

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

CYRIL NEVEU

LE PIONNIER DU DAKAR



BMW
M235i

p.50

Ultra-vitaminée

Range Rover
Sport Supercharged

p.44

Luxe, confort et performances

Hyundai
Veloster R

p.56

Sportivité délimitée

Lancia
037

p.76

Légende des pistes





**ÉLÉGANCE, BIENVEILLANCE, BELLE SAISON
CERTAINS SECRETS SE MURMURENT**

www.royalmansour.com



**ROYAL MANSOUR
MARRAKECH**

Édito



Ahmed Kseibati

Genève ,
le foisonnement de l'industrie automobile

Cela bouge, dans l'automobile. 2014, ainsi que les années
à venir risquent fort de bouleverser nos habitudes dans
le choix de nos voitures.

Entre les hybrides, les électriques, les hydrogène et
bien sûr, les inconditionnelles automobiles de grosse
cylindrée, Genève reste un salon très technologique, où
tout le monde cherche à présenter sa dernière trouvaille

Mais revenons à notre couverture de ce mois. Cyril
Neveu, 5 fois champion du Rallye Paris-Dakar, au
moment où cette épreuve représentait l'aventure
à l'état pur, nous a ouvert son jardin secret et parlé
des moments de bonheur et de joie qu'il a vécus en
enfourchant sa moto et en roulant à fond la caisse dans
le désert .

Bonne lecture, Gentlemen

Sommaire

08 Motors

- 08>10 **L'actu En bref Nationale** par Youssef Bennour
12>16 **L'actu En bref Internationale** par Amal Razine
18>22 **ActuEvenement WTCC 2014** par Ahmed Kseibati
24>30 **ActuEvenement Salon de Genève 2014** par Ahmed Kseibati
32>33 **ActuEvenement M'hamid Express 2014** par Ahmed Kseibati
34>37 **AutoConcept Volvo XC Coupé Concept** par Youssef Bennour
38>43 **AutoException Tesla S** par Amal Razine
44>49 **AutoException Range Rover Sport Supercharged** par Amal Razine
50>55 **AutoException BMW M235i : Ultra-vitaminée** par Amal Razine
56>60 **Hyundai Veloster R : Sportive délurée** par Amal Razine
62>65 **Opel Insignia : Modern Family** par Amal Razine



66 Entretien du mois **Cyril NEVEU**

>75 **Le pionnier du Dakar** par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 76>81 **AutoLégende Lancia 037 : Légende des pistes** par Youssef Bennour
82>83 **MotoException Harley Davidson 1690 FXSB Breakout** par Lina Mouafak
84>85 **BateauException Riva Lamborghini** par Lina Mouafak

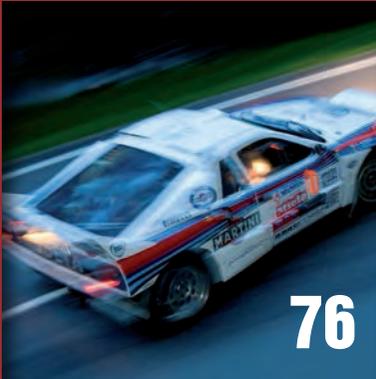
86 L'Homme

- 86>87 **Montres Baume & Mercier Clifton 1892 Tourbillon Volant** par Lina Mouafak
88>89 **Sport d'élite Sailing Arabia The Tour** par Lina Mouafak
90>91 **Cigare Montecristo Double Edmundo** par Antoine Delmas

92 Lifestyle

- 92>95 **Evasion Circuit Saint Dié des Vosges** par Lina Mouafak
96>97 **Art Daniel Picot** par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS



38



86

76



66



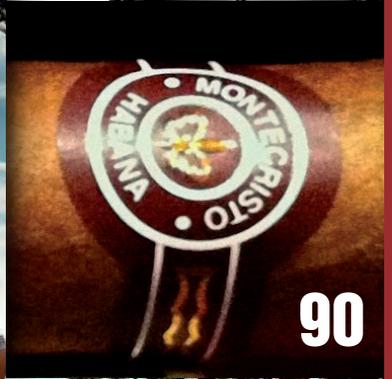
56



50



88



90

34



82



44



LUXE
RADIO

Accédez à l'état d'esprit du Luxe



les matins luxe

7h30-10h

DE GAUCHE À DROITE : TALAL CHAKIR, GABRIEL BANON, MEHDI TOUASSI, MELANIE FRERICH-S-CIGLI,
DRISS JAYDANE ET YASMINE EL KADIRI

Renault Nissan Tanger double sa production en 2013

Durant l'exercice 2013, l'usine Renault Nissan de Tanger a réussi à produire plus de 100.000 véhicules, dont 93.000 pour l'export. La deuxième ligne de fabrication, inaugurée en octobre 2013 pour un investissement de 400 millions d'euros, a livré à ce jour plus 10.000 Dacia Sandero. Cette performance représente une progression des exportations de 100% par rapport à 2012, avec une moyenne de production de 485 véhicules / jour. Pour leur part, les statistiques par modèle font état de la production de 34.186 Lodgy, 56.754 Dokker et 10.000 Sandero.

En termes de flux, le port de Tanger Med a vu transiter par ses terminaux en 2013, plus de 93.000 véhicules issus de l'usine tangeroise, soit 535 trains au départ de l'usine et 199 départs de navires vers plus de 60 pays, contre 23 en 2012, notamment vers l'Europe, l'Afrique et l'Asie. À partir du mois d'avril 2014, le site exportera également ses voitures vers le Panama en Amérique Latine. En tête des marchés destinataires, la France est le premier client de l'usine Renault-Nissan, avec près de 20.000 véhicules débarqués en 2013, suivie de la Turquie et de l'Allemagne.

Côté ressources humaines, le nombre de collaborateurs est passé à près de 5.500 postes, contre 4.200 en 2012, afin de répondre aux besoins de la deuxième ligne. Ce nombre atteindra à terme 6.000 collaborateurs.



Championnat du Maroc circuits 2014

La reprise du championnat du Maroc circuits a eu lieu le samedi 8 février 2014 à Marrakech, sous l'impulsion d'un nouveau bureau fédéral mené par Jalil Nekomouche, son nouveau président. Pas moins de 38 concurrents étaient prêts à en découdre après plus de deux longues années d'abstinence. Cette manche s'est disputée en quatre catégories : en M1, la première place a été décrochée

par Hicham Menanne, qui a également dominé la M2. Quant à la M3, la victoire est tombée dans l'escarcelle de Michel Benebgui. Enfin, dans la catégorie Legends Cars, c'est Mounir Benamer qui a raflé la mise. La cérémonie de remise des prix aux vainqueurs a été marquée par la présence de Haj Zahid PDG de Menara Préfa.

Pour rappel, le calendrier 2014 comporte 11 courses dont la plupart se dérouleront sur le célèbre circuit Moulay Hassan, grâce au partenariat avec Ali Horma et Marrakech Grand Prix. Ce championnat a été également enrichi par l'arrivée d'une nouvelle discipline populaire : le Drift, dont l'Association « Royal Drifting Maroc » a nouvellement rejoint la FRMSA.



ALD Automotive conforte sa troisième place au niveau mondial

Fort d'une expertise approfondie de ses différents métiers, d'une forte capacité à innover et d'une qualité de service reconnue, ALD Automotive est un des leaders de la location longue durée et fleet management. Grâce à son dynamisme, cet acteur de référence à travers le monde a conforté sa 2e place en Europe et sa 3e place au niveau mondial.

En 2013, ALD Automotive a franchi le cap symbolique du million de véhicules, grâce à une croissance de 5,6 % sur l'année. Ce résultat est le fruit de la stratégie du groupe ALD Automotive, basée sur une couverture géographique sans équivalent et un développement dynamique au cours des dix dernières années, aussi bien en location longue durée qu'en fleet management, que ce soit en distribution directe par les filiales ALD Automotive ou en marque blanche, par les constructeurs automobiles et les réseaux bancaires.



ALD
Automotive

NEW RAV4 DISPONIBLE EN AUTOMATIQUE.



