

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



**FILIPPO
PERINI**
DESIGNER OF EXTREME

Sidi ali®

Respectons la nature pour tout ce qu'elle nous donne

Fidèle à ses engagements dans la protection et la préservation de l'environnement, la société «Les Eaux Minérales d'Oulmès» a innové en produisant la bouteille végétale Sidi Ali, seule et unique ambassadeur écologique dans le secteur des eaux et des boissons. Eco-friendly et recyclable, la bouteille Sidi Ali d'origine végétale* est le fruit d'une démarche responsable envers la nature et les générations à venir.



La bouteille Sidi Ali est fabriquée à base de 30% de matière végétale.



L'âge de maturité

Chers lecteurs,

Cette année nous avons franchi un nouveau palier dans notre quête de donner plus de rayonnement à l'élection de la plus belle voiture de l'année. Cet événement qui a creusé son sillon pour devenir aujourd'hui le plus important en Afrique, et au Moyen-Orient.

Pour cette édition, le plateau était encore plus relevé avec la présence de patrons de design de marques iconiques dans le monde de l'automobile. Des figures de proue qui se sont illustrés par leur compétence et leur audace qui ont fait école dans le monde du design automobile : Marek Reichman, directeur du design chez Aston Martin, mais aussi Stephan Schwarz, directeur du design de Zagato, Milano Louis de Fabribekers, directeur du design de Touring Superleggera. En plus de ces monstres sacrés du design, le jury des voitures classiques comprenait également le très prometteur CEO de W Motors, le Ralph Debbas, ainsi que le mythique pilote Henri Pescarolo et le journaliste automobile érudit Serge Bellu. De l'avis de l'assistance, ce rendez-vous désormais incontournable dans le paysage automobile marocain, a été encore une fois un franc succès. Cela nous honore mais met également à notre charge la lourde responsabilité de pérenniser cet événement et de faire toujours mieux pour ne pas décevoir nos fidèles lecteurs.

Réunir de telles personnalités de haut vol en un seul endroit est une gageure dont peu de supports spécialisés même occidentaux peuvent se prévaloir mais notre fervent engagement en faveur de la promotion de la voiture de collection de notre pays, a rendu ce rêve possible.

Notre réussite, nous la devons aussi à nos sponsors qui nous ont encore une fois témoigné de leur confiance. Je tiens à les en remercier. Je commencerai par le Royal Mansour, le plus beau palace d'Afrique, le magnifique Royal Palm, l'importateur de la marque Ford au Maroc, Wafa Assurance, la première compagnie d'assurance au Maroc et Lalique, la plus prestigieuse maison de cristal au monde.

Et comme d'habitude, notre sommaire est toujours appétissant et à même d'étancher la soif des plus passionnés d'entre vous. Ce mois, nous vous proposons une visite guidée du musée de Lamborghini, un des bastions les plus prestigieux du plaisir automobile.

Mais ce n'est pas tout puisque vous avez également rendez-vous avec un entretien exclusif du patron de design du prestigieux bureau de design, Italdesign Filippo Perini, qui est considéré comme un des plus grands designers de sa génération.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Ahmed Kseibati

Renault TALISMAN

Take control

Photo non contractuelle

J. WALTER THOMPSON CASABLANCA

Technologie 4CONTROL à 4 roues directrices*

Renault Multi-sense® : 5 modes de conduite

Sièges massants et ventilés*

Ecran capacitif 8,7" vertical*

Diesel 160 ch avec boîte automatique EDC

À partir de 305 000 DHS TTC



RENAULT
Passion for life

*Disponible selon version



HEURE ESSENTIELLE

AVEC SARA RAMI & DONIA HACHEM
DE 12H À 13H DU LUNDI AU VENDREDI

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





WWW.LUXERADIO.MA

CASABLANCA: 99.2 FM - RABAT: 105.4 FM - MARRAKECH: 101.2 FM - AGADIR: 102.4 FM - ESSAOUIRA: 102.0 FM - EL JADIDA: 98.0 FM - SIFI 100.4 FM - SETTAT: 102.4 FM

Sommaire

8 Motors

- 8/14 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
16/20 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
22/26 **ActuEvenement** Essai Renault Talisman par Youssef Bennour
28/32 **ActuEvenement** Essai Peugeot 3008 par Youssef Bennour
34/38 **ActuEvenement** Musée Lamborghini par Youssef Bennour
40/43 **AutoConcept** Italdesign GT Zero Concept par Youssef Bennour
44/48 **AutoException** Lamborghini Centenario par Amal Razine
50/54 **AutoException** Ford GT40 par Youssef Bennour
56/60 **AutoException** Land Rover Discovery par Youssef Bennour
62/66 **AutoException** Kia Sportage par Youssef Bennour
68/101 **ActuEvenement** GDM Awards 2016 par Youssef Bennour



102

Entretien du mois **Filippo PERINI**

Designer of Extreme par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 112/119 **AutoLégende** Lamborghini Miura par Youssef Bennour
120/121 **MotoException** Yamaha Tracer 700 par Lina Mouafak

122 L'Homme

- 122/123 **Montres** Hublot : Laferrari Sapphire par Lina Mouafak
124/125 **Sport d'élite** Transat Québec-Saint-Malo par Lina Mouafak
126/127 **Cigare** Romeo y Julieta Capuletos par Antoine Dalmas

128 Lifestyle

- 128/131 **Evasion** Circuit de GUEUX par Lina Mouafak
132/133 **Art** Alfredo de la Maria par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

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

www.gentlemendriversmag.com

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



112



44



122



102



56



62



124



126



40



120



50

Près d'un client sur deux a recours à Ford Salaf

Le Ford Salaf a la cote auprès de la clientèle marocaine. La preuve, six mois seulement après son lancement, près d'un client de Ford sur deux utilise ce produit pour financer ou louer sa voiture. Ce moyen de financement est offert à travers Wafasalaf est disponible exclusivement via le distributeur local de Ford, la Société chérifienne d'automobile et de matériel agricole (SCAMA). Ce qui a renforcé l'attractivité de Ford Salaf, c'est le lancement juste après de Ford Tajdid, un plan de financement qui donne aux clients une large gamme de choix à l'égard de l'achat et du financement d'une nouvelle Ford. Flexible, il permet de réduire le montant de dépôt, la longueur de l'emprunt et un kilométrage annuel. À la fin de l'emprunt, les clients peuvent commercialiser, garder ou retourner le véhicule.

« SCAMA est fière d'offrir les produits de classe mondiale et les services attrayants que nos clients marocains attendent. Les succès de Ford Salaf et Ford Tajdid démontrent que nous avons livré les solutions qui conviennent à nos clients, en leur fournissant une vraie tranquillité d'esprit », a déclaré Abdelouahab Ennaciri, directeur général de SCAMA. « Nous sommes très heureux de la performance de ces deux produits et de la manière dont ils renforcent la position de Ford sur le marché », a-t-il ajouté.

Ces produits adaptés aux besoins de la clientèle Ford, interviennent dans un contexte positif pour la marque, qui a ouvert un bureau de ventes et de marketing à Casablanca, un bureau d'achat à Tanger. Ces réalisations ont contribué à une croissance de 50% au niveau des ventes au Maroc et 10% de la part du marché au Maroc jusqu'à aujourd'hui en 2016.

Le nouveau Citroën C4 Picasso commercialisé au Maroc

Sopriam (importateur exclusif de Peugeot et Citroën au Maroc) vient d'annoncer le lancement au Maroc de son nouveau C4 Picasso et le Grand C4 Picasso. Le nouvel opus du monospace tricolore se distingue par un design plus expressif, se traduisant notamment par une nouvelle face avant et de nouveaux feux arrière à "effet 3D". À l'intérieur, le conducteur a le choix parmi quatre nouvelles ambiances intérieures personnalisables, dont trois sont déjà disponibles: Wild Blue, Dune Beige et Hype Grey. De plus, le confort à bord devrait être de bon aloi, notamment grâce au programme Citroën Advanced Comfort. Jouant à fond, la carte de la technologie high tech, le nouveau Citroën C4 Picasso embarque la navigation

connectée 3D Citroën Connect Nav, associée à une tablette tactile 7", qui propose de nouveaux services connectés. L'interface de conduite 100% tactile, disponible dès le lancement, a, elle, été optimisée, et devient plus flexible. Les autres technologies présentes incluent le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop, l'Active Safety Brake, et le système actif de surveillance d'angle mort ...

Côté motorisation, le C4 Picasso embarque une nouvelle motorisation diesel, à savoir le BlueHdi 150 cv EAT6. Celle-ci associe le BlueHdi 150 chevaux à la boîte automatique EAT6.



SAHAM Assurance innove en lançant Assur'Auto Deezer

Leader de l'assurance Automobile au Maroc, SAHAM Assurances vient de dévoiler une nouvelle offre innovante, Assur' Auto Deezer. Cette dernière est le fruit d'un partenariat exclusif avec Deezer, première plateforme de musique à la demande à l'échelle mondiale.

Cette offre opérationnelle dès le 24 octobre permettra aux assurés de bénéficier d'un abonnement Deezer Premium + avec leur assurance automobile. Concrètement, il s'agit de la possibilité pour les clients de sélectionner leurs musiques parmi les 40 millions de titres, créer leurs playlists, écouter sans limite leurs musiques dans leur voiture, chez eux, ou à l'extérieur, qu'ils soient connectés ou pas. Ce service vient s'ajouter aux innombrables possibilités de construire leur assurance à la carte avec les meilleures garanties du marché.

Deezer compte 6,5 millions d'abonnés à travers 182 pays et donne accès à 40 millions de titres de différents genres musicaux, allant des plus grands classiques internationaux, aux chansons marocaines, en passant par les dernières nouveautés et est accessible à partir d'un PC, d'une tablette ou d'un smartphone.

Pour rappel, SAHAM Assurance est un acteur de référence sur le marché des assurances marocain, avec une présence depuis 1949 sur la totalité des branches d'assurance (Vie et Non-Vie).

BANQUE POPULAIRE
FAITE POUR VOUS



PRIVATE BANKING

Des solutions sur mesure pour votre patrimoine



Depuis plus d'un demi-siècle, le Groupe Banque Populaire accompagne les Marocains dans leurs projets et leurs ambitions, intervenant à de nombreux niveaux de l'univers de la finance.

Aujourd'hui, fort d'expertises toujours plus solides et variées, le Groupe Banque Populaire se rapproche davantage de ses clients en leur proposant des services de Private Banking. Ce nouveau métier réunit tous les savoir-faire, les compétences et les potentiels humains du Groupe, au service de la gestion optimale du patrimoine : des espaces appropriés, des solutions sur mesure, une expertise financière et juridique étendue, des conseillers signataires d'une charte déontologique entièrement dédiés au service de la clientèle Private Banking.

La Formule E partenaire officiel de la COP 22



La Formule E qui aura lieu le 12 novembre prochain, sera l'événement sportif d'ouverture de la COP22 et s'intitulera : « Le 2016 FIA Formula E Marrakech ePrix ». D'ailleurs, un documentaire spécial sera diffusé le 13 novembre à la COP 22, qui reviendra en détail sur la façon dont la Formule E a réussi son incroyable exploit de faire évoluer la Spark-Renault SRT_01E sur une calotte glacière en Islande.

Pour Alejandro Agag, PDG de la Formule E : « Nous sommes ravis de faire la course à Marrakech ; c'est la première fois que la Formule E effectue une course sur le continent africain, ce qui montre que nous avons évolué en un Championnat véritablement mondial ».

Pour sa part, Jean Todt, président de la FIA, a déclaré : « Nous sommes très heureux que la Formule E ait décidé d'être un partenaire de la COP22 à l'occasion de la première édition de l'ePrix de Marrakech. L'une des missions de la FIA est de promouvoir les systèmes de transports propres disponibles pour tous ; nous cherchons à encourager le développement et l'adoption de technologies durables. La Formule E est un laboratoire fantastique, qui permettra le développement de « technologies propres pour tous ».

Les pilotes de Formule E s'affronteront sur le Circuit international automobile Moulay El Hassan de Marrakech, long de 2.97km et qui accueille déjà une manche du championnat du monde du WTCC.

Peugeot 2008 La conquête du désert

3 ans après son lancement, la Peugeot 2008 a eu droit à un restylage de mi-carrière, pour affirmer davantage son look et son caractère de SUV. Depuis son lancement en 2013, ce sont près de 600.000 unités qui ont été produites et pour cette nouvelle mouture, le SUV urbain s'affirme davantage et affiche un style bien plus baroudeur.

Pour découvrir les nouveautés qu'elle offre, c'est à 50 km de Marrakech que nous avons été conviés, et plus précisément, dans le désert

d'Agafay. Si la petite française a pour vocation de s'illustrer surtout dans un milieu urbain, elle nous a agréablement surpris hors des sentiers battus. La 2008 séduira d'abord par son look, puisqu'elle revendique une face avant plus expressive, avec une nouvelle grille de calandre plus verticale et plus haute, qui accueille en son centre le Lion, qui trônait sur le capot auparavant. Avec des ailes élargies et des passages de roues encadrés par des protections noires, ses ambitions ne laissent aucun doute. Dans l'habitacle, comptant sur des matériaux et des assemblages de bonne facture, la firme au lion ne voulait pas se risquer à révolutionner l'intérieur. Avec une garde au sol de 165 mm, elle s'en est pas mal sortie lors de notre essai. Sur notre marché, le 4 cylindres BlueHDi est décliné en 2 puissances, à savoir la 75 ch et la 92 ch. C'est cette dernière que nous avons pu prendre en main. Offrant un confort et surtout une tenue de route qui n'ont rien à envier à ses rivales, la française n'aura aucun mal à conforter sa 2e place dans ce segment et pourrait même atteindre la plus haute marche du podium.



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE S'ENGAGE ET INNOVE



C'BIO, LA 1^{ÈRE} CARTE QUI SE FOND DANS LA NATURE

Conçue à partir de matière végétale, C'BIO est une carte 100% écologique mais aussi 100% responsable : pour chaque souscription réalisée, Société Générale s'engage à reverser une participation financière à une association qui œuvre activement en faveur de la protection de l'environnement.

Editée en série limitée, C'BIO est une carte unique et originale qui reprend une photographie du célèbre écologiste Yann Arthus-Bertrand, un paysage du sud marocain, les marais de Khnifis, près de Laâyoune.

100% ÉCOLOGIQUE



الشركة العامة
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE



يدنا
في يدك

Alfa Romeo Giulia commercialisée au Maroc



Le groupe Fiat Chrysler Automobiles (FCA) vient de lancer officiellement la commercialisation de la Giulia sur le marché marocain.

Esthétiquement, la Giulia se caractérise par une ligne creusée sur les côtés, marquant les portières et enveloppant les poignées, ou la légendaire calandre frontale, une des plus célèbres signatures visuelles automobiles au monde. De plus, son style italien se démarque par la qualité des surfaces, qui permet de créer des reflets riches et harmonieux. Dans l'habitacle, tout y est simple, essentiel et tourné vers le conducteur, comme le démontre le regroupement de toutes les commandes autour du volant de petite taille.

La berline est proposée en trois finitions Giulia, Super et Quadrifoglio et cinq ensembles moteurs/boîtes. Elle est disponible avec une motorisation 2.2l turbo diesel, allant de 150 à 180 ch, proposée en transmission manuelle à six rapports ou automatique à huit rapports et un 2.9l V6 bi-turbo essence de 510 ch en boîte automatique à huit rapports. Enfin, côté tarifs, précisons que la Giulia est accessible à partir de 359.900 DH.

L'atelier SAV Maserati se dévoile à la presse

À l'invitation de Maserati Maroc, la presse a effectué mardi 25 octobre 2016 une visite à l'atelier SAV de la marque italienne. Répondant aux strictes exigences de la maison mère, l'atelier répond aux critères Monde de la marque au Trident, tant sur le plan du matériel et des consommables utilisés que sur celui de l'agencement et de la décoration. D'une surface de 600 m², il abrite six baies de travail : une station de diagnostic, une station pour les trains roulants, deux pôles polyvalents, une station pneumatique et une station lavage/lustrage. À la pointe de la technologie, l'équipement électronique et

mécanique couvre toutes les interventions possibles que peuvent nécessiter les véhicules : diagnostic électronique et mécanique, motorisation, pneumatique, circuit électrique, climatisation, réglage des trains roulants, entretien courant et grandes réparations. Le système de diagnostic propre à Maserati permet de transmettre les données du véhicule en temps réel à l'usine en Italie, qui envoie en retour ses instructions et recommandations pour la réparation.

Par ailleurs, les techniciens bénéficient d'une formation initiale à Modène dans l'usine historique de la marque et suivent un stage de mise à niveau sur les nouveaux systèmes deux fois par an, pendant une semaine.



Partenariat entre Wafa Assurance et Toyota du Maroc pour la mobilité durable

À l'occasion de la COP22 qui se tiendra à Marrakech du 7 au 18 novembre 2016, Wafa Assurance et Toyota du Maroc ont signé un partenariat d'une durée de trois ans, en vue d'œuvrer pour le climat et la préservation de la planète. Cela se traduit par la mise en place d'un dispositif innovant qui permet aux clients Wafa Assurance de bénéficier désormais, en cas d'immobilisation de leur véhicule, d'un véhicule de remplacement hybride. Il est à signaler que le parc de 80 véhicules hybrides mis à la disposition des clients de Wafa Assurance permettra d'une part d'économiser plus de 8 tonnes de CO₂ et d'autre part, de lever les différentes barrières technologiques auxquelles peuvent être confrontés les assurés.

Par ailleurs, Wafa Assurance et Toyota du Maroc sont également partenaires de la COP22, puisqu'une flotte de 80 véhicules hybrides sera mise à la disposition des intervenants, afin de faciliter leur mobilité durant les 20 jours de l'événement.

