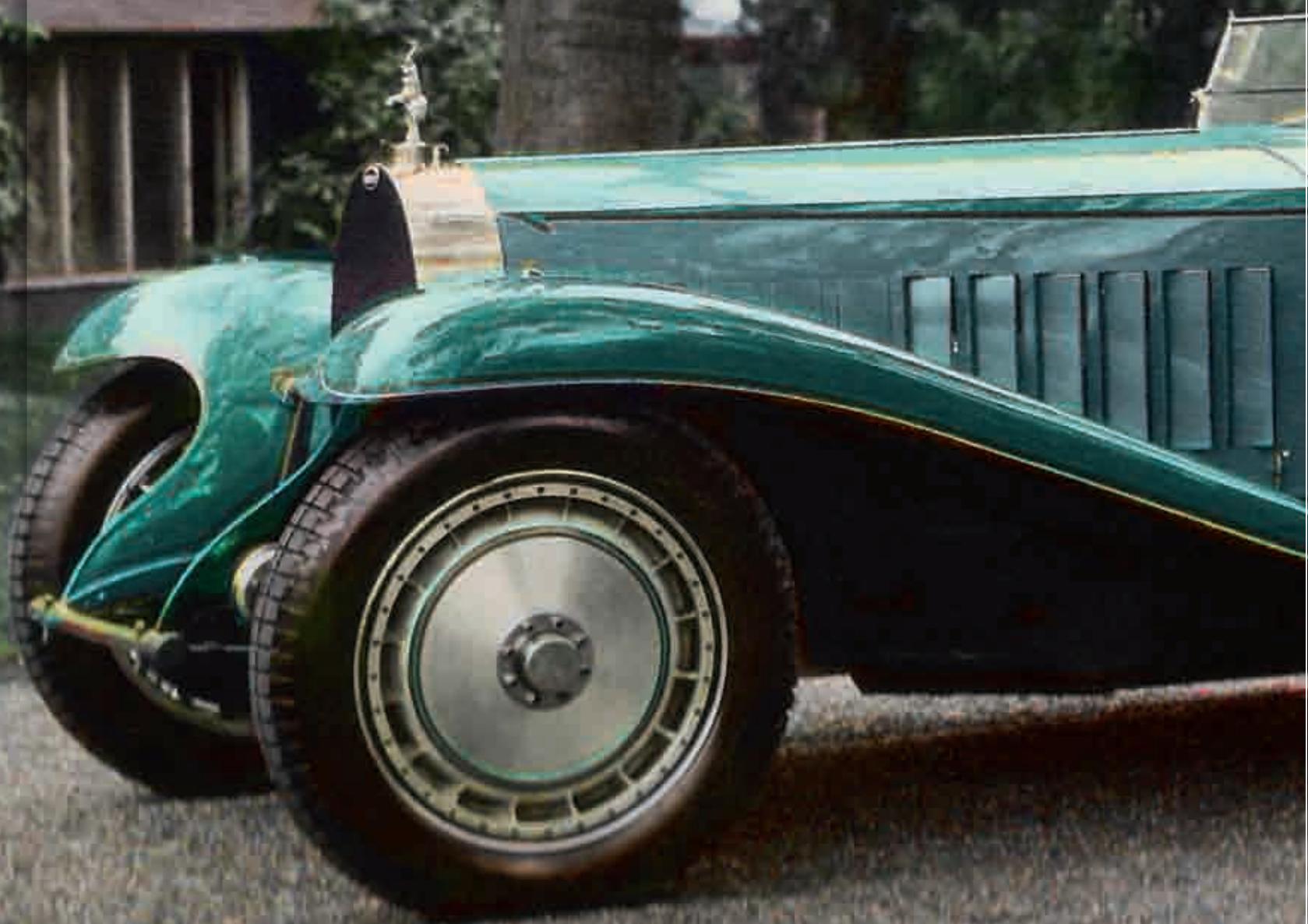
En 1929, elle est équipée d'une carrosserie deux portes, signée du carrossier parisien Weymann. Destinée au roi d'Espagne, il n'en fit point l'acquisition.

son volant. Elle sera entièrement recarrossée sur le dessin de Jean Bugatti. Elle restera dans la famille comme voiture personnelle du patron. En 1963, elle sera rachetée par Fritz Schlumpf, et c'est elle qui trône au musée de Mulhouse.