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN



Photo non contractuelle

NEW RAV4 279 000 DH

Avec ses lignes sportives et son raffinement intérieur, partez au volant de votre RAV4 à la conquête de la jungle urbaine dans un confort digne d'une grande routière. Désormais disponible en boîte automatique avec palettes au volant pour une conduite dynamique en mode Sport ou Eco*, le nouveau RAV4 est tout simplement une usine à sensations grâce à sa technologie embarquée.

Venez le découvrir dans votre point de vente Toyota le plus proche à partir de 279.000 dh

*Equipements disponibles sur la version automatique.



www.toyota.co.ma



ToyotaDuMarocOfficiel

Numéro Eco
080 200 8100



Arval Maroc Challenge sécurité et environnement



Après une première édition réussie l'an dernier, Arval Maroc a remis le couvert en organisant la deuxième édition de son Challenge sécurité et environnement, afin de valoriser et d'encourager les initiatives dans les domaines de la sécurité routière et du respect de l'environnement. La remise des prix s'est déroulée lors d'une cérémonie marquée par la présence de Mme la ministre déléguée chargée de l'environnement, Hakima Haité, qui a décerné le prix de l'environnement à la société « Jacobs », le prix de la sécurité routière à la société « Pingouin » et le grand prix de la sécurité et l'environnement à la société « Ouarzazate Solar 1 ». Les entreprises en compétition ont été jugées sur deux critères : leurs actions en faveur de l'environnement et l'optimisation de la sécurité de leurs conducteurs. Ainsi, le Prix Sécurité est décerné au client qui a enregistré, en 2013, le plus faible taux de sinistralité par rapport à la taille de sa flotte et /ou celui qui a, aux yeux du jury, entrepris les meilleures initiatives en matière de sécurité routière. Quant au Prix Environnement, il revient à l'entreprise ayant opté pour les véhicules les moins émetteurs de CO₂, en considérant la moyenne des émissions de tous ses véhicules mis en route en 2013, et / ou celui qui a entrepris les meilleures initiatives pour réduire son empreinte écologique. Enfin, le Client éco-responsable (sécurité et écologie) de l'année est celui qui a su le mieux coordonner ces deux critères.

Le Groupe Renault maintient sa position de leader

Au mois de janvier 2014, le Groupe Renault a maintenu sa position de leader du marché VP/VU avec 36,2% de part de marché. Cela se traduit par la vente de 3.365

véhicules en janvier et représente un gain de 2,7 points de plus qu'en janvier 2013 (33,5%). Plus que jamais au cœur de cette performance, la marque Dacia renforce son leadership sur le marché VP/VU, avec 27,2% de part de marché, soit + 4,5 points par rapport à janvier 2013. En termes de ventes, cela équivaut à la commercialisation de 2.524 véhicules. Quant à la marque au losange, elle a commercialisé 841 unités en janvier 2014, atteignant une part de marché de 9%. Les ventes de véhicules importés de Renault sont en progression de 38,2% en janvier 2014, grâce au bon accueil réservé par le public aux nouveaux modèles de la marque, notamment les Clio 4, Captur et Nouveau Kangoo.

21^e édition du Rallye Classic du Maroc Des épreuves en circuit



La 21^e édition du Rallye Maroc Classic aura lieu du 15 au 22 mars 2014. Pour cette édition, le Rallye Maroc Classic abandonne les grandes dunes pour un parcours routier adapté à la soixantaine voitures historiques et de collection qui vont s'engager dans cette épreuve. Les concurrents parcourront environ 2.200 km en sept étapes de Casablanca à Marrakech, en passant par Fès, Ifrane, Boumalne Dadès, M'Hamid et Ouarzazate.

Parmi les nouveautés, on retrouvera outre les 16 épreuves classiques de régularité, trois épreuves en circuit, où les voitures puissantes pourront s'exprimer, ainsi qu'un luxueux bivouac aux portes du désert. Par ailleurs, quelques « People » participeront également à ce rallye, dont Adriana Karembeu, qui roulera dans une Mercedes 190 SL, les comédiens Alexandre Bresseur et Philippe Caroit, dans des Alpine Renault ainsi que Denis Brogniart de Tf1, qui lui aussi découvrira le bonheur de rouler dans une Alpine Renault. Il y a lieu de noter enfin la participation d'un équipage composé de Carlos Ghistelinck, vainqueur du rallye du Maroc Classic en 2002 accompagné de David Lieven, vainqueur du rallye Monte-Carlo 2014, dans une Opel Kadett GTE 1978.

Nouvelle
BMW Série 2 Coupé
218d
220d
220i
M235i

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire



NOUVELLE BMW SÉRIE 2 COUPÉ.

Rebelle, dynamique et réjouissante, la toute Nouvelle BMW Série 2 Coupé sort des sentiers battus. Symbole du mouvement permanent, cette voiture dévoile une personnalité bouillonnante à l'image de son conducteur.

Faites-en vous même l'expérience et venez la découvrir et l'essayer sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

UN MODÈLE DE CARACTÈRE.

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

Smeia

Importateur exclusif

Angle boulevard Moulay Slimane et boulevard
Tamiri Mohammed El Bakkai.
Route côtière de Mohammedia - Casablanca
Téléphone : 05 22 40 07 00
e-mail : contact@smeia.com

Réseau Smeia

Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00
Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40
Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/35
Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

PSA Une nouvelle ère

La famille Peugeot ne sera plus à la tête du groupe français, après un peu plus de 2 siècles. En effet, après les difficultés connues en Europe, le conseil de surveillance a validé l'entrée au capital de PSA de l'Etat français et du chinois Dongfeng, à hauteur de 800 millions d'euros chacun. Cette augmentation de capital, qui a été approuvée à l'unanimité après 7 heures de discussion permet à l'État français et à Dongfeng de disposer de 14% chacun du constructeur français. Cependant, la famille Peugeot voit ses parts passer de 25,4% à 14%, perdant ainsi ses droits de vote double et voyant le nombre de ses représentants au conseil de surveillance passer de 4 à 2, à égalité donc avec les pouvoirs publics et Dongfeng. Le ministre du Redressement productif a justifié cette décision en la qualifiant de patriotisme économique et industriel, puisque le constructeur français a, notamment, essuyé une perte de 5 milliards d'euros en 2012. Si tous les détails ont déjà été approuvés, la signature de l'accord final se fera, quant à elle, à fin mars lors de la visite du président chinois Xi Jinping à Paris.



Mc Laren 650S Sportivité dans le sang

Mc Laren ne cesse d'agrandir sa gamme ces dernières années. Après les lancements des sensationnelles MP4-12C et P1, il était temps de présenter un modèle qui viendrait se placer entre les deux. Ce modèle est la 650 S, dont le public vient de découvrir les lignes et les caractéristiques techniques. Proposée en coupé et spider, la 650 S semble tout droit sortie d'un jeu vidéo grâce avant tout à une face avant imposante et unique, surtout avec un capot plat. Si dans l'ensemble, elle s'est inspirée de la P1, d'autres détails à l'instar des ailes arrières élargies, les prises d'air ou même la poupe, font eux penser à la 12 C. Produite en 375 exemplaires seulement,

elle est animée par un V8 biturbo de 3,8 l qui développe 650 ch et 678 Nm. Autre donnée importante pour la



clientèle à laquelle elle est destinée, Jenson Button a participé au développement de l'anglaise, dont la version Spider ne devrait plus tarder à se montrer.

Bentley Flying Spur «Power On Ice»

Si les stages de pilotage ne cessent de se multiplier, certains font parler plus que d'autres. C'est notamment le cas du « Power On Ice », organisé par Bentley sur la glace finlandaise, du 6 février au 6 mars au profit d'une clientèle, naturellement triée sur le volet. La firme anglaise qui n'est pas à son coup d'essai, puisqu'elle a déjà battu deux records du monde de vitesse sur glace, met davantage l'accent, pour cette édition sur la Flying Spur. En effet, la berline de luxe a emmené ses 625 chevaux au ski et il semblerait que ceux-là se portent à merveille, selon un des instructeurs de la marque. La berline, qui peut paraître snob, a permis aux invités de ce stage de tester la stabilité et le contrôle qu'offre son système de traction intégrale. Au nord de la Finlande, près de la frontière avec la Russie et du cercle arctique, la Flying Spur a bien évidemment été accompagné par les Continental, dont la sportivité est, certes, plus évidente. Vendu entre 10.840 et 13.390 euros, le « Power On Ice » fait de plus en plus d'adeptes, qui louent le comportement des modèles anglais sur glace.