Exclusivité
SAHAM Assurance

Assur' Auto DEEZER, 40 millions de titres en accès illimité



Entreprise régie par la loi n° 17-99 portant code des assurances.

- Qualité sonore HD
- Musique disponible hors connexion

 **DEEZER**



SAHAM
Assurance
Avancez librement
sahamassurance.ma

L'alliance Renault-Nissan partenaire officiel de la COP 22



À l'occasion de la COP 22, l'Alliance Renault-Nissan, leader mondial de la mobilité zéro émission à l'usage, mettra à disposition une flotte de 50 véhicules électriques en tant que partenaire officiel de la Conférence des Nations-Unies sur le Climat COP22, du 7 au 18 novembre 2016 à Marrakech. Cette flotte de véhicules entièrement électriques assurera le transport des délégués accrédités pour cet événement.

Plus de 25.000 participants provenant de 195 pays sont attendus lors de ce sommet annuel sur le climat. Les Nations-Unies utiliseront, pour la seconde fois après Paris, une flotte 100% électrique pour assurer le service de navettes, en complément des transports en commun.

La flotte de véhicules de la COP22 sera composée de la citadine Renault ZOE, de la berline compacte Nissan LEAF et du Nissan e-NV200 en version 7 places. Les véhicules seront à disposition des délégués pour les transporter 24h/24, 7 jours sur 7, sur les différents sites de la conférence, en complément des transports publics.

L'Alliance Renault-Nissan prévoit un réseau de plus de 20 bornes de recharge accélérée et standard sur des lieux stratégiques de la COP. Les bornes de recharge accélérée sont en mesure de recharger les véhicules électriques de 0 à 80% de leur capacité en moins d'une heure.

Pour rappel, l'Alliance Renault-Nissan est le leader mondial du véhicule électrique. Avec ses 6 modèles, elle a déjà vendu plus de 360.000 véhicules électriques dans le monde. Nissan LEAF, lancée fin 2010, est le véhicule électrique le plus vendu dans le monde, Renault ZOE est le plus vendu en Europe. L'Alliance vend environ un véhicule électrique sur deux dans le monde, incluant Twizy, le quadricycle urbain de Renault et le van Nissan e-NV200, commercialisé en Europe et au Japon depuis 2014.

Shell Maroc met en place des bornes de recharge rapide

Vivo Energy Maroc, l'entreprise qui commercialise et distribue les carburants et les lubrifiants de la marque Shell au Maroc, innove en mettant à disposition le premier réseau de bornes de recharge rapide pour accompagner la demande naissante et à venir du marché de voitures électriques au Maroc. Les premières bornes de recharge ont été inaugurées dans la station Shell « Exit » située à la sortie de Casablanca sur la route de Marrakech. Vivo Energy Maroc est partenaire du consortium d'acteurs publics et privés qui sont engagés à favoriser l'usage du véhicule électrique au Maroc, dont le lancement est prévu à l'occasion de la COP22.

Ainsi, Vivo Energy Maroc souhaite contribuer à l'objectif des pouvoirs publics de réduire de 12% les émissions de CO² du transport d'ici 2030, soit la mise en circulation de 700.000 véhicules électriques à cette date, pour un équivalent de 10% du parc projeté.

Vivo Energy Maroc prévoit l'implantation de bornes électriques sur son réseau, sur l'axe Casablanca Marrakech. Le dispositif sera par la suite progressivement étendu aux principaux axes routiers et autoroutiers du royaume.

Un dispositif simplifié de facturation est mis en place à l'occasion du lancement, avec comme base de calcul le temps de stationnement écoulé lors de la recharge. Dès début 2017, un système intelligent connectera toutes les bornes entre elles et permettra aux automobilistes à partir d'une application, mobile ou installée sur leur véhicule, de trouver la borne disponible la plus proche ou de la réserver.



Mon Touareg a tout !



Son prix baisse, vous montez ?

VOLKSWAGEN TOUAREG 204 CV TDI EN BOITE AUTO

**CRÉDIT
0%****

384.000^{DHS*}



Volkswagen

Centrale Automobile Chérifienne - Casablanca Lalla Yncout : 05 22 31 81 81 / 05 22 46 70 00 - Casablanca Ain Sebââ : 05 22 67 79 11 (LG) / SAV Ain Sebââ 05 22 67 53 00 - 05 22 67 53 22/23/24/25 - Super Auto Distribution - Rabat : 05 37 28 10 73 / Société Booderka - Marrakech : 05 24 44 68 25 / Repuestos Auto Motor - Tanger : 05 39 40 11 11 / Prince Auto - Fès : 05 35 62 68 70 / Sud Concession Automobile - Agadir : 05 28 82 80 27 / Delta Motors - Kénitra : 05 37 37 90 44 / Tizi Sali - Meknès : 05 35 52 10 01 / Auto Qualité - Oujda : 05 36 68 63 43 / Marragan Services et Gestion - El Jadida : 05 23 38 79 69

Photo: Jean-Louis Pignatelli - Pire, Ince, Top, G'raupel, et plusieurs autres

384

Ken Block Pikes Peak



Le pilote américain connu pour ses gymkhana compte s'illustrer aujourd'hui dans un tout nouveau registre. D'ailleurs, le nom en dit long, Climbkhana. En effet, c'est lors de la fameuse course de côte, Pikes Peak, qu'il démontrera l'étendue de ses talents de pilote. Nouveau terrain de jeu, mais surtout nouvelle monture qui répond à ses nouvelles attentes. C'est donc une Mustang Hoonicorn V2, old school et ses 1.400 ch qui l'accompagneront durant les près de 20 km de Pikes Peak. Pour atteindre la puissance qui lui manquait lors de ses dernières prestations, il a fait appel à un V8 de 6.7 litres avec 2 turbocompresseurs et un système d'injection au méthanol. Il faudra attendre avril prochain pour pouvoir profiter de son spectacle tout au long des 156 virages que compte cette ascension dans le Colorado. Le pilote spécialiste du drift, qui en est son 10e gymkhana, fera la montée pour le show avant tout, puisqu'il n'a pas, pour le moment, pour objectif de battre le record détenu par Sébastien Loeb.

Aston Martin Red Bull AM-RB 001 terrifiante

Dans le monde des hypercars, les constructeurs se livrent des batailles où chaque chiffre compte. Celle qui semble, aujourd'hui avoir pris une longueur d'avance sur la concurrence, est sans conteste, l'AM-RB 001. Forcément, l'association d'Aston Martin et de Red Bull ne pouvait que donner naissance à une simili Formule 1 homologuée pour la route. L'hypercar aura droit à un moteur V12 atmosphérique dont la puissance a été confirmée et comptera donc 1.000 ch pour un poids de moins de 1.000 kg. Les hauts régimes pourraient même atteindre les 11.000 tr/min. Dans cette configuration, l'AM-RB 001 atteindrait les 200 mph (321 km/h) en moins de dix secondes alors que le 0-200 mph-0 ne lui prendra qu'une quinzaine de secondes. Alors que les premières livraisons

sont attendues pour 2018 avec un ticket d'entrée qui serait de 2,6 millions de dollars. La production sera, elle, limitée entre 99 et 150 unités, prototypes inclus et 25 exemplaires destinés uniquement aux circuits.



Ford Mustang Premiers Spyshots

Depuis son lancement, la nouvelle génération de la Ford Mustang n'a pas laissé de doute quant à son hégémonie sur son segment, devançant ainsi ses éternelles rivales, la Chevrolet Camaro et la Dodge Challenger, mais alors qu'elle semblait quelque peu s'essouffler, les derniers spyshots démontrent que ce n'est que pour mieux revenir. En effet, la version restylée pointe déjà le bout de son nez et laisse apparaître quelques modifications, malgré le lourd camouflage auquel elle a droit. Il est attendu qu'elle fasse sa première apparition publique en début d'année prochaine au Salon de Détroit, pour un lancement en concessions dès 2018. Ce nouveau millésime aura droit à une nouvelle identité lumineuse intégrant, naturellement, des LED, à une évolution du design de la calandre, ainsi qu'à des boucliers. Mais cela ne s'arrêtera pas là, puisque l'habitacle également bénéficiera de soins particuliers, pour offrir des améliorations au public, sans oublier, dans le volet technique, l'intégration de la toute dernière boîte automatique à 10 rapports.



PERFORMANCE OPTIMALE SENSATIONS UNIQUES*



Vous aimez conduire ? Et vous aimez surtout ressentir des sensations uniques ?

Shell V-Power Diesel est le carburant premium de Shell, conçu pour offrir une performance optimale à votre moteur.

Sa formule unique a été pensée pour nettoyer de manière active votre moteur et protéger ses pièces essentielles afin de l'aider à fonctionner au mieux de ses performances.

Avec **Shell V-Power Diesel**, vivez une expérience de conduite unique.

Shell V-Power Diesel, la performance optimale pour des sensations uniques.



VIVO ENERGY MAROC



VIVO ENERGY MAROC



www.shell.com/maroc/satisfactionclients

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
SYSTEME MANAGEMENT DE LA QUALITE
CERTIFIE ISO 9001 V. 2008



Carlos Ghosn, PDG de Mitsubishi?



Carlos Ghosn deviendra-t-il le premier PDG du secteur automobile à diriger trois constructeurs en même temps ? Bien que rien n'ait été confirmé ni démenti pour le moment, tout laisse à penser que le dirigeant français prendra la tête de Mitsubishi une fois que le rachat par Nissan des 34% du constructeur japonais sera finalisé. N'ayant l'intention de renoncer à aucune de ses fonctions, il aurait, ceci dit, sollicité l'actuel PDG de Mitsubishi, Osamu Masuko, pour qu'il ait un rôle opérationnel chez le constructeur. Ghosn en prenant ses fonctions, pourrait imposer l'adoption de plateformes communes, la réduction des coûts, ainsi que des fermetures d'usines. Si cela semble être un secret de Polichinelle, aucune annonce officielle n'a encore été faite et les rumeurs vont encore plus loin, en pronostiquant la nomination de nouveaux PDG, aussi bien pour Renault que pour Nissan.

Volvo Vision 2020

Cela ne peut être plus clair, Volvo ne veut plus aucun mort ni blessé dans ses nouveaux véhicules d'ici 2020, c'est le PDG lui-même qui vient de le déclarer. Ayant fait de la sécurité son cheval de bataille, la firme suédoise participe à de nombreuses recherches sur le sujet de la sécurité et l'étude des collisions dans le monde réel pour un développement continu des technologies de sécurité et surtout la réduction du nombre des victimes mortelles dans les accidents de la route. La vision 2020 mise en place par Volvo Cars se compose de 5 phases, la première étant le non conflit durant lequel entre en jeu toutes les aides à la conduite. La deuxième phase nommée conflit et la 3e, qui est l'évitement et l'atténuation des impacts, mettent toutes deux en avant les fonctions de sécurité préventive, à l'instar du système City Safety. La

phase 4, qui est la collision en elle-même s'axe autour des occupants de la voiture et la minimisation de leurs blessures. La dernière phase est l'après-collision, au cours de laquelle entre en jeu l'application Volvo on Call et le bouton SOS pour alerter les services d'urgence.



Tesla Model S P100D Nouveau record

La Tesla Model S P100D est officiellement la berline quatre portes de série la plus rapide du monde, pas seulement face aux électriques mais aussi aux thermiques. C'est au Palm Beach International Raceway dans des conditions optimales qu'elle s'est prêtée à l'exercice particulier du quart de mile qui représente 402 mètres. Il n'a fallu à l'américaine que 10,76 secondes pour atteindre cette distance, avec une vitesse maximale de 122 mph soit près de 196 km/h. Cette performance a été officiellement validée par le National Electric Drag Racing Association. Mais il faut dire que dès son lancement, la berline américaine revendiquait des chronos dignes des supercars les plus prestigieuses, puisqu'elle annonçait le 0 à 100 km/h en 2,7 s à peine. Rappelons que la version P100D fait appel à une nouvelle technologie de batteries d'une capacité de 100 kWh, qui lui permet donc d'améliorer ses performances, mais surtout d'avoir une autonomie maximale de 613 km.



ASSUR'SANTÉ INTERNATIONALE

PRISE EN CHARGE À 100% DES FRAIS D'HOSPITALISATION

PARCE QUE LA SOLIDARITÉ
FAMILIALE NE PEUT PAS TOUT.



AU MAROC ET À L'ÉTRANGER
À PARTIR DE 180 Dh PAR MOIS
(gratuité pour un enfant)

- **Prise en charge à 100%** des maladies graves et des frais d'hospitalisation
- **Libre choix** des médecins et établissements au **Maroc et à l'étranger**
- Couverture jusqu'à **7 500 000 Dh**

► Pour en savoir plus, renseignez-vous :
• en agence
• cfgbank.com

UN SIGNE UNE EXIGENCE

CFG BANK



Formule 1 Victoire pour Hamilton à Austin



Alors qu'il n'avait pas remporté de course depuis 3 mois, Lewis Hamilton est revenu en force à Austin, pour remporter sa cinquantième victoire lors d'un Grand Prix et la 7e cette saison. Dès les qualifications, le pilote britannique de Mercedes a donné le ton et a décroché la pole position. Alors que son coéquipier, Nico Rosberg était également sur la première ligne de départ, Hamilton a parfaitement géré sa course et n'a fait qu'accroître son avance au fil des tours, réussissant même à améliorer le record du tour. Aux Etats-Unis, Hamilton s'est donc imposé, livrant une performance irréprochable durant toute la course et ne laissant aucune chance à ses rivaux. Mercedes a pu réaliser le doublé, puisque Nico Rosberg s'est adjugé la 2e place après une lutte acharnée avec le pilote Red Bull, Daniel Ricciardo qui vient compléter le podium. Grâce à sa victoire, Hamilton a réduit l'écart avec Rosberg, qui est toujours en tête du classement pilotes pendant que Mercedes caracole en tête du championnat constructeurs.

Audi Fin de l'endurance

L'annonce officielle est tombée. Audi se retire du monde l'Endurance dès cette fin de saison. C'est le président du conseil d'administration de la marque, Rupert Stadler, qui en a informé tout d'abord les employés de la branche sportive. Audi n'alignera plus ses prototypes LMP1 en Championnat du monde d'Endurance ni aux 24 Heures du Mans et compte se concentrer désormais sur les courses électriques. La firme aux anneaux a affirmé que comme ses voitures de série sont de plus en plus électriques, les modèles de course doivent avoir une longueur d'avance, ce qui a amené à une redéfinition de la stratégie sportive pour un engagement officiel en Formule E, à compter de

2018. Il faut dire qu'Audi laissera un grand vide dans le monde de l'Endurance, puisqu'en 18 ans de participation, le constructeur a remporté 13 victoires aux 24 Heures du Mans et 2 titres mondiaux, sans oublier qu'ils ont été les premiers à imposer un prototype diesel dans la Sarthe.



Hyundai Motor Group Nouvelle usine en Chine

Le constructeur coréen a inauguré sa quatrième usine en Chine, à Cangzhou, dans la Province de Hubei, à 200 km au sud de Pékin. Destinée à fabriquer des voitures de grande qualité pour les consommateurs chinois, ainsi que la production des moteurs pour les différents modèles, elle vient confirmer la coopération économique entre la Corée du Sud et la Chine. Avec une superficie de 250.000 m², elle devrait produire dans un premier temps 200.000 voitures par an, avant d'atteindre, à partir de 2018, les 300.000 unités. Cette inauguration a également été l'occasion de dévoiler la Verna Yuena, destinée au marché local et qui sera le premier modèle à sortir des chaînes de production. La berline 4 portes, offrira le choix entre 2 motorisations un moteur 1,4 l de 100 ch et un moteur 1,6 l de 120 ch. Ce renforcement des infrastructures, permet au groupe Hyundai-Kia d'atteindre une capacité de production annuelle de 2,4 millions de véhicules, uniquement sur le sol chinois.



Nouvelle FORD FUSION

> Phares Ford Dynamic LED

Élegante 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 56 43 80 / 84
• Casa Moutay Ismail : 05 22 36 38 37 / 40
• El Jadida : 05 23 37 37 33
• Settat : 05 23 72 48 54
• Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 68
• Béni Mellal : 05 22 48 31 39
• Al Hoceima : 05 24 23 58 99
• Chemali : 05 24 46 90 90

• Chichaoua : 05 26 35 37 76
• Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
• Marrakech 2 : 05 24 35 47 20
• Agadez 1 : 05 28 84 20 95
• Agadez 2 : 05 28 83 81 19 / 90 / 91
• Guelma : 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
• Sela : 05 27 86 63 19 / 21 / 23
• Kettira : 05 37 37 90 66
• Kara Ba Med : 05 35 62 88 32
• Roummil : 05 37 51 66 71
• Meknes 1 : 05 35 55 12 70
• Meknes 2 : 05 35 30 05 19 / 548 / 548
• Fes 1 : 05 35 62 59 51

• Fes 2 : 05 35 72 19 21 / 22
• Beniene : 05 36 64 51 90 / 88
• 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
• Tetouan : 05 38 71 52 05
• Tanger : 05 39 95 11 11



Go Further

par Ahmed Kseibati

Essai Renault Talisman

ENFIN LÀ !

Après avoir assisté à son lancement officiel en Italie, il y a exactement un an, c'est à Marrakech que Renault Maroc nous a donné rendez-vous pour faire plus ample connaissance avec la Renault Talisman. Le nouveau fleuron de la marque n'a cessé de faire parler de lui dès son lancement et il n'y a qu'à le voir de près pour comprendre cet engouement. Avec un gabarit plus que généreux, un design aussi moderne que statutaire, un intérieur qui n'a rien à envier aux modèles allemands et sans oublier une motorisation et des équipements qui lui permettent d'offrir confort et tenue de route irréprochables, le vaisseau amiral français est né pour briller.