La deuxième, avec le numéro 41111, est vendue au roi du prêt-à-porter Armand Esders. Elle a la particularité d'être démunie de phares fixes : son propriétaire ne voulant pas rouler de nuit, les phares sont rangés à l'abri dans le coffre. La Royale est ensuite transformée en « Coupé de Ville » par le carrossier parisien Henri Binder en 1938. La voiture est blindée pour un poids total de 4,5 t, car elle était destinée au roi de Roumanie mais celui-ci ne la prend pas. La voiture devient la

propriété de Raymond Patenôtre. Le Coupé Binder, le véhicule original, appartient désormais à Bugatti Automobiles SAS.

La troisième, numéro 41121, sera vendue à un médecin, Joseph Fuchs de Munich, en mai 1932. La Royale est changée en version cabriolet, créée par le carrossier Ludwig Weinberger. Elle fera le tour du monde avant de s'arrêter définitivement au musée Ford de Dearborn au Michigan, aux États-Unis, où elle est toujours exposée aujourd'hui. La quatrième, numéro 41131, est achetée en 1933 par le capitaine de l'armée royale britannique Cuthbert W. Forster. Dans les années 1950, elle sera rachetée par un américain nommé Shakespeare, avant que Fritz Schlumpf ne la



fasse intégrer sa collection.

La Royale #5, châssis 41.141, est construite en 1927 et transformée en coach en 1931 par le carrossier parisien Kellner. Le Coach est présenté au Salon de Paris 1932 et au Salon de Londres, où elle remporta la coupe de la voiture la plus chère du monde (trois fois le prix d'une Rolls-Royce). Invendue, le « Coach Kellner » est conservé et utilisé par la famille Bugatti. Durant la seconde guerre mondiale, cette voiture et les voitures aux numéros de châssis 41.110 et 41.150 seront cachées, emmurées à Ermenonville dans l'une des propriétés de la famille, pour éviter qu'elles soient réquisitionnées par les nazis. Ce « Coach Kellner », ainsi que la 41.150, seront vendus en 1953 au pilote et collectionneur américain Briggs Cunningham. Après

la fermeture du musée Briggs Cunningham en 1986, la voiture est vendue aux enchères par la maison Christie's en 1987 au Royal Albert Hall à Nick Harley. En 1989, la voiture est de nouveau mise aux enchères par Kruse à Las Vegas. Ed Weaver fait une offre à 11,5 millions \$, refusée par Thulin. Suite à l'effondrement de son empire, en 1990, Thulin vend la voiture pour une somme de 15,7 millions \$ au conglomérat japonais Meitec. Elle est stockée dans un sous-sol d'un immeuble avant d'être remise en vente par Bonhams & Brooks et acquise pour 10 millions de livres en 2001. Son propriétaire espagnol actuel préserve son anonymat.

La Royale #6, châssis 41150, est la sixième et dernière produite par Bugatti. Cette « berline de voyage » est





restée invendue et conservée par la famille Bugatti. Elle fait partie de celles cachées à Ermenonville. C'est une berline de style hippomobile, carrossée en 1929 par Bugatti sur un dessin d'Ettore Bugatti, souvent inspiré par sa passion des chevaux. Elle est vendue avec le « Coach Kellner » en 1950 par l'Ebé Bugatti, fille ainée d'Ettore et Barbara Bugatti, à l'américain Briggs Cunningham. Aujourd'hui, elle est la propriété de l'ex-président du groupe Samsung, le Coréen Lee Kun-hee

et exposée dans le musée automobile BlackHawk en Californie.