37 PAYS
1 ENGAGEMENT GLOBAL
1 MILLION DE MERCIS !



1 million cars 

Mazda MX-5 25 ans déjà !

Spider le plus vendu de l'histoire avec un million d'unités en à peine 3 générations, la Mazda MX-5 tient un chapitre important dans l'histoire de l'automobile. Lancée à Chicago, le 9 février 1989, celle qui est nommée, la Miata a d'emblée séduit le public, grâce à son petit gabarit, son tempérament joueur et aussi ses tarifs abordables. Des arguments, inspirés des roadsters britanniques des années 60, qu'elle a su conserver à travers les différentes générations et qui lui ont permis d'avoir le succès qu'elle a aujourd'hui, 25 ans après sa présentation. Si pour le moment, c'est la génération lancée en 2005 qui continue d'être commercialisée, une nouvelle devrait voir le jour d'ici la fin d'année. Pour cela, Mazda qui a passé un accord avec Alfa Romeo se servirait de la plateforme pour développer également un spider. Pour cette 4e génération, les rumeurs parlent déjà de technologies SkyActiv qui permettrait au poids de la MX-5 de passer en dessous des 1.000 kg, alors que pour la motorisation il s'agirait d'un bloc 1.3 turbo pouvant développer jusqu'à 200 ch.



Jaguar F-Type Coupé José Mourinho, Special 1

L'entraîneur de Chelsea sera le premier à recevoir la Jaguar F-Type Coupé sur le sol Britannique. José Mourinho, le Special One a fait honneur à son surnom. Ambassadeur de Jaguar, après l'avoir été pour Porsche précédemment, a fait des envieux parmi ses joueurs car il a déjà eu l'occasion de la tester et même de se rendre à l'entraînement à son volant. Autre ambassadeur de la marque qui recevra la F-Type Coupé, après le Special One évidemment, est l'ancien footballeur anglais Gary Lineker, alors qu'une 3e sera elle, livrée à la célèbre présentatrice anglaise de F1, Natalie Pinkham. Il est à rappeler que la F-Type Coupé sera commercialisée, à près de 75.000 euros, avec un moteur V6 3.0 décliné en 2 puissances 340

ch et 380 ch, qui abat le 0 à 100 km/h en, respectivement, 5,3 s et 4,9 s et une vitesse maximale de 260 km/h et 275 km/h.



Classe S Coupé La perfection a un nom !

Remplaçant majestueusement le CL, le Coupé Classe S s'est basé sur le concept présenté au dernier Salon de Francfort. Le pari est réussi haut la main ! Futuriste, sportif, luxueux dans les moindres détails, les adjectifs pour qualifier ce nouveau coupé de la marque à l'étoile pourraient sembler insuffisants. En même temps, quand on décide de s'attaquer à des modèles aussi prestigieux que la Bentley Continental GT ou encore la Ferrari FF, il faut aiguïser ses armes et ne pas lésiner sur les moyens. Si le coupé reprend la plateforme de la limousine Classe S, son empattement a été raccourci de 8 cm, son hauteur abaissée de 7 cm et sa longueur a perdu 10 cm. Gagnant en dynamisme et en finesse également, le coupé affiche une face avant à la CLA, qui est davantage mise en valeur grâce notamment aux projecteurs avant, qui ont eu droit à des Leds en cristaux Swarovski. Aucune chance de briller plus que le Coupé Classe S. Patience donc pour la voir s'illustrer sur circuit, certainement, mais également sur nos routes.





ZLATANEZ

LA VILLE À BORD DE LA NOUVELLE VOLVO V40



LA NOUVELLE COMPACTE
VOLVO V40 DIESEL

À PARTIR DE **269.000^{DH}**

CASABLANCA
TEL : 0522-40-68-60

RABAT
TEL : 0537-79-51-88

MARRAKECH
TEL : 0524-44-84-34

AGADIR
TEL : 0528-28-89-90

TANGER
TEL : 0539-34-03-62

FES
TEL : 0535-74-82-14

Volkswagen Golf 7 R Prépa ABT

La R est la plus radicale des Golf commercialisées par Volkswagen. En effet avec son 2.0l turbo développant 300 ch, elle promet des sensations uniques et dépasse de loin ses rivales. Mais comme il y a toujours des éternels insatisfaits, ABT a décidé de doper davantage la R. Le préparateur qui a le don de transformer les modèles Audi et Volkswagen depuis des années maintenant, a de nouveau frappé fort et le résultat ne peut qu'être sensationnel. ABT a donc réussi à porter le nombre de chevaux à 370 et fait en sorte que le couple atteigne 460 Nm. L'allemande atteindrait les 100 km/h en 4,5 s alors que la vitesse maximale serait de 265 km/h. S'il est possible d'opter seulement pour une prépa moteur, ABT pourra également s'attaquer à la carrosserie avec des boucliers, une calandre, des jantes et des rétroviseurs spécifiques. Le préparateur allemand vient prouver une nouvelle fois qu'il est devenu simple de gagner en chevaux grâce aux moteurs turbocompressés, ce qui est loin de plaire aux puristes.



Centenaire Maserati Heidi Klum en égérie

Maserati fête en 2014 ses 100 ans d'existence. Un centenaire durant lequel la marque au trident n'a cessé d'élargir sa gamme et le fera davantage grâce à la nouvelle stratégie adoptée. Pour démarrer cette année de célébration, l'italien a d'abord dévoilé un spot lors de la fameuse mi-temps du Super Bowl. Mais c'est en choisissant une égérie comme Heidi Klum que Maserati fait plus parler d'elle. En effet, la marque italienne s'est offert le top modèle allemand pour un magazine américain ! Sur Sport Illustrated, Heidi Klum apparaît sur 7 pages avec 3 modèles différents, à savoir la Gran Turismo MC Stradale Trofeo Race Car, la Quattroporte édition limitée et la Ghili S Q4. Le mannequin est apparu en combinaison de pilote de course, en femme d'affaires ou en femme fatale, selon le modèle. C'est le photographe

Francesco Carrozzini qui s'est chargé du shooting pour le magazine qui est également en fête, puisque célébrant son 50e anniversaire.



Renault Un nouveau moteur

Les constructeurs ne jurent plus que par le downsizing, notamment Renault, qui vient de lancer une nouvelle motorisation. Il s'agit, en effet, du moteur Energy dCi 160 Twin Turbo, qui comme son nom l'indique, développe 160 ch. Premier 1,6 Diesel de Renault à être doté d'une double-suralimentation, il présente des performances à la hauteur des blocs 2.0 l existants, mais avec une consommation réduite de 25%. Cela est, notamment, rendu possible grâce au Twin Turbo dont le secret est de concilier couple à bas régime (dont 90% est disponible dès 1.500 tr/min) et puissance élevée. Pour ce nouveau bloc, Renault a également puisé dans son expérience en F1, surtout en ce qui concerne le refroidissement et la réduction des frottements. Pour recevoir la double suralimentation, le 1.6 Energy dCi 160 Twin Turbo a droit à un système d'injection à 1.800 bars de pression. Devant équiper les futurs modèles Renault à l'instar de la Latitude, il respecte les normes Euro 6 en s'équipant, notamment, d'un système de régénération du filtre à particules.



Energy dCi 160 Twin Turbo : moteur 1.6 Diesel avec technologie Twin Turbo
Energy dCi 160 Twin Turbo: 1.6 Diesel engine with Twin Turbo technology





LE TOUT NOUVEAU FORD KUGA LE CROSSOVER INTELLIGENT

UNE VOITURE QUI S'ADAPTE À VOS INTUITIONS ? UNE VOITURE QUI REÇOIT VOS APPELS, LIT VOS SMS ET JOUE VOTRE MUSIQUE ? UNE VOITURE QUI SE GARE AUTOMATIQUÉMENT ? UNE VOITURE QUI RÉDUIT SA VITESSE POUR S'ADAPTER AU TRAFIC ? UNE VOITURE DONT LE COFFRE S'OUVRE AVEC UN SIMPLE MOUVEMENT DE PIED SOUS LE PARE-CHOC ?