MAN
renault.ma

906988 WW

Actualité événement



Après la disparition de la Laguna, Renault a pris tout son temps avant de dévoiler un modèle qui n'a laissé personne indifférent dès sa première présentation à Chantilly. Mais c'est lors du Salon de Francfort que le grand public a pu découvrir la Renault Talisman, avec son imposant gabarit. En rupture avec le style de sa devancière, elle représente parfaitement le nouveau style maison, aussi bien à l'extérieur, que

dans l'habitacle. Le constructeur français n'a plus rien à envier aujourd'hui au trio allemand, qui règne en maître sur le segment des familiales. Et c'est sur des routes sinueuses de la région de Marrakech ainsi qu'en ville que nous avons pu la prendre en main, dans sa version haut de gamme.

Dans une élégante robe grise métallisée, la française revendique son appartenance à la famille au losange, à





travers une large calandre proéminente et un logo qui n'a jamais été aussi imposant. Forcément, la familiale reprend les codes stylistiques de la marque, qui ont été aperçus auparavant sur l'Espace, la Mégane ou encore le Kadjar. Avec son long capot nervuré et ses feux diurnes en forme de C, elle s'impose et peut intimider à travers son regard. Si elle met en avant des lignes modernes et plus marquées que sur sa devancière,

elle revendique ceci dit une silhouette statutaire. La Talisman, grâce au dessin effilé de ses vitres arrière, a également des airs de coupé, qui accentuent son côté dynamique. À l'arrière, le hayon de la Laguna a disparu au profit d'une malle qui intègre un becquet et un bandeau lumineux qui lui profère une signature unique.

Un tour du propriétaire s'impose avant de prendre



Actu évènement

la route. Alors que nous étions tombés sous le charme de la version essayée en Italie lors de la présentation à la presse internationale, Renault Maroc a mis à notre disposition la même version, avec tous les équipements de confort que cela implique. À commencer par les sièges, pensées comme des fauteuils « classe affaire », à réglages électriques qui reculent automatiquement pour faciliter l'accès à bord. Ils viennent inaugurer deux nouveautés, à savoir la ventilation intégrée, ainsi que la CoverCarving Technology, qui est une nouvelle coque semi-rigide, à la fois résistante, souple et légère, qui s'intègre au dossier des sièges avant, pour gagner en habitabilité et également en poids. Pour les habitués de la marque, ils reconnaîtront rapidement la planche de bord, qui a été inspirée de la Mégane, mais qui a été rehaussée à travers, notamment, des inserts imitations bois et un grand écran tactile de 8,7", qui a été placé en hauteur. Des matériaux donc aussi agréables à l'œil comme au toucher et une finition qui mettra d'accord tout le monde. Avec une longueur qui atteint 4,85 mètres, les passagers arrière ne peuvent pas se plaindre, avec tout l'espace dont ils disposent pour avoir un voyage agréable. Qui dit voyage, dit forcément musique et pour cela, Renault a équipé sa Talisman du système

Bose, qui compte 13 haut-parleurs en tout, qui vous plongent dans une ambiance unique.

Que ce soit en ville ou sur les routes sinueuses de la région de Marrakech, le système MULTI-SENSE est impressionnant. Grâce au Talisman, Renault est devenu le premier constructeur à proposer un système qui coordonne de façon globale et intuitive l'ensemble des technologies de conduite. Il agit, en effet, sur le système 4CONTROL, l'amortissement piloté, la direction, le moteur et la boîte EDC. Tout cela nous a permis de vivre une expérience de conduite des plus agréables. Sous le capot de notre voiture d'essai, c'est le 1.6 dCi qui développe 160 ch et un couple de 380 Nm qui prend place, associé à la boîte automatique EDC à 6 rapports. Bénéficiant de la technologie Twin Turbo, elle offre une réponse instantanée dès les bas régimes. Maniable en ville, bien campée sur ses roues dans les virages, elle offre un bon compromis sur tous les points de vue.

Disponible localement en 2 niveaux de finition, Explore et Intens, Renault Talisman viendra basculer le panorama pour se faire une place dans ce segment, des plus concurrentiels. Présente sur tous les fronts, la française n'aura aucun mal à séduire le public marocain.



Diminuer les émissions de CO2
et augmenter la satisfaction client,
simple et efficace !



* Prix d'une communication locale

PRÊT D'UN VÉHICULE HYBRIDE EN CAS D'ACCIDENT OU DE PANNE

Le réchauffement climatique est l'affaire de tous. Voilà pourquoi, chez Wafa Assurance, nous avons décidé d'agir en mettant à la disposition de nos assurés dont le véhicule est immobilisé suite à un accident ou une panne, un véhicule de remplacement hybride : une première au Maroc et

une exclusivité Wafa Assurance qui permettra de réduire sensiblement les émissions de CO2 et de lutter simplement et efficacement contre le réchauffement de notre planète.

15 NOVEMBRE 2015



Appelez-moi au
080 100 30 30*



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

C'est simple d'être efficace

Motors

Actu évènement

par Ahmed Kseibati

Essai Peugeot 3008

LE ROI DE LA JUNGLE





Après l'avoir découvert dans un premier temps au Mondial de Paris et dans le désert marocain d'Agafay, dans un cadre digne des mille et une nuits, c'est à Bologne que nous nous sommes rendus pour pouvoir enfin essayer le tout nouveau Peugeot 3008. La nouvelle génération du SUV français vient s'imposer dans ce segment et il ne lui faudra que peu de temps pour en devenir la référence. Un nouveau look plus agressif, un intérieur moderne, avec une finition et des équipements qui feraient rougir les allemandes et des motorisations qui ont déjà fait leurs preuves sur le reste des modèles de la marque, le Peugeot 3008 nous a réellement épatés. C'est dans la région de Bologne que nous avons pu prendre en main le SUV français et il faut dire que nous avons eu une agréable surprise.

Actu événement



Alors que Peugeot a lancé la première génération de son crossover en 2008, aujourd'hui, le nouveau modèle a décidé de rompre avec son passé et de livrer une guerre sans merci contre ses rivaux, à tous les niveaux. Finies les rondeurs qui ont séduit les familles au moment de son lancement. Aujourd'hui c'est un caractère plus affirmé qu'il revendique. Il faut dire que les équipes de la firme au lion se sont surpassées pour

ce full model change et pour une fois, on pourra dire que le 3008 séduit grâce à sa beauté intérieure. Si nous avons conduit, quelques jours auparavant son petit frère le 2008, c'est une expérience inédite à laquelle nous avons eu droit avec le 3008, sur les routes de la région de Bologne.

Alors qu'auparavant la silhouette du Peugeot 3008 se distinguait par ses rondeurs, aujourd'hui la rupture



avec le passé est plus qu'évidente. Les équipes de design de la firme au lion ont voulu donner au crossover un look bien plus affirmé et il faut dire qu'ils n'ont pas loupé le coche. En effet, au premier regard croisé avec le français, il réussit à transmettre une certaine puissance, à travers des lignes bien plus définies. Le lion est parfaitement mis en valeur au milieu de la nouvelle calandre verticale à damiers chromés. Pour intimider la concurrence, elle fait appel à des projecteurs Full LED racés et qui lui garantissent ce regard félin, que l'on peut retrouver sur d'autres modèles de la marque, mais qui dans le cas du crossover, transmet une force incontestable. De profil, ses lignes sont nettement plus définies et la ligne de vitres remontant vers l'arrière est également de la partie pour lui offrir davantage d'agressivité mais également de dynamisme. Il donne l'impression d'être constamment en mouvement, grâce notamment à son toit Black Diamond. À l'arrière, la signature féline est toujours au rendez-vous, à travers l'adoption d'un bandeau noir brillant intégrant des feux à LED à 3 griffes.

Avant de sillonner les routes de la région bolognaise, un tour du propriétaire s'imposait et il faut avouer que les Français ont frappé fort. Il est vrai que les Allemands ont toujours été la référence en ce qui concerne la finition, mais grâce à son 3008, Peugeot vient rivaliser avec les germaniques. C'est dans un habitacle moderne et chaleureux que nous nous sommes retrouvés pour cet essai. La version GT qui a été mise à notre disposition regroupe toutes les technologies et équipements qui permettent au SUV français de triompher dans ce segment. La planche

de bord se distingue par sa fluidité et son caractère épuré, mais c'est l'impression futuriste qui domine, grâce, bien évidemment, au Peugeot i-Cockpit. Tout a été mis en œuvre pour que la conduite soit au centre des préoccupations. Le volant est plus compact que par le passé, nous libérant davantage le champ de vision et surtout nous offrant plus d'espace aux jambes. Au centre de la planche de bord, c'est un écran tactile de 8" qui regroupe les principales fonctions de confort, à savoir la radio, la climatisation, la navigation, les paramètres du véhicule, le téléphone, ainsi que les applications mobiles, auxquelles il est possible d'accéder à travers six touches piano nommées « Toggle Switches ». Mais ce n'est pas tout, puisque sur notre version d'essai, nous avons également eu droit au combiné tête haute qui affiche, notamment, les aides à la conduite, la reprise de la navigation ou encore les données dynamiques selon la configuration choisie par le conducteur. Voulant faire de l'ambiance à bord un réel argument de vente, Peugeot dote sa 3008 du i-Cockpit Amplify, qui a tendance à intensifier tous vos sens, à commencer par la vue à travers l'intensité des éclairages d'ambiance et la couleur dans les écrans, le toucher avec les massages multipoints auxquels nous avons eu droit tout au long de notre essai, l'odorat avec un diffuseur de fragrances et sans oublier l'ouïe, en optant pour le système audio Focal. C'est donc un système hi-fi composé de 10 haut-parleurs équipés de technologies exclusives Focal, duquel nous avons pu profiter pour donner une touche joviale à notre essai. Pour ce qui est de ses capacités routières, nous avons pu prendre en main la version la plus puissante, animée par le 2.0L BlueHDi qui développe 180 ch et

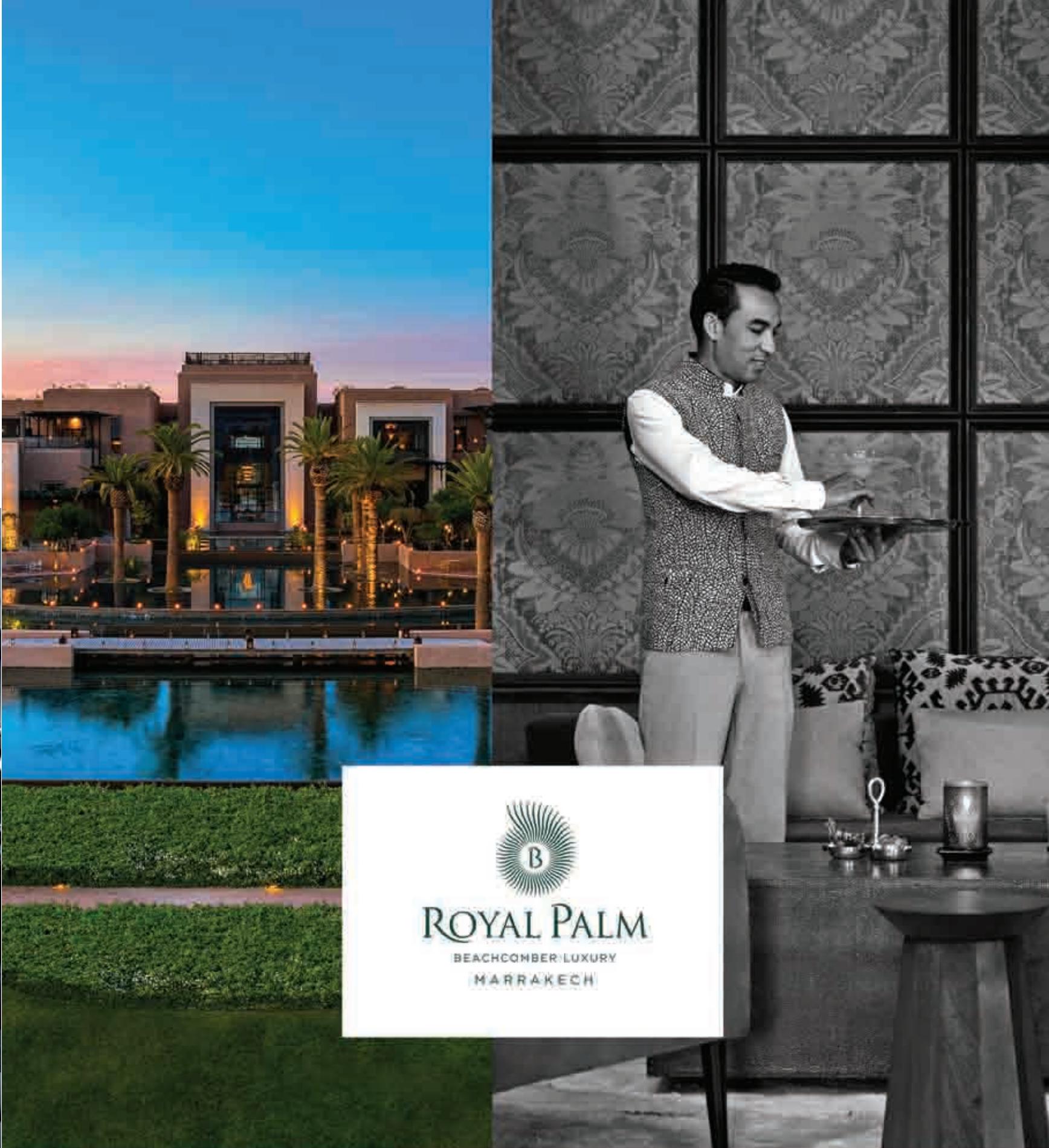


Actu évènement

qui est couplé à une boîte automatique à 6 rapports. Avec palettes fixes au volant, la conduite s'est révélée être une vraie partie de plaisir, malgré l'enchaînement de virages qui se présentaient devant le français. Basé sur la nouvelle plateforme EMP2 qui lui a, notamment, permis de perdre 100 kg sur la balance, le SUV Peugeot 3008 s'est montré très agile, précis et bien campé sur ses roues. La marque du lion a, une nouvelle fois, fait honneur à sa réputation pour un comportement routier qui ne peut laisser place à la critique.

Sur notre marché, la commercialisation du nouveau Peugeot 3008 devrait débuter en décembre et tout laisse à croire que nous le verrons rapidement envahir nos routes. La concurrence n'a qu'à bien se tenir puisque le français se veut plus audacieux quant au look, plus moderne et avec une qualité de finition qu'il sera difficile d'égaliser et sans parler du choix de motorisations proposé, que ce soit en essence ou en diesel. Il semblerait bien que ce soit le roi de la jungle.





ROYAL PALM
BEACHCOMBER LUXURY
MARRAKECH

The Beauty of the Place, The Beauty of the Heart

Un Hôtel **BEACHCOMBER** • **LEADING HOTELS**

Km 12, Route d'Amizmiz · BP 2470 · Marrakech · Maroc T : +212 (0) 524 48 78 00 · F : +212 (0) 524 48 78 01 · E : info@royalpalmmarrakech.com
Poursuivez la découverte sur www.royalpalmmarrakech.com

Musée Lamborghini

Un rêve d'enfant



museo
Lamborghini

Sant'Agata Bolognese
Italia



LAMBORGHINI A STORY OF TECHNOLOGICAL INNOVATION

1995

2010

2014



« Qui garde son âme d'enfant ne vieillit jamais ! » ; Voilà une phrase qui résume parfaitement notre visite guidée au Musée Lamborghini. C'est à Modène et plus précisément à Sant'Agata Bolognese, en Italie, que le musée de la marque du Taureau a vu le jour il y a quelques années, mais qui a été entièrement rénové pour offrir une expérience inédite aux visiteurs. Dès l'ouverture des portes, nous avons plongé dans le

monde magique de Lamborghini. Chaque cm² est imprégné de l'histoire de la marque. Dans le hall d'entrée, nous nous sommes retrouvés face à un mur, qui met à l'honneur l'Aventador, à travers différentes miniatures de carrosserie dans différentes teintes. Au rez-de-chaussée, la première voiture qui attiré notre attention, est tout simplement la première Lamborghini à avoir été produite, il s'agit de la 350





GT de 1963. Un voyage dans le passé avec une vision sur le futur, c'est l'expérience qu'offre ce musée, où se côtoient les modèles les plus mythiques de la marque, à l'instar de la Miura, de la Diablo ou de la Countach, les concept-cars comme la Calà de 1995 by Giugiaro, qui était équipée du tout premier V10 développé par la marque ou encore l'Urus, qui préfigure le prochain SUV italien, qui serait prévu pour 2018. Au-delà des modèles

exposés, ce musée se distingue par les affiches et écrans qui viennent habiller ses murs, mais aussi par l'exposition des différents moteurs qui témoignent de l'évolution et des changements opérés au fil du temps. L'espace d'une visite, nous avons retrouvé notre âme d'enfant et grâce à ces photos, vous retrouverez, sans doute, la vôtre également.



Actu évènement





A partir de *
10820 DHS
par chambre

PENSION
COMPLÈTE

VOS FÊTES DE FIN D'ANNÉE AU MAZAGAN!

Réservez vite avant le 15 décembre!

OFFRE INCLUANT :

- Hébergement en pension complète pour 3 nuits pour 2 adultes
- Diner du 24 décembre au restaurant à la carte "Sel de Mer"
- 2 soins spa pour le prix d'un
- Activités journalières spécial fêtes pour adultes et enfants
- Accès gratuit aux clubs enfants : Kids, Baby et Club Rush
- Activités de sports, loisirs et bien être : Salle de vapeur, tennis, Fitness, VTT, Night-club
- Accès gratuits à l'Alias Club

*Offre valable du 22 au 29 décembre. Supplément de 1055dhs par enfant de -12 ans par séjour.