Faisant partie des voitures les plus rares et les plus chères du monde, la Bugatti Royale est un monument automobile qu'il est possible de contempler dans les musées les plus prestigieux, dont celui de Mulhouse.



par Lina Mouafak

**F4Z**

Au concours d'élégance de Chantilly, en France, MV Agusta a dévoilé une création développée en collaboration avec Zagato. Une grande première dans le monde de la moto ! Fidèle à ses préceptes, la légendaire carrosserie Zagato s'attaque une fois encore aux sens, bousculant les émotions. A une nuance près toutefois: la F4Z n'est pas un coupé luxueux, mais bel et bien une moto.



On aime ou on déteste, il n'empêche, avec la MV Agusta F4Z, c'est bien d'art dont il est question. Aujourd'hui, l'héritage légendaire de la carrosserie Zagato revient à Andrea Zagato, petit fils d'Ugo Zagato, fondateur en 1919. Largement reconnu dans le domaine de l'automobile de caractère et de prestige, Zagato n'avoue pourtant pas vraiment de légitimité dans le monde de la moto. Dans le cas F4Z, tout est parti d'une commande spéciale, venant d'un jeune et riche industriel Japonais. Déjà possesseur de nombreuses automobiles Zagato et autres motos italiennes, il a souhaité ajouter une nouvelle pièce unique à sa collection. Une pièce qui se devait d'incarner ses deux plus grandes fascinations.

Cette belle surprise en termes de design en fait un objet unique, qui réussit à casser les codes du segment hypersport, plutôt porté sur l'angulaire.

On aime ou on n'aime pas, mais la démarche a au moins la qualité d'être originale : un œil de cyclope enveloppé dans un carénage arrondi unique.

La structure en aluminium et fibre de carbone a nécessité quelques modifications techniques pour faire entrer la partie-cycle dans sa coque, comme un nouveau réservoir, une modification de l'admission ou du système d'échappement.

Le projet a abouti à cette F4Z, sur base du modèle phare de la gamme, la F4. L'habillage en aluminium et carbone ne ressemble à rien d'autre, ce qui est peu étonnant, venant de Zagato. Certaines pièces ont dû être repensées ou adaptées. Bien entendu, la moto reste parfaitement exploitable.

Bref, on vous laisse apprécier le travail et on espère retrouver cette réalisation dans un des deux prochains salons européens, Intermot à Cologne (5-9 octobre) en Allemagne, ou Eicma à Milan en Italie, du 10 au 13 novembre.

BELL & ROSS

VINTAGE BR AERONAVALE

Depuis ses origines, la maison Bell & Ross s'est toujours passionnée pour l'histoire militaire et ses valeurs. C'est pourquoi ses montres répondent aux critères fonctionnels et ergonomiques requis par les pilotes et par tous les utilisateurs d'instruments horlogers professionnels. Reprenant les codes couleurs et la richesse de l'uniforme des officiers de Marine, la Vintage BR Aéronavale symbolise l'excellence et la tradition militaire.

La collection Vintage BR Aéronavale accueille deux nouveaux modèles, chronographe ou trois-aiguilles petite seconde. Le boîtier en acier poli de 43 mm de diamètre cultive un esprit rétro-chic. Dans les deux versions de la montre, les aiguilles dorées squelettées marquant et les minutes ressortent en toute clarté sur un cadran bleu marine soleillé. Le contraste entre les deux couleurs offrant à la fois excellente lisibilité et raffinement. Conçue pour les pilotes embarqués, la Vintage BR Aéronavale Chronographe est un instrument de mesure du temps qui conjugue fonctionnalité et élégance. Il dispose de deux compteurs additionnels au guillochage azuré et d'une lunette graduée 60 minutes en aluminium anodisé bleu.

La glace saphir ultra-bombée renforce à la fois le style classique de la montre et sa résistance. Provenant de

Suisse et réputés pour leur fiabilité et leur précision, les mouvements mécaniques à remontage automatique qui animent ces deux versions sont visibles au travers d'un fond transparent.

La montre peut être portée sur un bracelet en veau bleu patiné avec coutures cannelle ou sur un bracelet alligator bleu nuit, avec un fermoir à boucle ardillon. Si l'alligator aux reflets brillants confère à la Vintage BR Aéronavale un raffinement classique, le veau au toucher satiné rehaussé d'un effet patine et d'un contraste de couleurs grâce aux surpiquûres, lui offre un côté dandy très tendance.