LE TOUT NOUVEAU CROSSOVER FORD KUGA, DISPONIBLE DANS TOUS LES SHOWROOMS FORD.

SMART
UTILITY
VEHICLE



HAYON MAINS LIBRES



SYNC
Powered by Microsoft



TOIT PANORAMIQUE



SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siège : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
- Rabat : 05 37 72 58 46
- Meknès : 05 35 55 12 70
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Kénitra : 05 37 37 99 66
- Tanger 1 : 05 39 95 11 11

- Tanger 2 : 05 39 40 56
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Fès : 05 35 62 59 51
- Oujda : 05 36 52 40 20
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
- Marrakech 2 : 05 24 35 47 20

- Settat : 05 23 72 00 81
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- Karla Ba Med : 05 35 62 89 32
- Safi 1 : 05 24 46 28 10
- Safi 2 : 05 24 63 03 63 / 67 / 68

- Chemala : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 46 90 90
- Attaouia : 05 24 23 58 99
- Agadir 1 : 05 28 84 29 95
- Agadir 2 : 05 28 83 81 19 / 90 / 91
- Dakhla : 05 28 93 14 12 / 53



Go Further

par Ahmed Kseibati
Crédit photo : DPPI agency

WTCC2014

CROISONS LES DOIGTS POUR BENNANI !

Si le plateau du WTCC était déjà impressionnant les années précédentes, en 2014 il atteint des sommets.





Actu évènement



Si les habitués sont toujours fidèles à leurs postes et restent aux premiers plans, c'est bien évidemment le nonuple champion du monde de rallye qui est sous le feu des projecteurs. Les débuts de Sébastien Loeb sont très attendus, mais Citroën a déjà laissé entendre qu'elle serait loin de faire de la figuration. Au volant de la C-Elysée, il aura pour premier rival, son équipier et champion du monde en titre, Yvan Muller. Ces deux

noms confirment bien l'ambition de la marque aux chevrons. Du côté de Honda, si Gabriele Tarquini fera valoir son expérience pour prétendre au titre, Mehdi Bennani, lui, part avec l'avantage de démarrer la saison devant son public, les 12 et 13 avril prochain à Marrakech. Mais il faut dire que le Marocain a eu moins de temps pour se familiariser avec son nouveau véhicule. Les nouveautés, ce n'est pas ce qui manque



pour cette nouvelle saison, à commencer par la distance des courses qui est passée de 50 km à 60 km, l'ajout d'une séance de qualifications pour en faire 3 au total, avec une dernière réservée aux 5 pilotes les plus rapides de la Q2, mais également l'entame des courses, qui se fera en départ arrêté. La principale nouveauté reste ceci dit les véhicules, qui ont perdu jusqu'à 50

kg et gagné en puissance, pour atteindre jusqu'à 380 ch. Cette nouvelle saison promet d'être extrêmement disputée et Gentlemen Drivers a eu l'occasion d'en avoir un aperçu lors d'essais confidentiels, auxquels il était le seul magazine marocain à être convié. Rendez-vous donc le 12 avril à Marrakech et croisons tous les doigts pour Mehdi Bennani !

Actu évènement



SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

WTCC

FIA World Touring Car Championship



www.FIAWTCC.com



Sébastien LOEB



11-13 AVRIL 2014

ROUNDS
1 & 2

MARRAKECH

www.marrakechgrandprix.com

OFFICIAL SERIES PARTNERS



SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE DE GENÈVE 2014

SPORTIVITÉ ET ÉCOLOGIE À L'HONNEUR

Pour cette 84^e édition du Salon de Genève, qui s'est déroulée du 6 au 16 mars au Palexpo, la concentration de nouveautés au m² était particulièrement élevée. Au total, ce sont près de 900 voitures qui étaient exposées, sur une surface totale de 110.000m². De nouveaux exposants étaient présents cette année, notamment les constructeurs de voitures de Sport Zenvo Automotive et Ermini Automobili, ainsi que l'université de Helsinki Metropolia et le groupe AKKA Technologies, qui ont présenté des concepts de voitures électriques. Il faut dire que cette année l'électrique était à l'honneur, avec un circuit d'essai qui leur était réservé.



l'évènement



Seul salon européen annuel à être reconnu par l'Organisation internationale des constructeurs automobiles, Genève offre à ses visiteurs un programme riche et varié en nouveautés à tous les niveaux. Tout le monde y trouve son compte, les

adeptes des sportives, des luxueuses ou encore des électriques. L'automobile d'aujourd'hui côtoie celle de demain. En effet, les constructeurs avaient, pour la plupart, au moins un concept à présenter, à l'instar de Volkswagen et de son T-Roc. Ce SUV, qui se placera





en rivale des Renault Captur et Peugeot 2008, devrait voir le jour en 2015. Dans un autre genre, Volvo a présenté le Concept Estate, qui rend hommage au modèle mythique de la marque, le P1800. Le break de chasse présenté à Genève a réinterprété les codes qui

ont fait le succès de l'émblématique 1800. Hyundai a dévoilé son Intrado, après un teaser qui a démarré en décembre dernier et sera également à l'honneur grâce aux étudiants de l'IED à travers le concept Passocorto. Pour ce qui est des modèles de série, la Lexus RC





F-Sport était une vedette incontestée avec son look sportif et sa technologie embarquée avec lesquels il est difficile de rivaliser. Durant la dizaine suisse, l'Audi TT a signé un retour en force à travers sa nouvelle génération alors que la sportivité dans son état pur et

dur était représentée par la Koenigsegg One :1, avec son exceptionnel rapport poids-puissance de 1kg/ch. Le Salon de Genève a une fois encore enchanté le public, qui était nombreux et pour ceux qui n'ont pas pu y assister, nous vous avons rapporté les plus belles images du Palexpo.







B.R.M.

•• Chronographes ••



Pour célébrer le 50ème anniversaire de la 595, Abarth et BRM Chronographes vous présentent cette montre, VI2-44-ABARTH, éditée à seulement 49 exemplaires.

Entrez dans la légende !



www.brm-manufacture.com

00 33 (0)1 61 02 00 25

Bernard Richard Manufacture

par Youssef Bennour

M'HAMID EXPRESS

Un rallye pas comme les autres

Cette 5e édition de M'hamid Express s'est déroulée dans les meilleures conditions, un beau plateau dans toutes les catégories, une météo clémente et bien sûr la bonne humeur de tous les concurrents. Le M'hamid Express n'est pas un rallye comme les autres et l'équipe d'organisation s'attache à ce que le plaisir passe avant tout, entraide et convivialité sont de mise, hôtellerie de charme pour un retour tous les soirs dans sa chambre et une bonne douche chaude² Les valeurs des premiers Dakar retrouvent ici, au bout de la route, toute leur signification et la compétition est bien présente.





Découpé en 5 étapes en boucle, les concurrents ont pu se régaler toute la semaine des étapes tracées par Benoît, qui connaît le coin comme sa poche. Ces étapes ne sont pas vouées à éliminer les participants, mais bien à leur faire prendre du plaisir. Pourtant, il n'est pas facile, le M'hamid Express, beaucoup de sable et de dunes, la navigation est également de mise et les concurrents ne savent pas où sont placés les CP, physiques ou virtuels. Ils doivent donc passer obligatoirement par tous les waypoints (plus de 50 par jour), pas de triche, pas de coupe, ils sont tous là pour faire les spéciales dans leur totalité. Ces spéciales ont toutes une particularité et portent un nom, nous faisant revivre nos souvenirs d'enfance. La première, « Les mystères de l'oued » est un panel de tous les types de terrain et des difficultés qu'ils vont trouver les prochains jours.

La deuxième étape, « Objectif dunes », est essentiellement composée de dunes, avec plus de 30 km dans l'erg Chegaga et qui plus est dans les plus grosses dunes !!!