PLAGE | RESTAURANTS ET BARS | CLUB ENFANTS | SPA & HAMMAM | GOLF SIGNÉ GARY PLAYER | SPORTS & LOISIRS | NIGHTCLUB



reservations@mazaganbeachresort.com
mazaganbeachresort.com
TEL: +212 5 2338 8080



MAZAGAN

BEACH & GOLF RESORT MOROCCO

Un resort, comme nulle part ailleurs.

par Youssef Bennour

AUTTOCONCEPT



ITALDESIGN

GTZERO CONCEPT



LOOK NÉO-RÉTRO

Italdesign Giugiaro a dévoilé au dernier Salon de Genève son dernier concept, baptisé GTZero. Il doit son nom (Zéro) à ses émissions de CO² inexistantes.

Dessiné sous la houlette de Filippo Perini, le nouveau patron du design d'Italdesign Giugiaro, ce prototype de GT est au confluent du passé et du futur, en adoptant des lignes à mi-chemin entre un modèle Grand Tourisme et un break de chasse. Du passé, il reprend une allure générale ramassée, qui rappelle certains coupés sportifs des années 60 et 70, tels que les DeTomaso Mangusta ou Maserati Ghibli. Du futur, il a une certaine ressemblance avec la Lamborghini Asterion pour ce qui est de l'avant. Le résultat peut en dérouter plus d'un, mais ne laisse pas indifférent, notamment les courbes à la fois modernes (diffuseur, rétroviseurs avec caméras intégrées...), insolites et un brin rétro, à l'image du design de la vitre arrière bien singulier.



ALFA ROMEO CONCEPT





À l'intérieur, l'habitacle est épuré au maximum et met en relief le grand écran tactile OLED vertical. Et Italdesign a beaucoup travaillé sur l'espace intérieur, qui se veut accueillant, généreux, et modulable. Il pourra accueillir quatre passagers suivant différentes configurations (2+2 ou 3+1) et permettre de ranger facilement trois bagages dans le coffre arrière, et deux autres dans le coffre avant.

Sous le capot, l'Italdesign GTZero embarque trois moteurs électriques, deux sur l'essieu avant et un sur l'arrière, pour développer 360 kW, soit 489 chevaux.

La vitesse, elle, est limitée à 250 km/h. En outre, la maison italienne annonce une autonomie de 500 km, avec un temps de recharge des batteries à 80%, effectué en 30 minutes. De plus, Italdesign a précisé que cette GTZero pourrait également embarquer une motorisation hybride.

Côté tenue de route, le concept italien est à la pointe de la technologie. Campé sur des jantes de 22 et 23 pouces, le concept GTZero est, en effet, doté d'un châssis monocoque en carbone, d'une traction intégrale, ainsi que de quatre roues directrices.

par Youssef Bennour

Lamborghini

CENTENARIO

AGRESSIVEMENT
IMPRESSIONNANTE



Voilà un bel hommage que la marque italienne a décidé de rendre à son fondateur Ferruccio Lamborghini, qui aurait célébré cette année son 100e anniversaire. Mais à cette célébration posthume, ce sont des milliers de passionnés venus des 4 coins du monde qui y ont pris part. Dans le monde des hypercars, les éditions limitées sont une pratique courante pour offrir aux clients les plus fortunés la possibilité de se distinguer et de conduire des modèles de plus en plus agressifs et luxueux à la fois. Lamborghini est passé maître en la matière avec des éditions très rares à l'instar de la Reventon, la Sesto Elemento, l'Aventador ou encore la Veneno. Mais ça ne s'arrête pas là, puisqu'en mars dernier, au Salon de Genève, le Taureau a encore frappé et très fort, en dévoilant la Centenario LP770-4. Une édition limitée, dont l'agressivité et l'exubérance ont été poussées à leur extrême.



Cylindrée : V12 à 60°
 Puissance : 770 ch à 8500 tr/min
 Couple : 690 Nm à 5500 tr/min
 Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1520 kg
 Dimensions : 4.92/2.06/1.14 (L/l/h)
 Réservoir : 90 l
 Volume coffre : 140 l
 Pneumatiques : 255/30 ZR20- 355/25 ZR21

Performances globales

Vitesse max : 350 km/h
 0 à 100 : 2.8 s
 Consommation : 24.7/10.7/16 l/100 km
 Autonomie : --- km



Si une Lamborghini en soi est déjà un luxe que ne peuvent se permettre qu'une poignée de mortels, alors que dire de ses éditions limitées. Quelle que soit l'occasion annoncée, les habitués de la marque s'arrachent le peu d'exemplaires prévus, alors forcément, quand il s'agit du modèle célébrant le centenaire du fondateur de la marque, au moment de la révélation au grand public les 40 exemplaires, dont 20 coupés et 20 roadsters avaient déjà trouvé preneur.

Il faut dire que les équipes de Lamborghini et la société turinoise OPAC qui est spécialisée dans les petites séries, ont mis le paquet, pour faire de la Centenario une supercar irrésistiblement extravagante. Les Lamborghini sont connues pour leurs lignes acérées, en faisant des modèles à l'agressivité incontestable, mais pour cette Centenario, cela a été porté à une autre dimension. Dans une livrée noire avec quelques détails jaunes, elle se base sur l'Aventador et



bien que la ligne dans son ensemble peut présenter des similitudes, l'édition limitée s'en distingue en optant pour un capot inédit musclé, mais surtout bien sculpté, pour accueillir d'impressionnantes sorties d'air. Son museau bien aiguisé, elle est prête à attaquer tout ce qui croisera son chemin. Comme signe clairement distinctif, de spectaculaires boucliers lui ont été greffés, avec des lames verticales qui s'avèrent plus imposantes à l'arrière qu'à l'avant. Cherchant

un aérodynamisme irréprochable et une efficacité maximale, elle fait également appel à un aileron arrière mobile, qui se déploie de 15 cm et dont la lame s'incline de 15° pour plaquer la bête au sol. Pour la Centenario LP770-4, les jantes se sont inspirées de la Veneno de 2013 et les feux du concept car Asterion LPI-910, alors que le diffuseur et les énormes entrées latérales font un clin d'œil à la Miura des années 60. Dans le cockpit, la combinaison du noir et jaune de

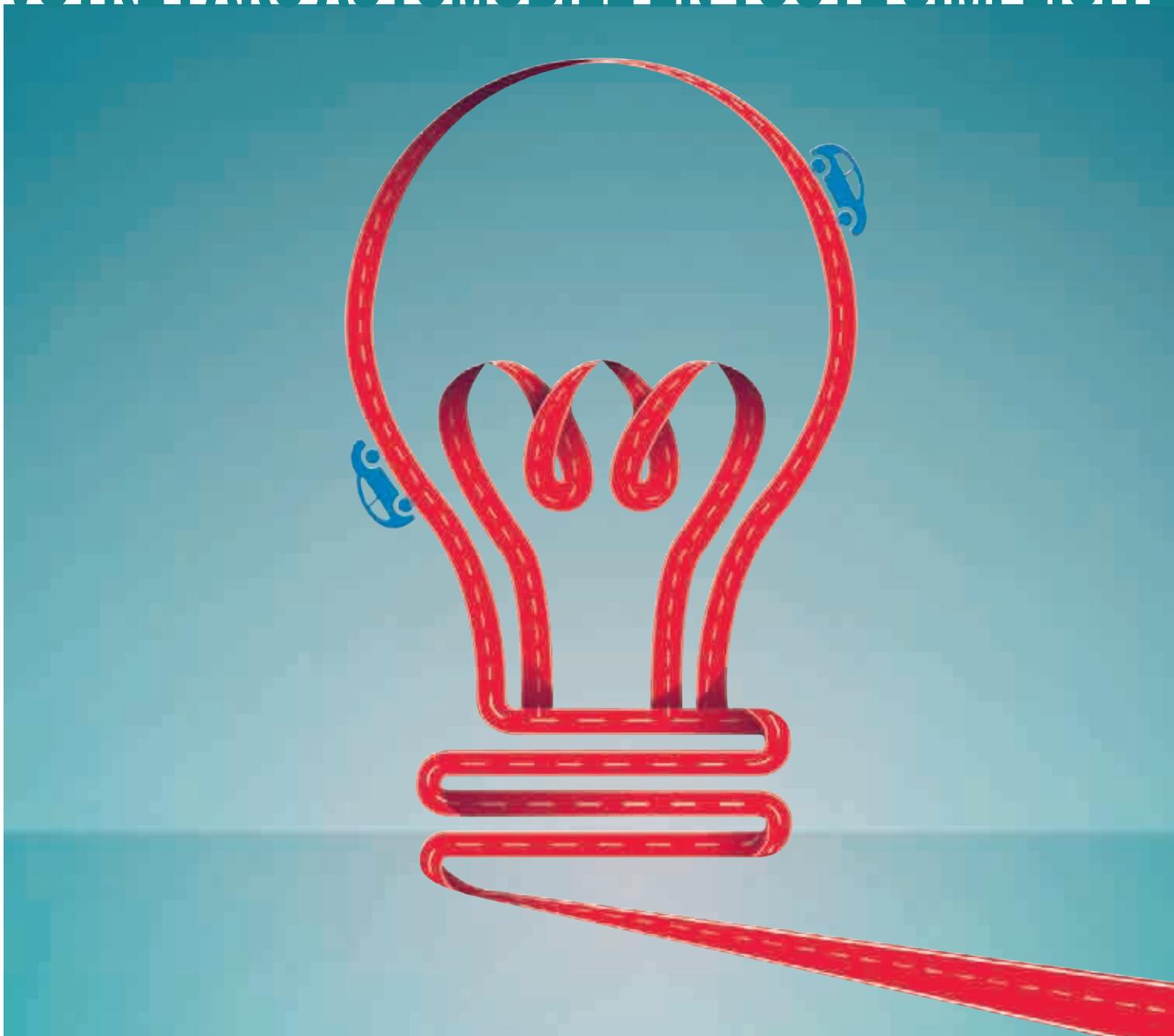


la carrosserie a été reprise pour créer une ambiance résolument sportive. Pour rester dans ce mood, elle ne jure que par l'alcantara et la fibre de carbone. Mais bien évidemment, ce qui intéresse le plus dans ce genre d'OVNI, ce sont ses caractéristiques techniques et celles de la Centenario LP770-4 donnent des frissons à leur simple lecture. En effet, comme son nom l'indique, l'italienne développe 770 ch et fait appel à 4 roues motrices. Faisant appel au même V12 de 6,5 litres qui anime l'Aventador SV, son régime maxi a été porté à 8.600 tr/min pour en tirer 20 ch de plus. Le V12 est couplé à une boîte robotisée à simple embrayage et 7 rapports. Grâce à son châssis monocoque en carbone, son poids à vide affiche 1.520 kg, elle expulse le 0 à 100 km/h en, à peine, 2,8 secondes. S'il lui faut 23,5

secondes pour atteindre les 300 km/h, la vitesse de pointe dépasserait les 350 km/h. D'ailleurs, il n'y a qu'à voir ses premiers essais dynamiques sur la piste du Nardo Technical Center, appartenant à Porsche Engineering Group, pour se rendre compte de sa puissance et de ses prouesses, mais surtout de la chance des 40 acquéreurs de la bête italienne.

Quand le taureau entre dans l'arène, il ne nous reste plus qu'à retenir notre souffle et profiter du beau spectacle qu'il nous offre. En présentant la Centenario LP770-4 au Salon de Genève et par la suite sur le circuit d'essais italien, Lamborghini a une nouvelle fois prouvé qu'il repoussait à chaque fois les limites et que sa clientèle lui sera toujours fidèle.

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



par Amal Razine

FORD GT

40 ANNIVERSARY

RETOUR D'UNE LÉGENDE



Plus de cinquante ans après la mythique GT40 et plus de dix ans après la déjà "collector" GT, Ford fait son come-back sur le marché des supercars avec une nouvelle GT. Elle sera commercialisée à la fin de l'année 2016, afin de commémorer le cinquantième anniversaire de la première des quatre victoires consécutives de la GT40 aux 24H du Mans (1966 à 1969).







Modèle mythique des années 60, la Ford GT40 a eu l'audace de titiller les Ferrari du "Commendatore" et réussi à mettre fin à leur hégémonie aux 24H du Mans. Après un premier mais court hommage au milieu des années 2000, via une GT commercialisée seulement entre 2005 et 2006, Ford la fait revivre avec une troisième génération, la GT 2016, tout juste dévoilée au Salon de Détroit en janvier 2015. Concurrente annoncée des Ferrari 458 Italia et autre McLaren 650S, cette supercar américaine se présente comme la plus innovante qui soit, grâce à un design très aérodynamique, l'emploi de matériaux ultralégers pour la structure et la carrosserie et l'intégration de technologies d'avant-garde à l'intérieur.

Esthétiquement, Ford n'a guère pris de risque sur la partie avant, qui une fois de plus conserve l'apparence générale de celle de la GT40, mais la partie arrière se montre spectaculaire et a d'ores et déjà marqué les esprits des observateurs. Tout est fait pour faciliter l'écoulement de l'air, notamment grâce aux panneaux de custode arrière flottants et au capot moteur qui se rétrécit au fur et à mesure qu'il progresse vers

l'aileron et le diffuseur. Si le design des projecteurs s'inspire directement de celui de la GT40 originelle, la technologie d'éclairage utilisée est quant à elle très moderne, voire futuriste. Encadrés par les feux de jour à LED, les phares au design très travaillé et qui reposent également sur des diodes, fonctionnent selon un système adaptatif permettant d'optimiser le faisceau lumineux en fonction des situations rencontrées.

Il est à noter que Ford a fait appel à de l'aluminium, de la fibre de carbone et des plastiques renforcés à la fibre de carbone (PRFC) ; pour composer les différentes cellules du châssis et les panneaux de la carrosserie, afin de disposer d'une voiture à la structure ultrarigide, mais qui reste la plus légère possible.

L'accès à bord s'effectue en ouvrant de gigantesques portes en élytre, très épaisses, car elles intègrent les renforts latéraux nécessaires au passage des crash-tests réglementaires. Il s'agit d'une première pour une Ford de la famille GT. Ce mode d'ouverture n'est pas



Cylindrée : V8 à compresseur
Puissance : 550 ch à 6 000 tr/mn
Couple : 677 Nm à 4 500 tr/mn
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1597 kg
Dimensions : 4,64/1,95/1,12 (L/l/h)
Réservoir : 66 l
Volume coffre : 45 l
Pneumatiques : 245/45 R19

Performances globales

Vitesse max : 330 km/h
0 à 100 : 3,9 s
Consommation : 17 l/100 km
Autonomie : --- km

sans rappeler celui des avions de chasse, dont Ford dit s'être inspiré pour dessiner sa supercar.

Logiquement, la Ford GT 2016 est une stricte deux places, mais il faut noter que le siège du conducteur et celui du passager sont directement intégrés dans la cellule avant du châssis, en fibre de carbone. Cette configuration permet de réduire le poids des sièges, ainsi que le nombre de pièces nécessaires à leur installation, tout en offrant au conducteur une connexion sensorielle directe avec le châssis. Revers de la médaille, ces sièges ne s'ajustent pas.

L'intérieur se veut à la fois fonctionnel et hautement technologique, avec notamment un tableau de bord dont l'affichage entièrement numérique se configure en fonction du mode de conduite sélectionné. Très fine

puisque libre de tout arbre de transmission, la console centrale se contente d'accueillir une molette de commande de la boîte à vitesses et quelques boutons supplémentaires.

Sous le capot, on retrouve un moteur en V en position centrale arrière, comme pour la GT40 originelle et la GT des années 2000. Mais, downsizing oblige, il s'agit cette fois d'un V6 et non pas d'un V8. Appartenant à la famille EcoBoost, ce moteur 3.5 litres biturbo à double injection (directe et indirecte) développera plus de 600 chevaux et se trouvera donc à mi-chemin entre celui de la 458 Italia et celui de la 650S. Il sera couplé à une boîte à vitesses automatique double embrayage à 7 rapports et transmettra sa puissance aux roues arrière.

Au final, ce revival de la légendaire GT40 est plutôt réussi, puisque le cachet originel a été intelligemment préservé. Bien entendu, il fallait mettre la sportive américaine à la sauce du 21^e siècle, à travers l'intégration des dernières technologies. Cette dose de modernité n'a fait que sublimer les qualités de la GT40. Malheureusement, la production limitée de ce supercar (500 exemplaires) laissera certainement beaucoup de frustrés.





ES SAADI
MARRAKECH RESORT
LE PALACE

PARENTHÈSE MUSICALE



Avec son récital au piano « Arabesque », l'artiste marocain Marouan Benabdallah interprètera des œuvres classiques qui ont marqué l'histoire musicale arabe.

30 DÉCEMBRE 2016 · Entrée : 250 Dh · Palace Es Saadi

Programme complet des fêtes de fin d'année sur demande : info@essaadi.com





DISCOVERY LE PRINCE DU DÉSERT

Le nouveau Discovery bénéficie d'une silhouette un peu plus allongée, avec un look plus en rondeur que les versions précédentes. C'est un véhicule intermédiaire, apte à affronter bon nombre de situations, que l'on soit en quête d'un utilitaire ou d'une familiale spacieuse, à même de convoyer sept passagers.





La cinquième génération du Discovery arrive enfin pour reprendre le témoin de l'actuel modèle, qui attendait avec impatience son remplacement après douze ans de carrière. Dans le communiqué de la marque, il est précisé que le but de ce Discovery est de combiner la désirabilité britannique et l'innarrêtable esprit aventurier². Quant au designer, Gerry McGovern, il souligne que : Le nouveau Discovery redéfinit les grands SUV. Les équipes de style et d'ingénierie de Land Rover ont révolutionné l'ADN du Discovery, pour créer un SUV premium désirable, très polyvalent et aux très grandes capacités.²

Esthétiquement, le nouvel opus adopte les traits du Concept Discovery Vision, qui avait été présenté au Salon de New York en 2014. Donc, exit l'allure carrée

de son prédécesseur et place à plus de rondeurs. À l'avant, le nouveau modèle reprend donc le faciès des dernières productions de la marque. Le but est de donner au Disco une allure plus moderne, mais aussi plus premium. Finis, les phares presque carrés et place à des projecteurs effilés. La calandre s'affine également et les antibrouillards ronds s'éclipsent. Quant aux barres de toit, elles semblent bien plus aérodynamiques qu'auparavant. Dans la foulée, le profil abandonne, lui, son côté tracé à l'équerre. Mais la patte de l'ancien Discovery n'a pas totalement disparu. Ainsi, les aficionados retrouveront avec plaisir une poupe très carrée, de façon à optimiser le volume intérieur, un pavillon à double étage vitré sur sa partie arrière et un hayon au dessin asymétrique.