Reflétant le prestige de l'uniforme d'apparat des officiers de marine, les modèles VINTAGE BR AÉRONAVALE séduiront tous les amateurs de garde-temps hauts en couleur et en valeur...



Sport d'élite

par Lina Mouafak



Le Distinguished Gentleman's Ride est à la fois l'élégance, des motos de style "classic", de la convivialité et des hommes. Cet événement a pris place dans plus de 110 villes à travers le monde, sur une même et unique date, avec pour principal objectif la récolte de fonds destinés à soutenir la recherche contre le cancer de la prostate. C'est le seul événement de ce genre et tout est parti de la photo d'un gentleman sur une moto en costume ! Cette année, le Distinguished Gentleman's Ride se tiend le dimanche 28 septembre, dans plus de 150 villes.



Fondé en 2012 par Mark Hawwa, il s'agit de l'un des événements motos les plus importants au monde. Tout a commencé avec une photo de Don Draper, le personnage de la série Mad Men, chevauchant une moto classique vêtu de son plus beau costume. C'est ainsi que l'idée d'un ride thématique a émergé, comme moyen original de combattre les stéréotypes souvent négatifs entourant les motards. Ce premier ride avait rassemblé plus de 2.500 pilotes dans 64 villes. Le succès de l'événement a incité les organisateurs à réfléchir à la façon dont ce rassemblement pourrait soutenir une cause qui en vaut la peine. Le reste, comme on dit, appartient à l'histoire du style. En 2015, l'événement a rassemblé plus de 40.000 personnes plus élégantes les unes que les autres, dans plus de 400 villes, permettant de récolter plus de 2.310.000 dollars. En 2016, le but est de réunir plus de 50.000 participants dans plus de 550 villes, afin de récolter la somme de 5 millions de dollars pour la recherche contre le cancer de la prostate et les programmes de santé mentale.

Organisé par Café Racer Aficionado et sponsorisé par la marque britannique Triumph, le DistinguishedGentleman's Ride est une noble cause. Parce qu'il a pour but de récolter des fonds, mais également parce qu'il s'agit d'un grand rassemblement de motos anciennes ou néo-rétros. Les voitures sont également admises, à partir du moment où elles aussi représentent une époque passée.

Initiative positive donc, une rencontre de passionnés autour d'une mobilisation contre l'une des premières causes de mortalité masculine. Un dress code : le « Gentleman Rider », au guidon d'une moto ancienne, classique ou custom uniquement et d'une cylindrée égale ou supérieure à 125 cm³.

Pour célébrer cette initiative exceptionnelle et soutenir la collecte de dons, la célèbre manufacture horlogère Zenith lance une édition spéciale de son modèle Pilot Ton-Up. Cinq modèles seront offerts en récompense aux participants qui auront récolté le plus de dons dans le monde entier.

Tout comme « Café Racer », « Ton Up » fait référence à une sous-culture spécifique au sein des passionnés de motos, qui trouve sa source au Royaume-Uni, durant les années 1950. Le but des jeunes qui s'adonnaient au « Ton Up » était d'atteindre 100 miles par heure (160 km/h), ce qu'on appelait simplement un « ton », en argot anglais. « Ton Up » faisait référence à une moto capable d'atteindre des vitesses supérieures ou égales à cent miles par heure. Atteindre une telle vitesse n'était pas faisable avec des motos standards qui sortaient de l'usine. Le modèle Zenith Pilot Ton-Up fait référence à la performance (100 mph) des motos, aux humains qui rendent ces performances possibles et bien entendu, au souffle de liberté qui animait ces jeunes rebelles, pour réaliser ces exploits.

Lifestyle

Cigare

par Antoine Delmas



TRINIDAD

HABANA-CUBA

Coloniales

Introduit en 2004, la bonne réputation de ce corona semble avoir conquis le plus grand nombre dans la sphère des amateurs du « bon fumé ». En effet, du haut de ses 13 cm pour tout justes 9 grammes à la pesée, ce gringalet offre une palette d'une tonicité aromatique des plus plaisantes dans le monde des poids légers, capable de rivaliser d'intérêt avec des gabarits bien plus athlétiques. Ce format fluët et peut-être désuet, se concentre sur l'essentiel, celui de la subtilité de son intensité !