La troisième étape, « La chevauchée désertique », la plus longue du rallye, avec plus de 300 km, sera agrémenté par une pause au M'hamid Express DRIVE, au beau milieu d'Irki.

La 4e étape est sans doute comme tous les ans la plus dure de la semaine, « On a roulé sur les dunes ». Une grande traversée de l'erg Chegaga avec un détour dans les plus grandes dunes pour corser encore plus l'affaire !!!

La dernière étape, « Bons baisers de M'hamid », ne peut être qu'une simple formalité si tout se passe bien mais tous les ans justement il s'y passe quelque chose !



par Youssef Bennour

VOLVO

XC COUPÉ CONCEPT
LA RUPTURE



XC COUPÉ CONCEPT

Quand on est en bonne santé, on a de l'inspiration à revendre. Ce constat semble se vérifier pleinement dans le cas de Volvo qui, tombé dans le giron du groupe chinois Geely en 2011, a repris du poil de la bête en affichant des performances flatteuses. Du coup, le constructeur suédois a sorti de sa besace le XC Coupé, un Crossover aux allures de break de chasse, préfigurant les prochains SUV de la marque dont le XC90.



AUTOCONCEPT



Ce concept car reflète un nouveau dynamisme dans le style de Volvo qui a fortement évolué grâce à Thomas Ingenlath Senior Vice President Design du groupe, et dont les prémices ont commencé au Salon de Francfort 2013 à travers l'élégant « Coupé Concept ». Le XC Coupé qui s'est inscrit dans la continuité a été présenté au dernier Salon de Detroit.

Esthétiquement, le XC Coupé est un Crossover à carrosserie de break de chasse. Très réussi esthétiquement, il met en avant des phares à diodes en « T », une calandre affirmée, des surfaces très épurées, ainsi que des hanches et des feux arrière typiquement Volvo.

A l'intérieur, l'habitacle est typiquement maison avec une atmosphère épurée, et très lumineuse. » Dévolu aux équipements de plein air », le cockpit du XC Coupé vient apporter des équipements de ski extrême et des espaces de rangement même pour objets humides !

Au niveau technique, Volvo a préféré ne pas livrer de détails ni sur les équipements, ni sur la motorisation qui officie sous le capot du concept.

Bénéficiant d'un coup de crayon réussi, le Concept XC Coupé n'a pas tardé à recueillir les éloges. Ainsi, il a reçu le prix du « Meilleur Concept-Car » aux EyesON Design Awards 2014 du Salon Automobile de Detroit, après avoir été élu « Meilleur Choix de Couleur, Graphiques et Matières ». Une reconnaissance qui souligne tout le potentiel de la nouvelle architecture évolutive SPA qui équipera tous les futurs modèles Volvo Cars, à commencer par le tout nouveau Volvo XC90, commercialisé au cours de cette année.

Pour conclure, Volvo n'envisage pas de produire ce superbe XC Coupé Concept, mais maigre consolation, il inspirera le futur XC90, qui sera dévoilé dans le courant de l'année 2014.



par Youssef Bennour



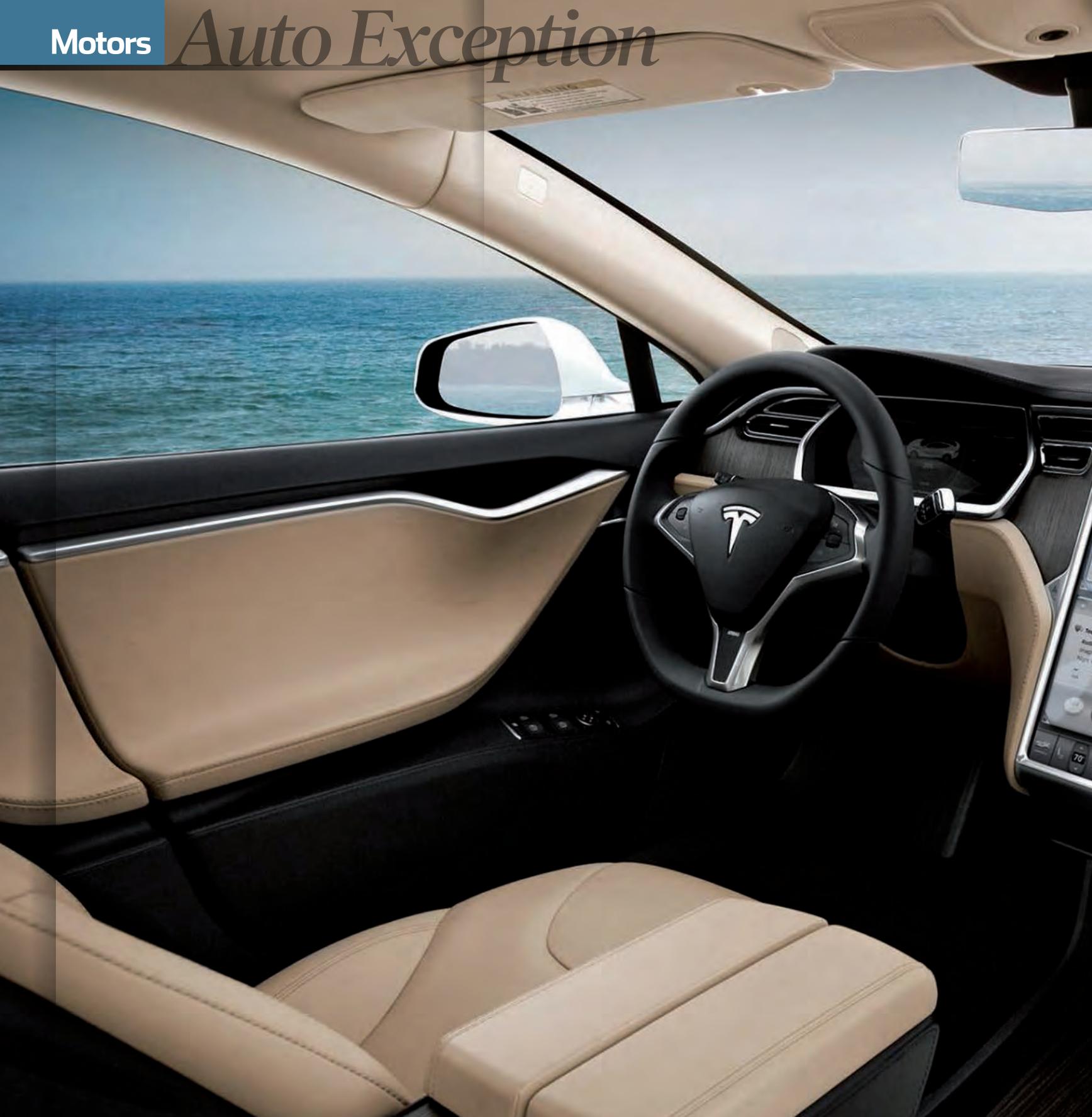
TESLA
S

YES WE CAN !



Les Américains ont prouvé qu'ils pouvaient atteindre n'importe quel objectif qu'ils se sont fixé, notamment bousculer l'image qui a toujours prévalu sur les véhicules Made in USA. Il suffit de demander à un panel ce qu'évoque une voiture américaine pour voir que différentes réponses peuvent être évoquées, mais penser à l'électrique semble être écarté. Ce n'est plus le cas, grâce à Tesla et à ses modèles. Si la marque, pense à l'environnement, elle n'en oublie pas moins de proposer un modèle élégant et sportif à travers le Model S.





Née en 2003, la marque américaine Tesla n'a commercialisé son premier modèle qu'en 2008, le Roadster Tesla, qui pouvait notamment être vendu à travers un site Internet. Grâce à l'intérêt porté par plusieurs célébrités par la suite et sa première présentation en Europe au Salon de Monaco, la marque a gagné en notoriété et décidé de s'attaquer au marché européen en 2013. En effet, c'est lors du dernier Salon de Genève que le Model S a été présenté pour la première fois en Europe. Une berline

américaine électrique, voilà une phrase qui pouvait sembler irréaliste dans le passé, mais que Tesla a rendue possible.