Cylindrée : 6 cyl en V - 2995 cc
Puissance : 340 ch à 6500 tr/min
Couple : 450 Nm à 3500 tr/min
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 2155 kg
Dimensions : 4,97/ 2,00/ 1,89 (L/I/h)
Réservoir : 89 l
Volume coffre : 258/2406 l
Pneumatiques : 235/65/19

Performances globales

Vitesse max : 215 km/h
0 à 100 : 7.1 s
Consommation : 10.9 l/100 km
Autonomie : --- km



En écho à ce design embourgeoisé, l'habitacle abandonne son côté rustique et fait la part belle aux matériaux valorisants et une finition de belle facture. Côté mensurations, le Discovery cru 2017 est long de 4,97 m et revendique 1,88 m de haut et près de 2 m de large. Plus long de 14 cm que son prédécesseur, il s'avère pourtant plus léger de 480 kg sur la balance, grâce à une plate-forme et des moteurs faisant la part belle à l'aluminium, comme les Range. Conséquence, l'espace à bord est impressionnant. En option, il est possible de bénéficier de sept véritables places, dont celles des deux derniers rangs se manoeuvrent électriquement, tandis que la capacité de la soute varie de 258 l en sept places à 1.231 l en cinq places et 2.500 litres tous sièges rabattus. Un avantage d'autant plus appréciable que la manoeuvre peut s'exécuter via l'écran tactile ou même une application smartphone. Sous le capot, on retrouve des moteurs éprouvés sur toute la gamme : deux quatre-cylindres 2.0 Diesel de 180 et 240 ch, ainsi que deux V6 3.0, un Diesel de 258 ch et un essence de 340 ch. Il est à noter que quel que soit le moteur, la transmission compte une boîte automatique à 8 rapports d'origine ZF et quatre roues motrices.

En termes d'équipements, la finition « S » d'entrée de gamme ne dispose pas de la climatisation automatique, ni de capteurs de pluie et de lumière ou encore du GPS. La dotation du deuxième niveau SE est

plus décente pour un véhicule de cette gamme, mais la finition HSE propose des équipements pratiques au quotidien comme l'accès sans clé, le hayon électrique, la caméra de recul... Le style est aussi plus soigné, avec les jantes en alliage de 20 pouces. Avec le haut de gamme HSE Luxury, le Discovery se dote du toit ouvrant panoramique, de la climatisation automatique trois zones, du système audio Meridian de 825 W...

Plus moderne, la base technique dérive étroitement de celle des Range Rover et Range Rover Sport. Aux aides à la conduite en tout-terrain, proposées par le système Terrain Response de seconde génération (il agit sur la suspension pneumatique pilotée), s'ajoute une gamme de rapports courts et un différentiel central spécifique, en option, pour améliorer les capacités de franchissement du baroudeur anglais. Il reste enfin à préciser que le Land Rover est doté d'une innovation de taille, en l'occurrence le capot avant, rendu transparent par un système de caméras et de réalité augmentée, afin de voir où on pose les roues.

En définitive, ce nouvel opus se démarque de la précédente génération, en troquant ses vieux oripeaux à la connotation rustique contre une ligne beaucoup plus moderne. Mais, le Discovery n'abandonne pas moins ses qualités de baroudeur pur et dur, tout en renforçant son côté déménageur en offrant davantage d'espace.

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI



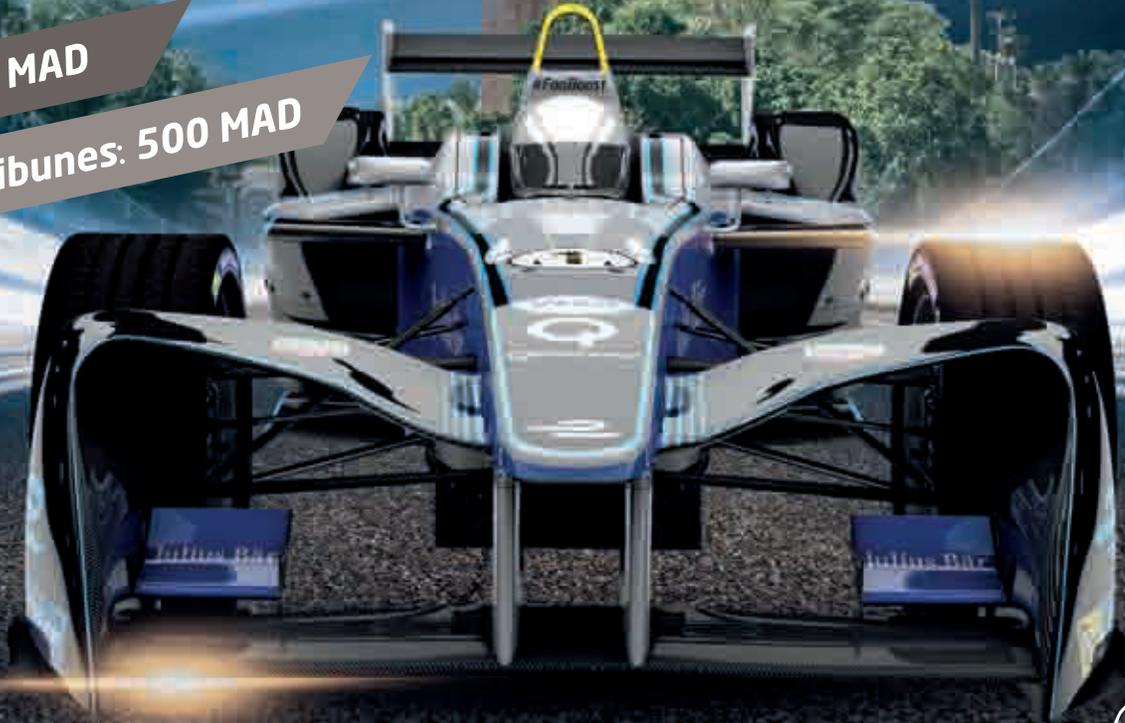
2016 FIA FORMULA E MARRAKECH ePRIX

12 Novembre

Circuit Moulay El Hassan

eVillage: 150 MAD

eVillage + Tribunes: 500 MAD



FIAFORMULAE.COM/MARRAKECH

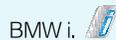
PREMIERE COURSE 100% ELECTRIQUE DANS LES RUES DE MARRAKECH



Partenaire International

Julius Bär
SWISS PRIVATE BANKING

وزارة الشباب
والرياضة
Ministère de la Jeunesse
et des Sports





SPORTAGE TRÈS COMPÉTITIF



Best-seller de la firme coréenne dans de nombreux pays, le crossover Kia Sportage de quatrième génération arrive enfin sur notre marché, avec de véritables arguments, à commencer par son design plus dynamique et une véritable montée en gamme technique.



A close-up photograph of the driver's side interior of a Kia Sportage. The steering wheel is on the right, featuring the Kia logo and several control buttons. The instrument cluster is visible, showing a tachometer on the left and a speedometer on the right. The dashboard and center console are dark-colored with silver accents. The overall lighting is soft and focused on the dashboard area.

Lancé en 1993, sorti un an avant le Toyota RAV4, le Sportage premier du nom fait figure de pionnier du segment des SUV compacts. Trois générations après, il se transforme en une véritable success story pour Kia, puisqu'en 22 ans, 3,5 millions d'exemplaires ont été vendus à travers le monde. Mais c'est la troisième génération de ce SUV, dont le design est l'œuvre de Peter Schreyer, qui va marquer une réelle rupture avec les précédentes générations, en inaugurant une nouvelle phase, basée sur un design plus dans l'air du temps et de meilleures qualités routières. C'est dans cette approche que s'inscrit le quatrième opus du Kia Sportage, qui a été présenté au Salon de Francfort 2015. Inutile de préciser que l'enjeu est gros pour le constructeur coréen, car le segment des SUV compacts est en pleine croissance.

Dessiné par le centre de style basé à Francfort et placé sous la houlette de Peter Schreyer, grand chef du style pour les deux marques du groupe Kia-Hyundai, le nouvel opus affiche une ligne indéniablement plus dynamique. Ainsi, de l'avant, le nouveau Sportage se distingue par la calandre style « Tiger Nose », toujours un peu pincé, qui autorise une ligne plongeante pour le capot, ainsi que des optiques acérés, mordant sur les ailes. De profil, on retrouve des porte-à-faux réduits, une ceinture de caisse haute, un pare-brise très incliné et une chute de pavillon semblable à celle d'un coupé. Ce trait de personnalité participe au dynamisme de la silhouette. Enfin, quand le Sportage est campé sur des jantes de 19 pouces, cette sensation sportive est

encore plus prononcée. À l'arrière, les feux effilés sont reliés par une moulure chromée s'étirant sur toute la largeur du hayon.

Côté mensurations, cette quatrième génération enregistre une inflation au niveau de la longueur, qui passe désormais à 4,48 mètres (soit +4cm), ainsi que de l'empattement, qui gagne 3 cm, pour atteindre 2m 67. L'habitabilité se révèle, pour sa part, correcte, avec un léger avantage pour les passagers arrière, qui loueront les dossiers de banquette réglables en inclinaison jusqu'à 39°. De même, la garde au toit apparaît assez généreuse. Quant au coffre, il progresse, lui, de 38 dm³, selon Kia (503 dm³). Doté d'un plancher modulable et d'un double fond, il se révèle plutôt volumineux pour la catégorie.

À l'intérieur, le Sportage est assez spacieux pour la famille. Il y a lieu de noter également une évidente



Cylindrée : 4 cyl Diesel - 1.995 cm³
Puissance : 185 ch à 4.000 tr/min
Couple : 400 Nm à 2.750 tr/min
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1690 kg
Dimensions : 4.48 / 1.85 / 1.64 (L/l/h)
Réservoir : 62 l
Volume coffre : 503/1492 l
Pneumatiques : 245/45 R19

Performances globales

Vitesse max : 201 km/h
0 à 100 : 9,5 s
Consommation : 6.3 l/100 km
Autonomie : --- km

montée en gamme au niveau des matériaux et des équipements de confort et de sécurité, afin d'offrir un raffinement à la manière du Sorento. Les rangements s'avèrent plus grands et plus profonds. En outre, sur la version la plus huppée, il est possible de recharger son smartphone par induction dans le logement devant le levier de vitesses.

Par ailleurs, les équipements soulignent la volonté de monter en gamme du constructeur. Le Sportage n'a rien à envier aux références du segment des généralistes. En effet, dès le premier niveau Motion, on a droit à l'essentiel: climatisation manuelle, fonction bluetooth, régulateur / limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques, vitres avt/arr électriques, prises AUX et USB, radio mp3 /CD à 6 HP et des jantes 16 pouces. La finition suivante, Active, ajoute les radars de recul, la climatisation automatique bi-zone, le volant cuir ou bien les jantes 17 pouces. Quand à la finition haut de gamme, Executive, elle comprend en plus les feux xénon directionnels, le système audio JBL, le toit panoramique ou encore l'ouverture et le démarrage sans clé.

Sous le capot, le Sportage abrite deux blocs diesel : un 1.7 l de 115 ch et 280 Nm de couple disponible dès 1250 tr/mn et un 2.0 l développant 185 ch et 400 Nm de couple qui peut-être associé à une boîte automatique à 6 rapports et une transmission intégrale (4x4).

Techniquement, le nouveau Sportage s'est certes allongé de 3 cm au niveau de l'empattement, mais la plateforme n'est autre qu'une évolution de la précédente. Le châssis bien conçu est plus rigide et plus léger. Le comportement routier de la Kia progresse, par le biais d'une nouvelle géométrie à l'avant, d'un nouveau train arrière et d'une rigidité globale accrue de 39%. Il est à signaler également une innovation au niveau des suspensions nommées « g-bushing », qui se montrent plus progressives au bénéfice d'un confort accru.

Enfin, l'importateur de la marque au Maroc, Kia Motors Bin Omeir Group, annonce un objectif des ventes de 1.500 unités sur une année entière, soit environ 30 % de son volume de ventes global. Quant aux tarifs, ils sont très compétitifs et démarrent à 234.900 DH.





VoitureAuMaroc.com
Votre Voiture Vous Attend!

BMW



Série 6 2015 Casa **Particulier**

Diesel 11 000 kms 12 Cv boîte à vitesse automatique importé neuf entretien maison DVD Gps sièges cuirs électriques chauffants à mémoire Mode sport

820 000 dhs - 06.61.15.20.47

MERCEDES



Classe S 2014 Casa **Particulier**

Diesel 40 000 kms 12 CV boîte à vitesse automatique 350 cdi 1ère main entretien maison sièges cuir électriques chauffants/ventilés massages jantes 20"

900 000 dhs - 06.61.15.20.47

NISSAN



GTR 2010 Casablanca **Particulier**

Essence 21 CV 14 000 kms boîte à vitesse automatique Edition Premium 3.8 L Bi-turbo voiture unique au Maroc vitres teintée GPS Sièges cuirs Xénon

680 000 dhs - 06.61.56.79.63

PORSCHE



Panamera 2010 Casa **Particulier**

Essence 92 000 kms 24 CV Boîte à vitesse automatique V8 Version 4S Pack Chrono Sport Toit ouvrant jantes Aluminium 20" sièges cuirs chauffants et électriques

400 000 dhs - 06.61.56.79.63

AUDI



A5 2013 Casablanca **Particulier**

Essence 24 000 kms 24 CV V8 2 portes boîte à vitesse automatique Version RS5 450 Ch moteur 4.2 L importée neuve entretien fait à Marbella carnet dispo

580 000 dhs - 06.61.56.79.63

PORSCHE



Cayenne 2013 Casa **Particulier**

Diesel 80 000 kms 12 CV Boîte à vitesse automatique Toutes options 1ère main achetée neuve au Maroc sièges cuirs chauffants toit ouvrant Park Radar

650 000 dhs - 06.76.101.492

BMW



X3 2011 Marrakech **Particulier**

Diesel 114 000 kms 8 CV Boîte à vitesse manuelle 4x4 Xdrive 1ère main entretien SMEIA vitres électriques sièges cuirs ordinateur de bord CD Bluetooth

280 000 dhs - 06.15.94.26.97

MERCEDES



CLA 2013 Casablanca **Particulier**

Diesel 55 000 kms 9 CV boîte à vitesse automatique Pack AMG couleur Blanc Cirus Métalisé Pack Technologie APA radars proximité av/ar manoeuvres auto

390 000 dhs - 06.11.11.55.55

PORSCHE



Boxster 2008 Casablanca **Particulier**

Essence 41 000 kms 19 CV Boîte à vitesse automatique V6 2 portes 987 Cabriolet S dédouanée 2009 Toutes options, peu roulée entretien maison

270 000 dhs - 06.61.30.08.04

Le monde de l'automobile

par Ahmed El Sebaoui



QUATRIÈME ÉDITION DES GENTLEMEN DRIVERS AWARDS CLASSIC AND MODERN CARS

The dream came true

Alors que pour les précédentes éditions, Gentlemen Drivers s'était surpassé, pour cette année nous avons franchi un nouveau seuil. Comme vous le savez si bien, durant cette année, nombre de grands noms de l'automobile ont eu l'amabilité de partager avec nous des moments inoubliables de leur vie et surtout de leur passion pour leur métier. Tous ces gentlemen ont fait la couverture de notre magazine, mais certains d'entre eux nous ont fait l'immense honneur de rejoindre le jury international de cette 4^e édition des Awards. Des noms qui font rêver les plus passionnés d'entre nous et qui nous ont offert un réel moment de partage tout au long du processus de l'élection des plus belles voitures, aussi bien classiques que modernes. Nous vous invitons à revivre avec nous une édition que l'on n'est pas près d'oublier.



Actu événement



Pour commencer les hostilités de cette nouvelle édition, c'est au Royal Palm que le jury national nous attendait, pour pouvoir voter pour les voitures modernes par catégorie. Aux côtés des journalistes spécialistes de l'automobile à l'instar de Mohamed Akisra, Moulay Ahmed Belghiti, Jalil Bennani, Mohamed Mounadi et Hicham Smyej, ce sont d'autres passionnés des 4 roues qui ont rejoint notre

jury à savoir Aly Horma et Kamil el Kholti, sous l'œil bienveillant d'Amine Cherkaoui, membre observateur représentant l'AIVAM. Devant élire les plus belles des 4 catégories présentes, les membres du jury ont été unanimes sur certains modèles, sans se concerter à l'avance. Dans la catégorie des cabriolets, ils ont choisi de primer la pureté et l'essence même des découvrables et c'est grâce à sa ligne et sa capote en



Mr Serge Bellu et Mr Stephane Schwarz



toile que le Jaguar F-Type a remporté haut la main son trophée, qui est pour la 3e année consécutive œuvre de Lalique et qui représente cette année le cheval kazak, qui fait un clin d'œil aux Ford Mustang qui ont donné une touche d'émotion à ce plateau. Dans la catégorie des coupés, nous avons le privilège de présenter en exclusivité la Ferrari GTC4Lusso qui n'a pas laissé nos spécialistes indifférents, mais qui s'est tout de même

fait voler la vedette par la Mercedes AMG GT, qui a d'ailleurs remporté 2 trophées, puisqu'elle a également séduit nos internautes qui ont voté en masse sur nos réseaux sociaux. Autre avant-première à laquelle nous avons eu droit dans la catégorie des berlines, c'est l'Alfa Romeo Giulia, qui ne devrait plus tarder à faire sa présentation officielle sur notre marché, mais en attendant, c'est la Volvo S90 qui a séduit notre jury.