Dès l'allumage, les premières bouffées s'amuse de notes onctueuses et grasses, dans un militantisme gustatif et olfactif bien acquis, sans violence et sans aucune subversion.



D'aspect un peu rugueux, habillé d'une cape colorado peu lumineuse, ce « Coloniales » se présente d'abord sous l'uniforme de la circonspection. Ce cigare se caractérise par un doux parfum, mélange bucolique de foin fraîchement coupé, de boisé, d'écorce de pain et de chocolat au lait, flottent dans l'air comme un appel au goûter, celui de la tartine au beurre salé et de son carré de chocolat dans l'autre main.

Dès l'allumage, les premières bouffées s'amuse de notes onctueuses et grasses, dans un militantisme gustatif et olfactif bien acquis, sans violence et sans aucune subversion. Un « Trinidad » à la consistance pleine et briochée, puissant dans sa forme, mais pas assommant qui s'équilibre d'arômes suaves, d'épices poivrées, de noisettes grillées et d'un rai citronné pour l'acidité.

Dans le 2e temps, son amplitude augmentée n'est

plus que formalité à ce stade de la dégustation, grâce à un bel équilibre fait de saveurs grillées, flirtant avec aisance avec celui du torréfié et de l'autre, avec un mélange de fruits secs, de fruits très mûrs et de végétal terreux, s'approchant de celui des champignons. Cette deuxième partie confirme un agrément d'une élégance rare pour ce genre de format.

Le 3e temps, toujours plus consistant, bien plus puissant aussi si on le pousse au-delà de ses retranchements.

C'est le cigare Trinidad qui peut être apprécié par tous les fumeurs. Un cigare d'excellente qualité tout en douceur, sans agressivité qui offre une progression subtile dans le développement de ses arômes. Gagne à être vieilli pour renforcer ses qualités et en faire un cigare hors du commun.

Lifestyle

Évasion de rêve

par Lina Mouafak

LES CIRCUITS D'ISSOIRE

A tout juste 20 minutes de Clermont-Ferrand, en bordure de l'autoroute A75, se situe AUVERdrive Circuits d'Issoire. Cet ensemble regroupe sur un même site un bâtiment disposant de salles de réunion, un circuit asphalte de 2,5 km de long et un circuit terre de 2 km.





Évasion de rêve

Si vous êtes passionné d'automobile, le nom de Tchine vous dira sûrement quelque chose. Il s'agit d'un personnage haut en couleurs. Cet Italien, ébéniste de formation, est arrivé un beau jour à Monaco pour faire de la restauration de meubles anciens. Passionné de course automobile, il participe tout au long de sa carrière à des compétitions sur les cinq continents. Il se constitue une exceptionnelle collection de véhicules de course. Il faudra lui trouver un écrin et c'est en Auvergne qu'il le dénichera en rachetant en 1996 le CEERTA, une piste d'étude et d'entraînement. Il en fera un site comprenant deux circuits, l'un en asphalté, l'autre en terre, ainsi qu'un bâtiment abritant une trentaine de véhicules de prestige et plus de 1 000 miniatures.

Contrairement aux idées reçues, AUVERdrive Circuits d'Issoire n'est pas un musée. Bien que le lieu soit ouvert gratuitement au public un week-end par mois, il s'agit avant tout d'un espace dédié aux rencontres professionnelles et sportives. Créé en avril 2009, AUVERdrive organise tous les événements d'entreprise, avec de multiples possibilités de réunions, séminaires, congrès, présentation de produits, assemblées générales, motivation de forces de vente ou encore stages de récompense des équipes. Les espaces sont entièrement modulables. Le hall d'exposition d'une surface de 1 200 m² offre également de multiples possibilités d'ateliers. Une terrasse avec vue sur les Monts d'Auvergne et sur le circuit est à la disposition des participants. Toute la partie restauration est assurée par des traiteurs soigneusement sélectionnés.