Certains lui attribuent des airs de Jaguar XF, une belle comparaison pour l'américaine, connaissant le succès de l'anglaise, mais il faut dire que la Tesla S est bien au-dessus. Il n'y a qu'à voir son prix pour s'en rendre compte. Longue de 4,970 m, l'américaine met en avant une silhouette élégante et plutôt sportive. À l'avant, le Model S revendique une calandre unique qui met



bien en valeur le logo de la marque, à savoir le T. Il opte pour un capot plongeant sculpté, auquel s'intègrent parfaitement des feux acérés à la signature originale. Le regard est charmeur et intimidant à la fois. De profil, ses lignes sculptées, les passages de roue bien marqués et la forme choisie pour les vitres arrière notamment, lui confèrent dynamisme et sobriété à la fois. Une sobriété qui ne l'empêche pas de mettre en avant, des détails soignés à l'instar des poignées de porte escamotables. À l'arrière également, la sobriété

est de mise, mais l'aile intégrée à la malle rappelle ses intentions. Pour se distinguer davantage des autres berlines, la Model S est la seule à proposer un toit panoramique entièrement en verre, qui bloque 98% de la lumière visible ainsi que 81% de la chaleur et offre qui plus est une expérience de conduite comparable à celle d'une décapotable. Dans l'habitacle, tout a été conçu de façon à ce que le conducteur soit au centre d'une ambiance quelque peu futuriste, dominée entre autres et avant tout,

par un énorme écran tactile de 17". Ce concentré de technologie permet au conducteur de contrôler la musique, la navigation, les appels, la climatisation ou encore les réglages du véhicule. Il sera même possible d'accéder plus rapidement à certaines fonctions, grâce aux raccourcis, le tout en profitant d'une connectivité à haut débit. Grâce à ses dimensions généreuses, et bien que ne disposant pas d'aumônières dans les contre-portes ou les dossiers de sièges, elle opte pour une audacieuse Drop-in Center Console placée entre les sièges avant et qui est disponible en 5 finitions, selon l'intérieur choisi. Si la Tesla Model S peut confortablement accueillir 5 adultes, elle propose également une 3e rangée de sièges optionnelle avec des strapontins escamotables qui font dos à la route et qui ont été homologués pour un poids maximum de 36 kg et un âge ne dépassant pas 10 ans. Mais ce qui fait la différence de la Model S se trouve

sous le capot ou plutôt dans le coffre. Si elle offre le choix entre trois niveaux de puissance de batteries, la version la plus puissante est la Performance. Equipée de batteries totalisant 85 kWh, elle développe une puissance de 421 ch pour un couple de 600 Nm. Avec une autonomie annoncée à 480 km, il lui a fallu à peine 4,4 s pour atteindre les 100 km/h alors que la vitesse maximale est annoncée à 210 km/h. Ce qui inquiète souvent la clientèle de ce genre de voitures est bien évidemment le temps de recharge. Grâce à son « Twin Charger », vendu par Tesla, la Model S se rechargera en à peine 5 h, alors qu'avec une prise conventionnelle, cela prendra beaucoup plus de temps. Il sera également possible de recharger la batterie à 50% en 30 minutes



à travers le réseau « Superchargers » mis en place par la marque sur les grands axes routiers européens. La marque serait même en train de penser à un système de remplacement temporaire des batteries, pour les clients les plus pressés, ce qui ne prendrait que quelques minutes seulement.

La Tesla Model S, grâce à son look, à sa technologie et à sa motorisation, donnerait envie à un magnat du pétrole de devenir écolo. Comme quoi une américaine peut être élégante, minutieusement finie et penser à l'environnement.

Cylindrée :	Electrique
Puissance :	370 ch - 5000tr/min
Couple :	440 Nm - 0 à 5800tr/min
Batterie :	Lithium-ion 85 kWh

Poids et mesures

Poids à vide :	2100 kg
Dimension :	4.97/1.96/1.44 (L/l/h)
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	245/45 R 19

Performances globales

Vitesse max :	215 km/h
0 à 100 :	5.6 s
Autonomie :	480 km



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



RANGE ROVER

SPORT V8 **SUPERCHARGED**

LUXE, CONFORT
ET PERFORMANCES !





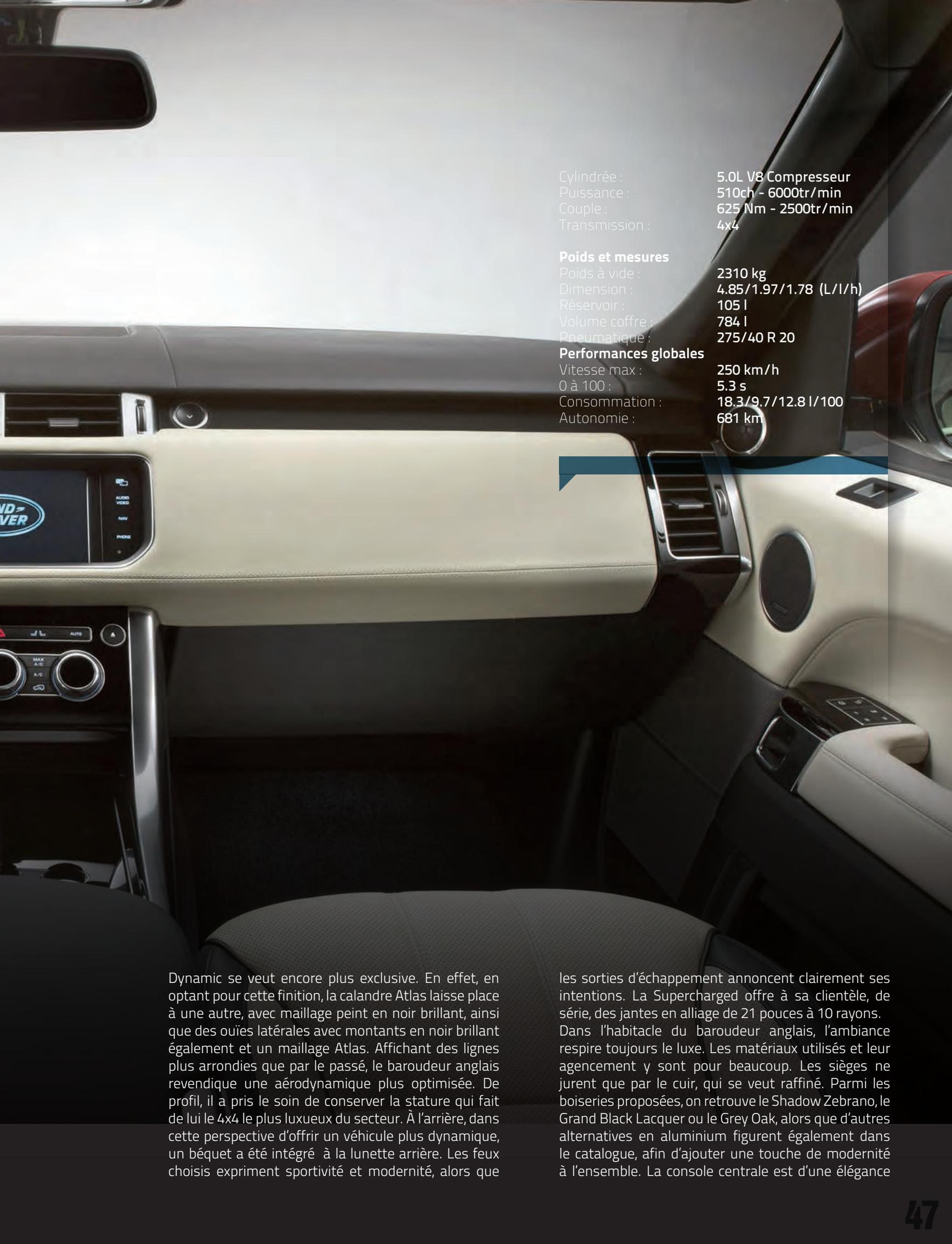
Pour sa 4^e génération, le Range Rover Sport a su se renouveler, tout en misant sur les points forts qui lui ont permis d'avoir un succès incontestable pendant plus de 4 décennies. Après le lancement de l'Evoque et le renouvellement de du Range Rover, c'était au tour du Sport d'avoir droit à une nouvelle génération plus légère, plus moderne, plus luxueuse et surtout plus performante, notamment à travers sa version Supercharged.