Mr Henri Pescarolo et Mr Stéphane Schwarz

Mr Stéphane Schwarz, Mr Henri Pescarolo et Mr Serge Bellu



Enfin dans la catégorie des 4x4, le charme italien a sévi et c'est le Maserati Levante qui a séduit notre jury. Bien que les voitures modernes suscitent toujours beaucoup d'intérêt, les classiques offrent du rêve, permettant à certains de retomber en enfance, en découvrant des modèles qu'ils ont admiré durant des années sans pouvoir les approcher auparavant.

Cette année, en plus du plateau exceptionnel de voitures que nous avons eu, nous avons eu droit à un jury dont la plupart des membres découvraient le Maroc pour la première fois. En effet, l'actuel directeur du design d'Aston Martin, Marek Reichman, nous a honorés de sa présence, ainsi que Stéphane Schwarz, qui est directeur du Design de Zagato Milano. Un



Mr Louis de Fabribeckers et Mr Ralph Debbas



Mr Louis de Fabribeckers et Mr Ralph Debbas

autre représentant d'un grand carrossier italien était de la partie, en la personne du directeur du design de Touring Superleggera, Louis de Fabribeckers . Le seul Arabe de ce jury n'est autre que Ralph Debbas, le CEO de W Motors, dont les supercars ont gagné en notoriété grâce, notamment, au dernier Fast &

Furious. Une légende a également rejoint notre jury, le seul, l'unique Henri Pescarolo, que les mordus de sport automobile admirent pour ses performances aux 24 Heures du Mans, entre autres. Enfin, que seraient les voitures classiques sans leur histoire et qui de mieux que Serge Bellu pour apporter ces précisions



Mr Marek Reichman et sa compagne Cecilia Muldoon



Mr Louis de Fabribeckers, Mr Hervé Arnon Demoy, Mr Ralph Debbass et Mr Marek Reichman

à nos autres membres du jury ? A l'annonce de tels noms, forcément les collectionneurs étaient aux petits soins pour présenter des véhicules dans un état irréprochable. D'ailleurs nos membres du jury ont fait le tour, modèle par modèle, allant des années 50 à 90, pour inspecter leur état, mais aussi connaître leur histoire et toutes les anecdotes les rendant spéciales. Après des délibérations, c'est lors de la soirée de gala

animée par l'irremplaçable Stéphane Roux que les vainqueurs ont été annoncés. La vedette de la soirée était sans conteste la Mercedes 300 SL de Omar Bekkari, qui a raflé 2 trophées, le premier dans sa catégorie regroupant les modèles des années 50-60, mais surtout le Trophée des Trophées qui est le plus convoité et qui lui a été décerné unanimement par le jury qui a été bluffé par son état. Mais ce n'était pas



Mr Ralph Debbass



Mr Marek Reichman



tout pour la team Bekkari, dont un autre modèle s'est distingué dans la catégorie des années 80-90 qui n'est autre que la Lancia Delta Intégrale. Autre modèle qui n'a pas laissé le jury indifférent, c'est la BMW 3.0 SC appartenant à Ahmed Zrekdi, qui a triomphé dans la catégorie des années 70-80 et enfin, c'est un modèle à l'histoire aussi originale que singulière, dont le propriétaire n'est autre qu'Hervé Arnone Demoy et il

s'agit de la Matra Jet 6.

Un jury à la renommée internationale, des modèles uniques, des collectionneurs passionnés, un public toujours au rendez-vous, voilà notre recette pour une nouvelle édition des Gentlemen Drivers Awards, qui a dépassé nos attentes. See you next year, Dear Gentlemen.



Mr Ahmed Zerkdi, Mr Henri Pescarolo et Mr Serge Bellu



Mr Fayçal Doukkali, Mr Omar Bekkari, Mr Ahmed Lghadir, Mr Karim Alami et Mr Ahmed Zerkdi.



Mr Ralph Debbas, Mr Stéphane Schwarz et Mr Louis de Fabriceckers



Mr Paul Eric Jarry et Mr Omar Bekkari



Mr Louis de Fabribeckers, Mr Ralph Debbas, Mr Stéphane Schwarz et Mr Serge Bellu



Délibération du jury



Mr Louis de Fabribeckers



Mr Louis de Fabribeckers et Mr Marek Reichman



Serge Bellu, Stephane Schwarz, Mr Paul Eric Jarry et Mr Henri Pescarolo



Mercedes 300 SL Cabriolet 1957 gagnante de la catégorie 1950-1960 et du prix Best of Show



BMW 3.0 SC 1972 gagnante de la catégorie 1971-1980



Lancia HF integral 1985 gagnante de la categorie 1981-1990



Matra Djet 6 1968 gagnante de la categorie 1961-1970



M. Omar bekkari, M. Ralph debbas, M. Henri Pescarolo, M. Marek Reichman, M. Ahmed Kseibati, M. Stephan Schwarz



Mr Ahmed Kseibati et Mme Elisabeth Bauchet-Bouhlal



Mr Ahmed Kseibati et Mr Abdelouahab Ennaciri



Mlle Doha Rehou, Hajar Dinarn Mhamed Tazi, Hayat Benabdellah, Iman Abda, Hicham Mekouar, fatima Zahra Cheftane et Mouna Banghanem



M. Aziz Rochdi, M. Amine Cherkaoui, M. Nasser Din Oubada, M. Kamal Taibi et M. Hicham Mekouar



M. Szabo Bernat, M. Ahmed Kseibati, M. Abdelwahab Ennaciri, Mme. Aziza Latif et M. Yassine Ibn Seddik



M. Jalil Bennani, M. My Ahmed Belghiti, M. Mehdi Abou Hafs, M. Mehdi Bouhafs et des invites



M. Marek Reichman, M. Ralph debbas, M. Ahmed Kseibati, M. Stephan Schwarz,
M. Louis de Fabribekers et M. Henri Pescarolo



M. Max Cohen Olivar, Mme Madi Pescarolo, M. Henri Pescarolo, M. Stephane Roux
et M. Ahmed Kseibati

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



M. Mustapha Moufid, M. Chakib Moumen, M. Kamal Taibi, M. Jawad Moulmen et M. Fayçal Lebbar

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



M. et Mme Bekkari, Mr et Mme Kholti



M. Aziz Lemghari, M. Karim Bennani, M. Hmed Zergdi et un ami



M. Faiçal Lebbar, M. Elmahedi Boughalem, M. Youssef Bouazaoui et des amis



Mme Meryem Kebbjaj, M. Paul Eric Jarr, M. Omar bekkari et son epouse



M. Jalil Nakmouch, M. Ahmed Lghadir, M. Faïçal Dokkali et M. Hicham Filali



M. Stephane Roux, Mme Horma, M. Aly Horma, M. Ahmed Kseibati et M. Max Cohen Olivar



M. Charkaoui Amine, Mme Sylvie Elbaz, M. Sebastien pencet et M. Alexandre Allanic



M. Omar Bekkari recevant le trophée catégorie 41-50 pour sa Jaguar XK 120



M. Hicham Mekouar, M. Alexandre Allanic, M. Jalil Bennani et M. Koudama Zerwal



CATÉGORIE 4x4



Maserati Levante, vainqueur de la catégorie 4x4



CATÉGORIE CABRIOLET



Jaguar F Type Spyder, vainqueur de la catégorie Cabriolet



CATÉGORIE BERLINE



Volvo S90, vainqueur de la catégorie Berline



CATÉGORIE VOTE PUBLIC



Mercedes AMG GT, vainqueur de la catégorie Coupé et du vote de Public

Motors

Actu évènement







Mr Amine Bouhelba de Royal Palm and Resort avec Mr Ahmed Kseibati





Mr Mehdi Bouhafs, Mr HENri Pescarolo, Mr Serge Bellu et Mr Ralph Debbass





Mr Fayçal Lebbar, Mr Henri Pescarolo, Mr Louis de Fabribeckers et Mr Ralph Debbass



Mr Ahmed Belghiti, Mr Kamil Kholti, Mr Jalil Bennani, Mr Stéphane Roux, Mlle Hajar Bababrik, Mr Henri Pescarolo, Mr Serge BELLU, Mr Ralph Debbass et Mr Louis de Fabribeckers



Mr Achraf Hejjaji et Mr Serge Bellu



Mr Stephane Roux, Mlle Hajar Bababrik, Mr Henri Pescarolo et Mr Serge Bellu

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



Mr Ahmed Belghiti, Mr Kamil Kholiti, Mr Jalil Bennani, Mr Stephane Roux, Mr Henri Pescarolo, Mr Serge Bellu, Mr Ralph Debbass et Mr Louis de Fabrikers, Mr Ahmed Kseibati.
Mr Fayçal Lebbar, Mr Achraf Hejjaji, Mlle Hajar Bababrik et Mr Mehdi Bouhafs

men MEMBERS

NE



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ITALDESIGN

FILIPPO PERINI

DESIGNER OF EXTREME

CARACTÈRE

SECMA

EP TENDER

ALLEE
2100

HALLE

TECHART

GTZERO





**FILIPPO
PERINI**

DESIGNER OF EXTREME



L'homme qui a repris le flambeau du bureau de design de Giugiaro, après 12 ans de bons et loyaux services chez Lamborghini, durant lesquels la marque a connu un essor fulgurant sur le plan du design, nous a accordé une rencontre au cours de laquelle il a su nous transmettre sa passion, dans chaque mot prononcé.

Ingénieur en génie mécanique, Filippo Perini a finalement intégré le monde de l'automobile en tant que designer. Faisant ses armes chez Alfa Romeo, il a connu Walter de Silva, qui l'a pris sous son aile et qui a été présent dans chacune de ses étapes professionnelles. Une fois qu'il a intégré le groupe Volkswagen, il n'a cessé de grimper les échelons, jusqu'à prendre la tête du design de Lamborghini. C'est à ce moment-là que le public a pu réellement apprécier son travail. Aujourd'hui l'Italien est le directeur de la division > de style d'Italdesign, qui travaille aussi bien pour les marques du groupe que pour des marques externes, qui font appel à ses services.



FILIPPO PERINI

DESIGNER OF EXTREME



À quel âge vous avez découvert votre passion pour le monde automobile ?

Quand j'étais enfant, j'étais vraiment attiré par les voitures et je demandais toujours à mes parents de m'acheter seulement des voitures. Je ne voulais pas d'autres jouets. J'étais attiré par les moteurs et tout ce qui concernait de près ou de loin le monde des 4 roues. J'étais tout le temps en train d'imiter le bruit des moteurs et j'étais capable de reconnaître les modèles uniquement par le bruit des moteurs. J'avais de miniatures 1/43. Je les collectionnais, mais en fin de compte, je les détruisais, parce que je les utilisais, mais heureusement, ma mère en a pu sauver quelques unes, qui sont encore aujourd'hui dans mon bureau. En fait, c'est quand j'avais 4 ans que j'ai commencé à faire des modifications, parce que je n'étais jamais satisfait du design.

Comment ont été vos débuts dans le design automobile ?

Nous avons fait une visite au centre de design d'Alfa Romeo. Le coordinateur de l'équipe estudiantine nous a offert de faire le projet final pour avoir notre diplôme à l'université. Un de mes collègues a refusé, alors que moi, j'ai bien évidemment profité de l'occasion et cela a été le début de ma carrière. Après, j'ai rencontré Walter Da Silva et j'ai passé 2 ans en tant que stagiaire au sein de l'entreprise sans être rémunéré, en attendant d'être embauché, en 1996. Mais c'était intéressant, parce que, certes, j'avais déjà mon diplôme d'ingénieur en génie mécanique, mais je venais tout juste d'avoir

celui de designer. J'essayais du coup de gagner un peu d'argent, en faisant du freelance. Je travaillais le soir pour une autre entreprise, ce qui m'a permis de toucher un peu à tout et de surtout ouvrir mon esprit à de nouvelles propositions. Cette expérience m'a permis de me rendre compte qu'il était aussi possible de survivre sans les voitures dans le parcours professionnel et que si on n'ouvrait pas son esprit, on serait pris au piège, quant au design. Avec la vie qu'on mène c'est compliqué pour nous d'avoir le temps de nous inspirer et de développer notre créativité. Parce que plus on a de responsabilités, plus on est amenés à avoir des réunions que ce soit avec les équipes de management ou de design et c'est épuisant. En fin de compte, vous êtes plus dans un rôle de management et supervision et vous n'accomplissez pas votre mission réelle, qui est le design. Pour mon poste, c'est quelque chose que je dois faire, mais je ne vous cache pas que j'aime aussi soumettre ma proposition quand nous commençons un nouveau design, parce que cela me permet de bien connaître le projet et surtout de découvrir si quelqu'un le fait mieux que moi. Vous savez, la complexité des projets et des entreprises fait en sorte que le travail soit en équipe, il est impossible que ce soit une personne qui fasse le design de A à Z. Le travail en équipe permet d'avoir une vision globale et un regard nouveau sur les choses. Pour moi c'est la meilleure façon de travailler, puisqu'on est dans le partage. C'est pour cette raison que nous sommes en train de restructurer cette entreprise. Au lieu d'avoir une seule grande équipe de design, je préfère avoir plusieurs groupes restreints qui soient capables de prendre en charge différents projets à proposer



FILIPPO PERINI

DESIGNER OF EXTREME

aux entreprises externes. Et cela marche vraiment, puisque les gens s'impliquent davantage et sentent qu'ils font partie intégrante de ce projet.

Vos premiers pas dans le design, c'était chez Alfa Romeo. C'était un choix ou une pure coïncidence ?

J'ai toujours été attiré par Alfa Romeo. Depuis mon plus jeune âge, je suivais les mules et j'essayais de les rattraper. Quand les voitures s'arrêtaient, on parlait avec les techniciens. Cette passion pour les italiennes, je l'ai héritée de mon père, il faut dire était un vrai fan de Lancia et la première voiture que j'ai conduite c'était une Beta. Mon père en était vraiment fou. Il avait une Lancia Flavia Coupé velvet, c'est la 2e voiture que j'ai conduite.

Comment était votre conception du design à votre arrivée chez Alfa Romeo ?

C'était vraiment une belle expérience. J'étais encore étudiant, j'ai commencé chez eux en tant que stagiaire et j'apportais ce sang neuf que recherchait la marque à ce moment-là. Je n'étais pas encore designer, mais j'avais l'opportunité de travailler avec une équipe de gens talentueux avec à leur tête Walter Da Silva. J'ai beaucoup appris de cette expérience. Vous savez, à l'école, on vous donne la base pour faire un design, mais c'est réellement sur le terrain que l'on apprend à le faire. J'ai passé 9 ans au design studio. J'ai notamment travaillé sur la fameuse 1966, j'avais commencé par une one-off parce que j'étais toujours en train de demander la chance de faire un design complet d'un cabriolet. J'ai également travaillé sur une version barquette de la GTV. Après cela, j'ai fait le restyling de la GTV Spyder. Par la suite, j'ai aussi participé au design de la 156. J'ai également été impliqué dans le dessin de la 147. J'avais collaboré notamment avec Wolfgang Egger, qui était responsable du projet. J'ai eu l'occasion de travailler avec lui à plusieurs reprises et pour la 147, j'ai fait plusieurs designs, que ce soit la partie avant ou arrière. C'était très inspirant. Après avoir lancé la 147, nous avons présenté la Nuvola Concept, qui a réellement créé la surprise à ce moment-là et qui continue de faire parler d'elle aujourd'hui encore. C'était un très beau concept, que nous avons cédé par la suite à Seat. À ce moment-là, j'étais sur 3 projets, le Spider, la Sportiva et la 159. J'ai pu suivre le développement step by step de la Sportiva, pour donner naissance à la 8C Competizione. Mais c'est à ce moment-là que le climat au sein de l'entreprise n'était plus aussi favorable et Walter Da Silva m'avait déjà proposé de le rejoindre chez Audi et j'ai donc décidé de le suivre. Et c'était un très bon choix, puisque dès mon arrivée, j'ai été impliqué dans des projets intéressants.

Parlez-nous de votre passage chez Audi





À peine arrivé, j'ai fait une proposition pour la A5 Coupé. Je pouvais dessiner un nouveau concept. Da Silva m'a donc proposé de rejoindre l'équipe de Luc Donckerwolke, au design center de Lamborghini, avec lequel j'ai travaillé pendant 2 ans. Je me suis beaucoup amusé, notamment avec le restyling de la Murcielago, la Gallardo, la Superleggera.

Tout en étant chez Lamborghini, nous faisons également des propositions pour les autres marques du groupe VW, notamment la Audi A8, différents modèles de Seat, mais aussi Volkswagen, avec la Polo. C'était une belle époque, puisque nous travaillions sur des projets tellement différents. C'était enrichissant.

En 2004, je travaillais pour Lamborghini, tout en étant chez Audi. Ce n'est qu'en 2005 que j'ai rejoint Lamborghini en Italie, avec Luc qui était mon boss. En 2007 quand il est parti pour Seat, j'ai pris la tête du Design Lamborghini.

Quel modèle de Lamborghini considérez-vous comme votre plus belle œuvre ?