Parmi les activités, AUVERdrive Circuits d'Issoire propose à ses clients des stages de pilotage sur asphalté et sur terre, des baptêmes sensations ainsi que des courses poursuites. Au volant des dernières Ferrari, Lamborghini, Porsche ou Aston Martin, les



sensations sont garanties ! Les stages de cohésion d'équipe ne sont pas oubliés avec notamment la conduite les yeux bandés et les créneaux sans rétroviseur. Les animations en intérieur telles que le circuit électrique Slot, les deux simulateurs de conduite, le Pit-Stop et le Batak sont organisées sous la forme d'un challenge et dirigées par un animateur. Côté circuit, les stages pratiques en éco-conduite et en conduite sécurité rencontrent aussi un grand succès. AUVERdrive Circuits d'Issoire compte déjà parmi ses clients de nombreuses références telles que Michelin, Euromaster, Constellium, Aubert & Duval, EDF ou encore la SNCF.

Le tracé s'étend sur 2,4 km pour 9 mètres de large avec pas moins de 8 virages. La piste-école s'étend jusqu'à 1,7 km. Le circuit d'Issoire propose une série de virages rapides et une belle ligne droite qui s'étendent de 745 mètres à 1000 mètres en fonction du tracé, recommandé surtout pour les débutants.





par Antoine Delmas

Ghodrat DELBASTEH

1972 (Iran)

CALLIGRAPHE DANS LA PUBLICITE A TEHERAN.
ARRIVE EN FRANCE EN 1992.
PAS DE PAPIERS PENDANT 7 ANS.
SE MET A PEINDRE PEU A PEU.

2004 PARTICIPE A UNE EXPOSITION
COLLECTIVE À LA GALERIE ATTITUDE RUE DE
LA ROQUETTE

2007 EXPOSITION A MELBOURNE, AUSTRALIE

2010 EXPOSITION A LA GALERIE JEAN DE
JOIGNY EN BOURGOGNE (JOIGNY).

TRAVAILLE AVEC UN MARCHAND AUSTRALIEN,
FOSTER, Y PRESENTE DES TRAINS A VAPEUR
DANS LA NEIGE.

RENCONTRE LA FAMILLE BELTOISE QUI LUI
CONSEILLE D'ALLER VOIR ISABELLE NICOLSI
A LA GALERIE VITESSE, CE QU'IL FAIT EN MARS
2016









التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank
BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine

VOTRE PATRIMOINE CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ AU FIL DES GÉNÉRATIONS



LA PLUS LARGE SYNERGIE D'EXPERTISES AU SERVICE D'UNE GESTION PATRIMONIALE GLOBALE

Depuis près d'un siècle, le groupe Attijariwafa bank gère les intérêts financiers, professionnels et privés de ses clients. Cette longue expérience des marchés et des instruments financiers, conjuguée au savoir-faire reconnu du Groupe, sont autant d'atouts qui nous confèrent une réelle culture du patrimoine. Cette même culture que nous mettons en œuvre, à la Banque Privée d'Attijariwafa bank, au bénéfice de nos clients pour les accompagner au fil des générations.

LE LUXE PORTE UN NOM



INFINITE

<i>Service Conciergerie unique et sur-mesure</i>	
<i>Service Lounge Key</i>	
<i>Service d'Assistance</i>	

À Société Générale, l'élégance et le luxe se conjuguent avec **INFINITE**.

La carte **Visa INFINITE** vous invite à entrer dans un univers de prestige. Avec des avantages exclusifs et des services sur-mesure, accessibles partout dans le monde, tout a été pensé pour satisfaire vos exigences les plus pointues en vous offrant les meilleurs standards de qualité de service.

Où que vous soyez, avec la carte **Visa INFINITE**, le confort est à portée de main : Service Lounge Key -Service de conciergerie- Service d'assistance au Maroc et à l'étranger.

Et bien plus encore...

www.sgmaroc.com



Contactez notre Banque Privée
 **4248**

يدنا
في يدك