Le Range Rover Sport a su traverser les époques sans prendre une ride et ce n'est pas près d'arriver. La 4e génération a eu droit à de nombreux changements, sans que cela puisse être déboussolant pour sa clientèle. La firme de Gaydon a, certes, trouvé la recette du succès depuis de longues années déjà et a pris le soin d'y ajouter de nouveaux ingrédients au fil des générations. Imposant tout en étant léger, luxueux tout en étant baroudeur, sportif tout en étant confortable pour ses occupants, l'anglais répond aux attentes d'une clientèle diversifiée, mais très select. Ayant différentes rivales, elle a toujours su se

distinguer, que ce soit grâce à son look, son habitacle ou encore son moteur.

Le 4x4 anglais le plus mythique met en avant un regard plus moderne que jamais qui s'est, tout naturellement, inspiré de l'Evoque et auquel il est difficile de résister. À l'avant, les nouveaux feux effilés lui confèrent dynamisme et sportivité. Le Range Rover Supercharged a droit à une imposante calandre Atlas et Atlas foncé, un pare-chocs couleur carrosserie, des prises d'air Atlas, ainsi que des poignées inférieures et supérieures en placage Noble, en finition Autobiography, alors que l'Autobiography



Cylindrée : 5.0L V8 Compresseur
Puissance : 510ch - 6000tr/min
Couple : 625 Nm - 2500tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2310 kg
Dimension : 4.85/1.97/1.78 (L/l/h)
Réservoir : 105 l
Volume coffre : 784 l
Pneumatique : 275/40 R 20

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.3 s
Consommation : 18.3/9.7/12.8 l/100
Autonomie : 681 km

Dynamic se veut encore plus exclusive. En effet, en optant pour cette finition, la calandre Atlas laisse place à une autre, avec maillage peint en noir brillant, ainsi que des ouïes latérales avec montants en noir brillant également et un maillage Atlas. Affichant des lignes plus arrondies que par le passé, le baroudeur anglais revendique une aérodynamique plus optimisée. De profil, il a pris le soin de conserver la stature qui fait de lui le 4x4 le plus luxueux du secteur. À l'arrière, dans cette perspective d'offrir un véhicule plus dynamique, un béquet a été intégré à la lunette arrière. Les feux choisis expriment sportivité et modernité, alors que

les sorties d'échappement annoncent clairement ses intentions. La Supercharged offre à sa clientèle, de série, des jantes en alliage de 21 pouces à 10 rayons. Dans l'habitacle du baroudeur anglais, l'ambiance respire toujours le luxe. Les matériaux utilisés et leur agencement y sont pour beaucoup. Les sièges ne jurent que par le cuir, qui se veut raffiné. Parmi les boiseries proposées, on retrouve le Shadow Zebrano, le Grand Black Lacquer ou le Grey Oak, alors que d'autres alternatives en aluminium figurent également dans le catalogue, afin d'ajouter une touche de modernité à l'ensemble. La console centrale est d'une élégance

dont seuls les Anglais ont le secret. Juste au dessus des commandes du Terrain Response, se cache la molette Drive Select, qui a été empruntée à Jaguar et qui ne peut que ravir les conducteurs. Redessinant ses sièges en fonction de la ligne de toit, le Range Rover Sport offre à ses occupants un espace aux genoux, au toit ainsi qu'aux épaules, duquel ils ne peuvent aucunement se plaindre.

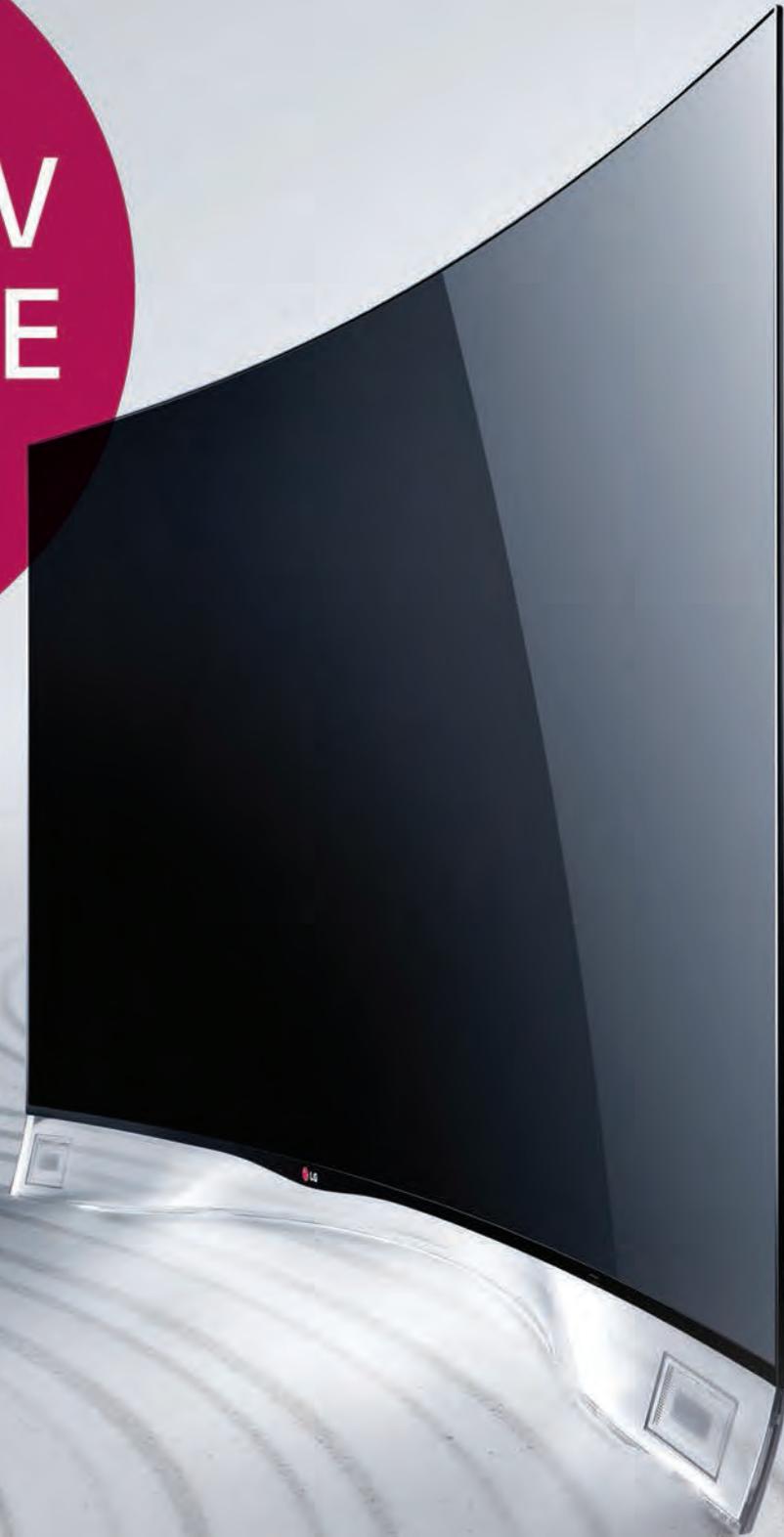
Mais il est clair qu'en optant pour le V8 Supercharged, c'est surtout aux performances qu'on accorde le plus d'importance et il faut dire qu'avec le 5.0 L, sa cavalerie de 510 ch et son couple de 625 Nm, on ne peut être mieux servi. Le baroudeur anglais, qui a fait une cure d'amincissement et a opté pour un châssis entièrement en aluminium, abat le 0 à 100 km/h en 5,4 s seulement, soit 0,8 s de mieux que la précédente génération. Développé par Jaguar, le V8 au système

d'injection haute pression, adopte une gestion moteur Bosch, le calage variable des soupapes VCT, ainsi qu'une suralimentation Twin Vortex TVS. Equipé de la boîte ZF à 8 rapports, le Range Rover Sport peut compter sur son mode sport, commandé par des palettes au volant, pour laisser rugir son V8, qui se retrouve tout de même quelque peu censuré, puisque sa vitesse maximale est bridée à 230 km/h. Mais au-delà de performances dignes de sportives, le fringant anglais revendique toujours son statut de franchisseur, bien que les acquéreurs ne se risqueraient pas à abîmer son élégante robe.