Celle qui aura toujours une place spéciale pour moi, c'est sans doute l'Aventador. Car ce projet a été mis au point par une équipe très réduite. C'était vraiment une innovation au niveau du design et pas seulement pour Lamborghini. Avant le lancement de l'Aventador, nous avions présenté le Facelift de la Murcielago et les ventes ont tout de suite explosé. Les ventes ont quasiment doublé. Nous sommes passés de 250 à 500 exemplaires vendus par an, c'était vraiment incroyable. Alors forcément, pour l'Aventador, il fallait faire mieux. Et dites-vous que nous travaillions pour une marque dont chaque modèle se transformait lui-même en sous-marque. Si nous parlons par exemple de la 250 SWB, seuls les connaisseurs savent de quel modèle de Ferrari il s'agit. Mais par contre, quand nous parlons de Miura, Countach ou Diablo, les gens ont tout de suite une image en tête. Ce ne sont pas seulement des voitures, ce sont des icônes. Du coup, c'était vraiment stressant. J'étais tout seul à la tête du design. Bien évidemment, il y avait Walter à la tête du groupe et il fallait lui présenter un nouveau projet qui donnerait naissance à une autre icône au sein de la marque. Et c'est là que je me suis rendu compte que le seul moyen de se distinguer et de survivre, c'était de s'amuser, et c'est ce que nous avons fait. Au départ il y avait un concours avec Seat, toujours dirigée par Luc, Italdesign, Design Studio de Munich et mon équipe, qui était composée de 4 personnes à peine. Personne ne croyait en nous. D'autant plus qu'au même moment, nous travaillions sur la Reventon Roadster en premier lieu. Le deal, c'était de nous laisser prendre en charge la partie design et de faire appel à un département externe pour la production. Alors que notre proposition était prête, nous avons décidé juste avant

FILIPPO PERINI

DESIGNER OF EXTREME

la présentation de la modifier, pour avoir un résultat complètement différent. En à peine 2 semaines et demi, nous avons pu avoir un modèle complètement nouveau. J'ai montré le modèle à Walter avant la présentation et il n'en revenait pas. C'est donc ainsi que nous avons remporté le concours. Après, pour la dernière présentation nous nous sommes rendus en Afrique du Sud en plein désert. C'était comme aller voir les OVNI et au milieu il y avait un camion transportant l'Aventador et Walter Da Silva dès qu'il a vu la voiture il ne pouvait plus arrêter de dire « Mais qu'est ce que c'est que ça ? ». En l'espace d'un instant, le paysage est devenu futuriste.

Comment avez-vous vécu la transition entre un constructeur généraliste comme Alfa Romeo et une marque qui fait des supercars, telle que Lamborghini? Quelle était la difficulté ?

Pour dire vrai, je n'ai pas eu de problèmes sur ce plan là, vu que les deux marques sont italiennes. Je dois dire que Chez Alfa Romeo, on m'a appris à parler de façon très technique et avec mon acquis, dès mes débuts chez Lamborghini, j'ai commencé à utiliser ces outils et à pousser mon équipe à créer de nouveaux projets et la marque a immédiatement réagi, grâce au savoir-faire en matière de fabrication de matériaux composites et de la création de nouveaux châssis, notamment.

Comment a été votre relation avec Walter Da Silva ?

Elle est juste incroyable. Cela fait maintenant plus de 10 ans que je travaille avec lui. Si j'ai commencé dans le monde du design, c'est grâce à lui. C'est lui qui m'a proposé de faire mon projet de fin d'études au sein d'Alfa Romeo, mais petit à petit, comme j'étais un des plus jeunes du centre de design, il a commencé à m'impliquer dans des projets pour travailler avec lui. Il me disait souvent qu'il était content de mon attitude toujours à la recherche de quelque chose de nouveau. Quand il est parti de chez Alfa Romeo il m'a proposé de le rejoindre mais je ne me sentais pas encore prêt, mais à la deuxième reprise quand il a repris contact avec moi, je n'ai pas hésité une seconde. Je devais juste finir la 8C Competizione, dont j'étais responsable. De vos réalisations, quel supercar aimez-vous le plus ? Pour moi, c'est sans conteste la Sesto Elemento, car j'ai travaillé sur tous les aspects, que ce soit le design extérieur ou intérieur. C'était réellement un projet complexe. Pour moi c'est une des meilleures voitures sur le marché.

Après Lamborghini, vous avez pris la tête de la division de style d'Italdesign, en remplacement de Giugiaro. C'est vraiment une grande responsabilité.

Bien évidemment, c'est une grande responsabilité pour





moi et surtout un devoir de respecter tout ce qu'il a fait. C'est l'un des meilleurs designers au monde. Il a été à l'origine de nombre de chefs-d'œuvre. En prenant ce poste, j'étais moins stressé, parce que le plan c'était de rester là avec Walter, un autre maître du design et de travailler avec lui, mais quand il a pris sa retraite, c'est moi qui suis resté aux commandes. Mais j'essaie de ne pas y penser tous les jours, c'est exactement ce que j'ai fait quand je suis devenu responsable du design chez Lamborghini. Parce que croyez-moi, que l'on vous demande de faire mieux que Giugiaro, Bertone ou encore Zagato, c'est vraiment difficile. Chaque voiture devient une icône et chaque projet est un test. Faire quelque chose de bien, ce n'est jamais assez dans ce monde. Il faut constamment se surpasser. C'est ce que j'essaie de faire chez Italdesign, faire de mon mieux pour contrôler cette entreprise, qui avait besoin d'une restructuration et le département du design encore plus. Mais aujourd'hui, il va de mieux en mieux. C'est maintenant que je commence vraiment à m'amuser. Pour moi, c'est ma principale motivation. Et nos efforts commencent à payer, puisque nous sommes en train de travailler sur différents projets pour des entreprises externes, pas seulement pour les marques du groupe. C'est toujours un challenge pour nous.

Et si nous parlions un peu de vos projets futurs ?

Mon principal objectif en ce moment, c'est de respecter l'histoire de cette entreprise. Nous avons beaucoup de projets en cours et notre but est de maintenir à nos clients satisfaits.

Quels modèles, toutes marques confondues, vous font rêver ?

Il y a beaucoup de modèles, à vrai dire, dont certains que je ne peux pas me permettre, parce qu'ils sont très chers. J'adore la Miura, l'Alfa Romeo TZ3 Stradale, la Ford GT 40. Je ne sais pas qui en est le designer mais je l'aime beaucoup. Il y a aussi la Jaguar E-Type et bien évidemment la Lancia Stratos, la Giulia GT Bertone dessinée par Giugiaro. Aujourd'hui, j'aime bien aussi la Lotus Seven, que je me suis d'ailleurs achetée. Cette voiture n'a tout simplement pas de design.

Quelles voitures avez-vous dans votre garage ?

J'ai la Caterham Seven, l'Alfa Romeo Duetto Spider, la GT40 et j'ai l'Audi A6 All Road que je conduis au quotidien. Je fais plus de 300 km par jour .

Avez-vous d'autres hobbies ?

J'aime beaucoup nager, je faisais de la plongée quand j'avais du temps. Et je fais beaucoup de karting avec mes enfants aujourd'hui.



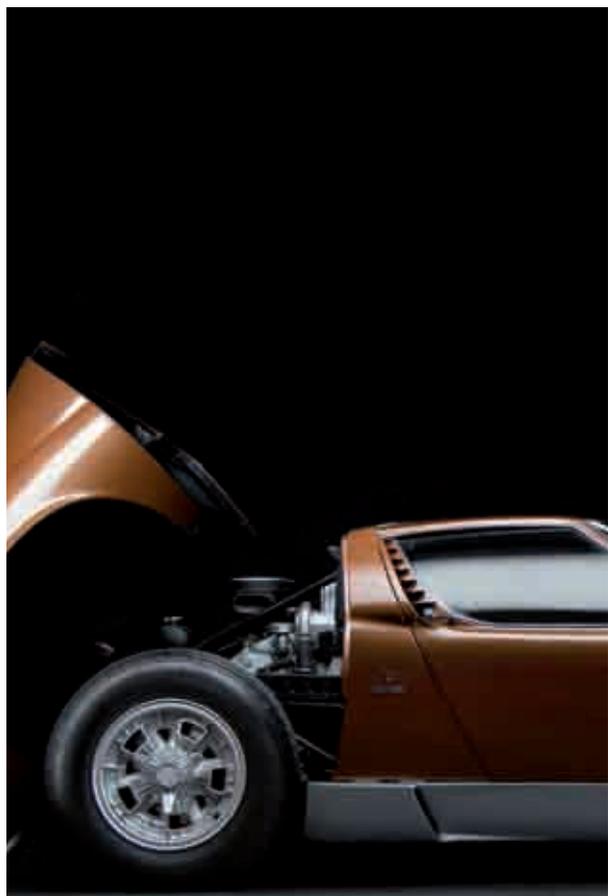
par Hamid Benmaarouf

*Lamborghini***MIURA**LE TAUREAU
INDOMPTABLE

Il y a un demi-siècle, Lamborghini commercialisait l'une des sportives les plus mythiques de l'histoire: la Miura. Ce coupé mythique a fortement contribué à établir la légende de la marque italienne des voitures de sport Lamborghini. Puissante et racée, la Miura est aussi la première Supercar de l'histoire moderne avec son V12 en position centrale arrière.







Toujours novateur et cherchant à être à l'avant-garde, Lamborghini présente en 1966, ce que certains considèrent comme la première super sportive au monde : la Lamborghini Miura dans sa première version, la P400.

Chez les amateurs des voitures de sport, Lamborghini fait partie des références au même titre que Ferrari ou Porsche. Son histoire a marqué d'une empreinte indélébile le paysage automobile contemporain. Derrière cette success story se trouve un homme très ambitieux, Ferruccio Lamborghini. Ce dernier créa en 1951 une entreprise de construction de tracteurs agricoles. Rapidement, Lamborghini devient le troisième industriel fabricant de tracteurs en Italie, derrière Fiat et Ferguson.

En 1963, la première voiture de Ferruccio Lamborghini voit le jour sous la forme d'un concept car : la Lamborghini 350 GTV. Présentée au Salon de Turin, elle est réalisée en tôle d'aluminium par Sargiotto, un carrossier de Turin. Le modèle finalement commercialisé portera le nom de 350 GT et se distinguera par des formes plus adoucies que celles du concept car. La finition est également en net progrès par rapport au prototype. Après avoir corrigé les imperfections de ses débuts, la première Lamborghini a atteint sa pleine maturité avec la 400 GT. Son statut de remarquable voiture de grand tourisme, dont les qualités sont unanimement reconnues, lui permettent de rivaliser avec les ténors de sa catégorie !

Toujours novateur et cherchant à être à l'avant-garde, Lamborghini présente en 1966, ce que certains considèrent comme la première super sportive au monde : la Lamborghini Miura dans sa première version, la P400. Elle devient vite une icône, notamment avec la SV, plus puissante et luxueuse. Elle est immortalisée par sa présence au générique de début du film "The Italian Job" (L'or se barre), de 1969, avec Michael Caine. Le nom Miura, a été choisi pour l'influence que les taureaux ont eue sur Ferruccio Lamborghini, qui a voulu donner le nom de Miura à la voiture, en honneur de l'éleveur de taureaux de combat M. Eduardo Miura Fernandez.

La Miura est d'abord un look époustouflant, que l'on doit au carrossier Bertone et à un petit nouveau, un certain Marcello Gandini. Un designer à qui l'on doit, entre autres, l'Alfa Montréal, la Bugatti EB110. Gandini donnera par la suite à Lamborghini une flopée de modèles historiques, tels que les Jarama, Urraco, Countach et Diablo, pour ne citer qu'elles. Il est vrai que la Miura est très belle, avec son capot avant bas et plongeant et ses grilles noires typiques, telles les branchies d'un requin.

La P400 invente une nouvelle niche de voitures aux performances exceptionnelles, grâce à son V12 3,9 l central de 350 ch (la Lotus Championne du Monde de F1 en 1965 dépassait de justesse les 200 chevaux !!!). Il était alimenté par 4 carburateurs à triple-corps de marque "Weber" et un allumage double coiffait le moteur. Une transmission entièrement synchronisée à 5 rapports était accouplée à ce moteur, dont la lubrification s'effectuait par carter sec. Les performances étaient exceptionnelles pour l'époque : un 0 à 100 en 6,7s et la vitesse de pointe annoncée



La P400 invente une nouvelle niche de voitures aux performances exceptionnelles, grâce à son V12 3,9 l central de 350 ch.



Le châssis de la Miura était réalisé à l'aide de caissons d'acier soudés les uns aux autres, avec une structure en acier et tôles en soubassement, avec beaucoup de trous pour alléger le poids.

pour 280 km/h.

En optant pour une position centrale arrière de son moteur, Lamborghini prend de court Ferrari, qui à l'époque ne voulait pas entendre parler d'une telle configuration et cantonnait ses moteurs à l'avant. Seul Ford, de l'autre côté de l'Atlantique, avait opté pour cette solution à l'époque, avec la GT40. Grâce à cette cavalerie, la Miura développait une vitesse maximale de 280km/h. Les freins, eux, étaient à disques aux quatre roues et provenaient de la compagnie "Girling". Enfin, les suspensions, entièrement indépendantes, se composaient de doubles leviers triangulés (double wishbone). Pour la petite précision, le grand succès de la Miura obligea Ferrari, chantre du V12 « à l'avant » avec la Daytona, à abandonner la configuration moteur à l'avant pour choisir celle du moteur au centre.

Le châssis de la Miura était réalisé à l'aide de caissons d'acier soudés les uns aux autres, avec une structure en acier et tôles en soubassement, avec beaucoup de trous pour alléger le poids. Original, l'arrière complet de la voiture basculait, afin de faciliter l'accès au moteur. La section avant basculait également pour donner



accès au pneu de secours et au radiateur. Des phares de type basculant équipaient la voiture, afin de faciliter sa pénétration dans l'air.

À l'intérieur, l'habitacle se drapait de cuir, des sièges jusqu'au tableau de bord. La climatisation et les vitres électriques figuraient parmi les options. Quant à la capacité de chargement, il ne fallait pas trop y compter, vu le pedigree sportif de la bête. Les plus exigeants devaient se consoler avec un coffre à bagages de petite dimension se trouvant à l'arrière. Or son utilisation n'était pas très recommandée puisqu'il était souvent souillé par les projections d'huile de l'échappement.

Aussitôt, les commandes affluent, d'autant que la voiture s'illustre à l'ouverture du Grand Prix de Monaco. Mais sa mise au point tâtonne, avec une commercialisation qui ne démarrera qu'au printemps 1967. De nombreux éléments posent encore problème : ventilation de l'habitacle, réglages de suspension, transmission, etc. Le différentiel autobloquant sera finalement abandonné...

Pour corriger ces défauts, la Miura S, première

évolution du modèle, est lancée au Salon de Turin de 1968. La finition et le confort apparaissent en net progrès. L'intérieur a été partiellement revu et les vitres électriques font désormais partie de l'équipement de série. Dans la foulée, le moteur gagne vingt chevaux pour atteindre les 370 ch à 7.700 tours, grâce à ses quatre gros Weber triple-corps ! Dans cette déclinaison, la Miura connaîtra quelques évolutions la rendant encore plus efficace : suspension arrière aux réglages différents, joints de transmission homocinétiques, disques de freins ventilés...

La Miura connaît un succès commercial dépassant largement les attentes de la marque, pour laquelle elle ne devait constituer qu'un vecteur image. La demande s'avère très supérieure aux capacités de fabrication de l'usine. Dès 1967, 150 exemplaires sont tout de même produits, le chiffre record étant atteint l'année suivante avec 184 unités.

À l'occasion du Salon de Bruxelles 1968, une déclinaison roadster de la Miura est présentée au public. Elle constitue une grande réussite esthétique, grâce au coup de crayon inspiré de Bertone. Le roadster reçoit



également un arceau, qui l'apparente à la formule Targa chère à Porsche. La partie arrière a été partiellement redessinée et l'inclinaison du pare-brise accentuée. A l'intérieur, les commandes et cadrans sont groupés sur la console ... Hélas, ce superbe exercice de style restera sans lendemain.

En 1971, Lamborghini présenta la Miura finale, la plus parfaite, la meilleure, la plus rapide et aujourd'hui la plus cotée et recherchée : Miura P 400 SV (où SV signifiait Super Veloce Super Rapide en italien). La nouvelle bête éliminait les cils autour des phares, les ailes postérieures sont élargies pour abriter des pneus plus grands (235/15/60) et le moteur exprime une puissance de 385 chevaux, capables de générer une vitesse maximum de 295 km/h et un 0-100 km/h

en 5,5 secondes !! Cette version très endiablée sera produite jusqu'en octobre 1973, à 150 exemplaires.

Aujourd'hui, la Lamborghini Miura fait partie de l'olympes de toutes les voitures qui ont fait l'histoire du style, de la mécanique et de l'aérodynamisme du secteur automobile. La preuve en est qu'elle reste parmi les voitures sportives d'époque les plus désirées aussi bien par les collectionneurs que par les passionnés. D'ailleurs, la dernière Miura a été cédée lors d'une vente aux enchères, c'était une SV vendue pour l'incroyable somme de 1.705.500 dollars.

*La demande s'avère très supérieure
aux capacités de fabrication de
l'usine. Dès 1967, 150 exemplaires
sont tout de même produits, le
chiffre record étant atteint l'année
suivante avec 184 unités.*



par Lina Mouafak



YAMAHA

TRACER 700



Il suffit parfois de peu de choses pour faire la différence. On a beau savoir que la Tracer 700 repose sur la même base mécanique et partie cycle que la MT-07, une fois en selle, elle offre des sensations relativement différentes. Fini le petit roadster virevoltant et bienvenue au touring expressif, avec dos droit, jambes moins repliées et protection pour assurer sur de longues distances.



Pour la partie la plus visible, on note l'apparition d'une tête de fourche dotée d'une double optique, marque de fabrique de la famille Tracer, initiée par la 900. Mais la Tracer se dote aussi de pare-mains très bien pensés. Petits, mais bien dessinés, ils donnent une touche sportive et touring.

La Tracer, contrairement à ses sœurs roadster ou vintage, est équipée de vraies poignées de maintien pour le passager. De quoi permettre d'envisager sereinement de voyager à deux. D'autant que Yamaha a prévu toute une gamme d'accessoires, des valises latérales par exemple. Le corps profite aussi d'une bonne protection de la part d'un pare-brise réglable facilement sur 28 positions.

D'un seul tenant, la selle est nettement plus adaptée pour accueillir deux passagers et sur de plus longues distances que celle de la MT-07. Malgré sa hauteur de 835 mm, elle ne rend pas la Tracer 700 intimidante. Elle est suffisamment basse et étroite, tout le monde ou presque peut poser les pieds à terre. D'autre part, les repose-pieds ont été abaissés par rapport au roadster. Hormis le fait que cela la rende plus touring dans l'âme, les grandes jambes sont moins repliées que sur le roadster. En outre, le guidon est lui aussi plus haut. Cela permet d'adopter une position plus droite que sur la MT-07, plus adaptée aux trajets au long cours, en somme.

La Tracer 700 repose sur la plateforme de la MT-07. On trouve les mêmes disques et étriers de frein. 282 mm de diamètre et 4 pistons à l'avant. 245 mm et 2 pistons à l'arrière. Le cadre est identique. La fourche aussi, même si ses réglages ont été revus. L'instrumentation plutôt complète est aussi issue de la MT-07. Le feu arrière est là encore strictement le même. Enfin, on retrouve le bicylindre "Crossplane" CP2 de la MT-07. Sa puissance et son couple, 75 ch environ et 68 Nm ne bougent pas. Ce serait d'ailleurs dommage, car avec un poids tout plein fait de 196 kg, la Tracer 700 bénéficie du meilleur rapport poids-puissance de sa catégorie. Beaucoup d'éléments lui sont propres, pour lui donner un caractère plus voyageur. En effet, son réservoir passe à 17 litres, ce qui permet d'envisager des parcours d'environ 300 km sans problème. Les écopes protègent suffisamment, les repose-pieds sont caoutchoutés, pour le pilote comme pour le passager. La boucle arrière est revue pour supporter l'ajout de valises latérales et l'empattement a été augmenté de 50 mm en allongeant le bras oscillant. Et surtout, le réglage des suspensions a été modifié.

La Tracer 700 est vraiment une bonne surprise. On comprend mieux pourquoi Yamaha semble vouloir insister pour qu'on l'appelle Tracer 700 et non MT-07 comme c'est pourtant écrit sur le carénage. C'est une vraie porte d'entrée vers les motos touring et non un roadster caréné comme pouvait l'être la Fazer.



HUBLLOT

MP-05 LAFERRARI SAPPHIRE

Si le design original de la MP-05 LaFerrari² a été créé de manière à mettre en scène la beauté de son moteur, son alter ego au boîtier taillé à même le saphir nous donne l'impression d'un mouvement littéralement suspendu dans l'air. A 360 degrés, il permet d'admirer tous les détails d'un mouvement record. Avec la MP-05 LaFerrari² Sapphire, Hublot nous fait entrer dans un univers surnaturel.

Lancée en 2013, la MP-05 « LaFerrari » créée en hommage au supercar éponyme, a imposé son architecture unique et ultra complexe. Les lignes de la MP-05 LaFerrari sont le fruit d'une étroite collaboration entre les designers et constructeurs mouvement Hublot et Flavio Manzoni, le designer star de Ferrari.

Le mouvement est désormais entièrement à portée de regard, puisqu'il se dévoile à 360 degrés. Il semble comme suspendu dans l'air, dans cet écrin de saphir taillé sur mesure pour lui. À bien y réfléchir, ce moteur a enfin la carrosserie sculpturale qu'il mérite. La carrure en saphir se compose de 7 éléments usinés à partir de 7 blocs de saphir et nécessite plus de 600 heures de travail. L'architecture très complexe du boîtier a constitué un défi supplémentaire pour le tailler dans le saphir grâce à un usinage 3D. Au final, 18 mois de développement et un boîtier de 53,5 grammes au poignet.

Révélant son caractère hypnotique, le mouvement HUB9005.H1.PN.1 affiche 637 composants et un tourbillon vertical suspendu. Les ingénieurs ont même taillé le pont du mouvement avec le lettrage

Hublot dans ce matériau transparent, le plus dur après le diamant. À la verticale, la petite seconde s'affiche grâce à un cylindre transparent, fixé sur la cage du tourbillon suspendu. Les heures et minutes apparaissant sur la droite des barillets et la réserve de marche sur leur gauche, sont aussi indiquées par des cylindres transparents.

Un garde-temps qui attire le regard, surprend et invite à la contemplation. Son apparente invisibilité fascine à tel point qu'il en devient un objet hautement visible et désirable.

Venant parfaire son design exceptionnel, la MP-05 LaFerrari² Sapphire est dotée d'un bracelet transparent en silicone, dont le fermoir présente aussi des composants taillés dans le saphir. Respectant les perspectives de cette pièce au look ultra futuriste, la montre se remonte grâce à un mécanisme activé par un tournevis automatique à l'instar des pneus de Formule 1®.

Modèle rare, édité à 20 exemplaires, la MP-05 « LaFerrari » Sapphire s'inscrit déjà comme un collector.





Romeo Y Julieta Capuletos

La marque Roméo y Julieta est mise à l'honneur pour les Éditions Limitées 2016, avec un magnifique module appelé Capuletos.

Le cigare Roméo y Julieta Capuletos Edition Limitée 2016 est un habanos de type Grand Robusto ou Robusto Extra, habillé d'une belle feuille de cape maduro.

*À l'allumage,
il démarre
tranquillement,
présentant une
puissance bien
dosée, avec des
touches de bois
et de terre mêlés.*



Les larges dimensions de ce Habanos au format Sobresalientes (53x153 mm) lui permettent d'exprimer pleinement les arômes typiques de la marque Romeo y Julieta. Comme toutes les éditions limitées, ces cigares sont élaborés à partir des meilleures feuilles de tabac de la région de la Vuelta Abajo. Toutes les feuilles de tabac utilisées pour les éditions limitées sont au minimum vieilles deux ans, avant l'élaboration des cigares.

Romeo et Julieta Capuletos 2016 Edición Limitada, a été présenté dans la ville italienne de Vérone, le 21 septembre 2016, une première dans le monde entier. L'événement a été organisé par Diadema S.p.A., Distributeur exclusif de Habanos en Italie et Habanos, S.A.

Les noms des amants de Vérone et des Capuletos étaient en fait, des références évidentes à l'œuvre littéraire de Shakespeare, Romeo y Julieta et la famille véronaise des Capulet.

Le tirage un peu facile à cru décline de la brioche dorée, du cuir et du thé. L'attaque est douce et les arômes jouent avec le bois sec, la réglisse, le café léger et le cuir vieilli. Le tout est fondu. Par la suite, la pièce monte en puissance, alors que le café et le cuir s'affirment. Le Romeo y Julieta reste néanmoins bien balancé, gourmand, et épicé. On ne peut qu'apprécier une telle prestation, toute en nervosité et en élégance. C'est un havane parfaitement disposé, à la fois fidèle à la ligne Romeo et novateur.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DE GUEUX

Le circuit de Reims-Gueux, connu également sous le nom de circuit de Reims, était un circuit historique de forme triangulaire, spectaculaire, situé à environ 5 km à l'ouest de Reims, entre les villages de Thillois et de Gueux.





union

GRAND PRIX
FEDERAL
TOURISME

1952

L'EQUIPE

Automobile Touristique

MAGNAT

MAZDA

MAZDA

PERODI

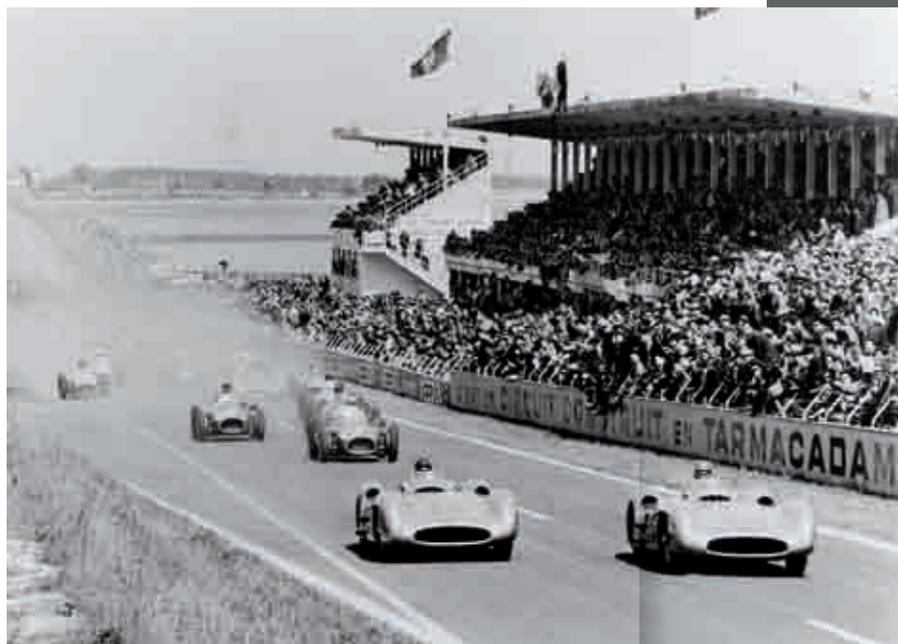


Évasion de rêve

Gueux ne vous dit certainement rien. Pourtant, au milieu du XXe siècle, c'était un endroit fameux, le lieu où il fallait être. Alors que le mythique Stade de Reims réalise ses exploits à deux pas de là, le circuit de Reims-Gueux voit s'affronter les plus grands pilotes de ce monde : Fangio, Hawthorn, Brooks, Brabham, Chiron, Wimille, Trintignant, Ligier et d'autres marquent de leur empreinte ce circuit, inauguré en 1926.

D'un tracé de 7,816 kilomètres de long, il empruntait deux routes départementales et une portion de la route nationale 31. On y dispute les premiers Grands Prix de Formule 1 (de 1950 à 1966), le Grand Prix de la Marne, les 12 heures de Reims, considérées comme la revanche des 24 Heures du Mans. Ce circuit, qui emprunte des routes publiques, est alors une référence, l'un des plus rapides du monde, au même titre que Monza ou Spa.

Cela ne durera pas. En 1969, les quatre-roues prennent la tangente. En 1972, les motos font de même. La suite est moins glorieuse. Les lieux deviennent une immense friche à ciel ouvert au milieu de laquelle les automobilistes passent toujours. La scène a de quoi surprendre. Dans la Marne, quelques centaines de mètres après la sortie de Gueux, ce ne sont pas des vignes qui bordent la route, comme souvent sur ces terres de champagne. À la place, sur la droite, on aperçoit une immense tribune grisâtre, à laquelle répond à gauche un autre bâtiment tout en longueur, dont les frontons affichent de rutilants « Jaguar », « Elf », « BP », « L'Union » ou « L'Équipe »²



En 2004, des locaux réagissent et se réunissent en association, conscients de posséder un patrimoine original. Les bénévoles se mettent alors à l'ouvrage : débroussailler, nettoyer les ordures, puis commencer à repeindre les enseignes murales qui bordaient le circuit... lequel retrouve un peu d'allant, au point d'être inscrit aux Monuments historiques !

En 2016, si l'immense tribune est encore interdite au public, plusieurs infrastructures ont été rénovées. Dimanche 18 septembre, on y a célébré à la fois les 90 ans du circuit, les 50 ans de la victoire de Jack Brabham et les 40 ans de la Renault 5 Alpine. Ces manifestations attirent notamment les Britanniques, férus de sports automobiles.





par Antoine Delmas

François BRUÈRE

1961 (Le Mans - France)

Peintre, sculpteur.

Né au Mans le 18 juin 1961.

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

Membre de la maison des artistes.

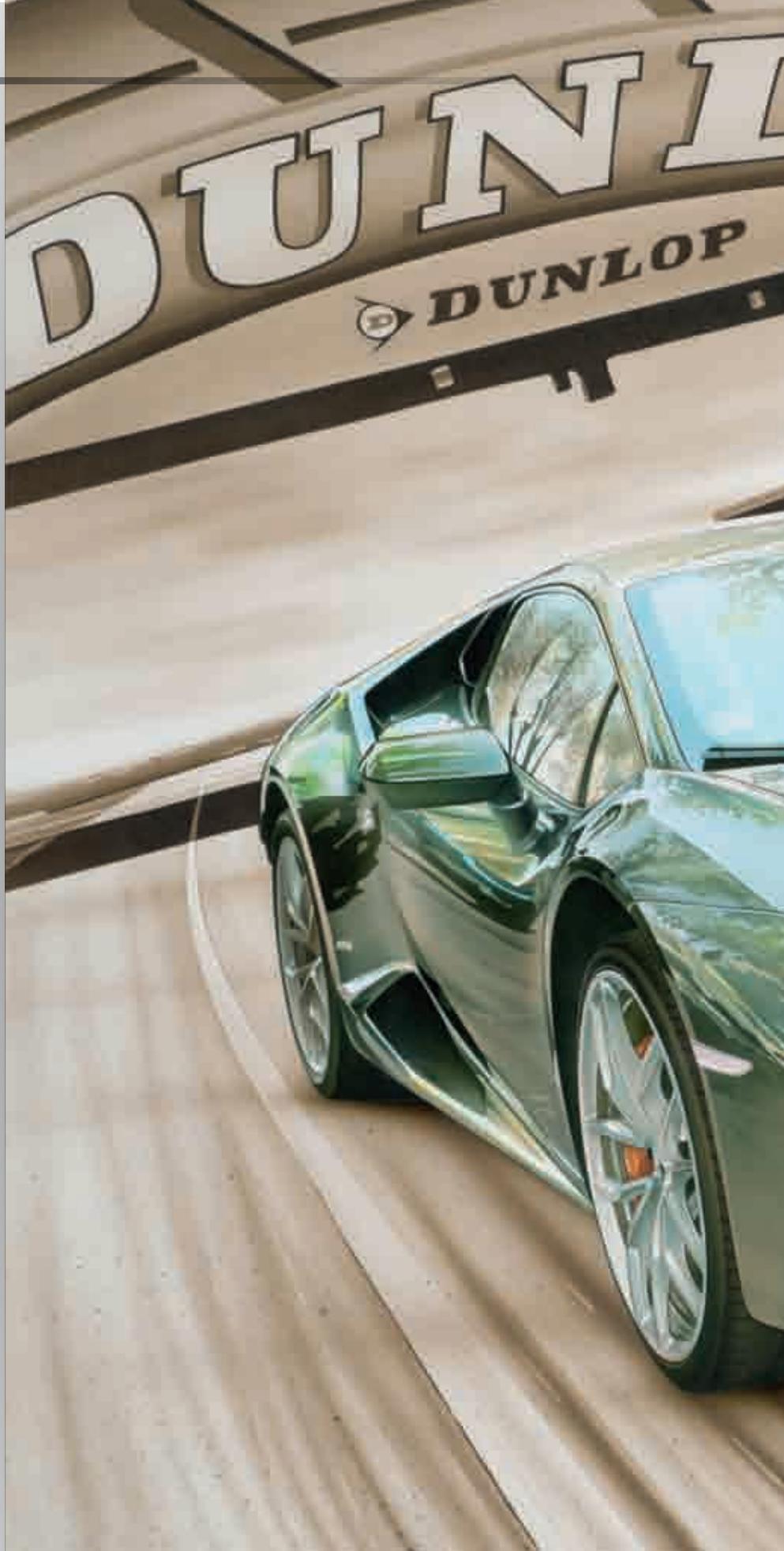
Peintre officiel (licence A.C.O.)

des 24 HEURES du MANS, il réalise des commandes institutionnelles pour le ministère des Transports ou des timbres pour la Poste.

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

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

WWW.ORPHEOGRAFF.COM







DANS UN MONDE QUI CHANGE,
**LE NOUVEAU STANDARD DU SERVICE
C'EST LE SUR-MESURE**



BNP PARIBAS PRIORITY, UN NOUVEAU PROGRAMME À LA MESURE DE VOS EXIGENCES

BNP Paribas Priority est beaucoup plus qu'une offre de produits et services. C'est un programme de privilèges qui donne la priorité à vos exigences, avec un traitement distingué et personnalisé, des interlocuteurs encore plus proches et engagés, et même des avantages qui récompensent votre fidélité. Si vous souhaitez devenir membre de ce nouveau programme, contactez directement votre conseiller en agence.

bmci.ma



BMCI
GROUPE BNP PARIBAS

La banque
d'un monde
qui change

Mon Touareg a tout !



**Offre valable avec l'organisme de crédit Wafasalaf ou Eqdom sous réserve d'acceptation du dossier.

Photo non contractuelle. * Prix hors frais d'immat. et peinture métallisée

MP

Son prix baisse, vous montez ?

VOLKSWAGEN TOUAREG 204 CV TDI EN BOITE AUTO

**CRÉDIT
0%****

384.000^{DHS*}



Volkswagen

Centrale Automobile Chérifienne - Casablanca Lalla Yacout : 05 22 31 81 81 / 05 22 46 70 00 - Casablanca Ain Sebaâ : 05 22 67 79 11 (LG) / SAV Ain Sebaâ 05 22 67 53 00 - 05 22 67 53 22/23/24/25 - Super Auto Distribution - Rabat : 05 37 28 10 73 / Société Boudarka - Marrakech : 05 24 44 68 25 / Repuestos Auto Motor - Tanger : 05 39 40 11 11 / Prince Auto - Fès : 05 35 62 68 70 / Sud Concession Automobile - Agadir : 05 28 82 80 27 / Delta Motors - Kénitra : 05 37 37 90 44 / Tizi Sarl - Meknès : 05 35 52 10 01 / Auto Qualité - Oujda : 05 36 68 63 43 / Mazagan Services et Gestion - El Jadida : 05 23 38 79 69