Proposé à partir de 1,3 million de DH, le Range Rover Sport V8 Supercharged séduit autant par son look, ses performances que par son histoire. Qui ne voudrait pas s'en porter acquéreur ?



1^{ÈRE}
OLED TV
INCURVÉE
AU MONDE



LG OLED TV
L'EXPÉRIENCE VISUELLE ULTIME

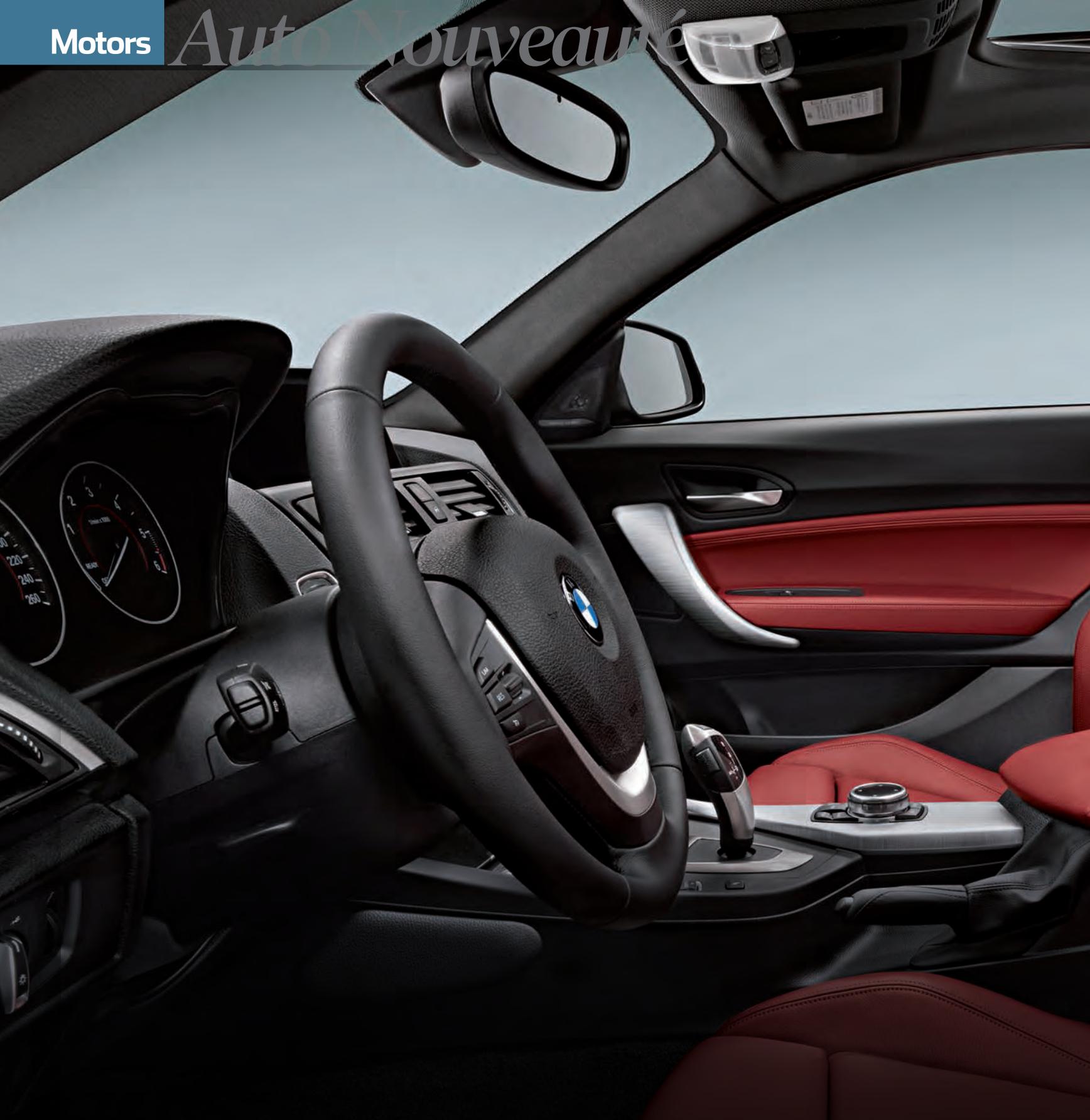
Seul le premier téléviseur OLED incurvé au monde dispose de la plus innovante technologie WRGB avec 8,3 millions de sous-pixels pour vous procurer la qualité d'image la plus ultime et vous offrir l'expérience la plus immersive. Le monde n'a jamais connu de couleurs aussi précises et des courbes aussi exquises.
....Et le meilleur créa le premier. **With LG, it's all possible.**



M235i ULTRA-VITAMINÉE

Après le succès incontestable de la Série 4, la nouvelle stratégie d'appellation de BMW compte un nouveau numéro, le 2. En effet la marque à l'hélice a lancé la Série 2, un modèle qui se veut sportif à l'origine mais qui, en passant par les ateliers de BMW M Performance, devient encore plus radical donnant ainsi naissance à la M235i.





Une BMW portant un chiffre pair est automatiquement identifiée comme un coupé, une stratégie qui a, certes, commencé à travers le X6, mais qui s'est réellement concrétisée avec le lancement de la Série 4 et désormais la Série 2. Les coupés de la marque à l'hélice ont toujours été des références et l'engouement du public ne fait que le confirmer. La tendance n'est pas près de changer, bien au contraire. En effet, la M235i ne manque pas d'arguments pour marquer sa différence dans le segment des compactes premium. Un look athlétique élancé, un intérieur tout naturellement

sportif et une motorisation aux performances impressionnantes, sont autant de raisons de tomber sous le charme de l'allemande.

Comme pour tous les coupés de la marque bavaroise, la Série 2 met en avant une carrosserie tricorps, avec un coffre à bagages décroché, qui affiche sa sportivité dans les moindres détails. En effet, sa version la plus puissante, à savoir la M235i, a bénéficié d'un traitement spécifique de la part de M Performance. Son regard et son double haricot sont typiques de BMW, alors que le bouclier signé M lui confère l'agressivité et la



sportivité qu'elle revendique. Si les autres versions de la Série 2 proposent des antibrouillards, la version M quant à elle préfère opter, à leur place, pour de grandes prises d'air avec les lèvres aérodynamiques issues de la course automobile. Nommées « flaps », ces prises d'air, comme c'est le cas des différents modèles M, accueillent en leur centre des barrettes horizontales grises ou plutôt en Ferric Grey métallisé, couleur également choisie pour les coquilles des rétroviseurs. Pour marquer davantage sa différence, elle a également droit à la fameuse Shadow Line

brillant BMW Individual, des bas de caisse dont les contours sont bien affirmés, alors qu'à l'arrière, la partie inférieure en Dark Shadow métallisé ou noire pour faire plus simple, du bouclier arrière, intègre les deux embouts d'échappement qui se font plutôt discrets.

Bien évidemment, l'esprit M ne se limite pas à l'extérieur, puisque l'habitacle n'est pas laissé en reste, à commencer par les caches de marchepied avec des inserts en aluminium, portant la signature « M235i ». À l'avant, les touches sportives sont à tous les niveaux,



à commencer par le choix des sièges sport, un volant M gainé cuir multifonctions ou encore des inserts décoratifs en finition aluminium « Hexagon ». Pour accentuer cette ambiance sportive, les designers ont opté pour un ciel de pavillon BMW Individual anthracite et le cuir vient habiller le levier et sélecteur de vitesse, ainsi que le levier du frein à main. Le conducteur qui profite d'un repose-pied M, bénéficiera également, ainsi que ses passagers d'un éclairage de couleur variable et d'une bride bleue pour la clé de contact. Pour ce qui est de l'habitabilité, l'allemande fait mieux que la Série 1 coupé, permettant ainsi aux passagers arrière d'avoir un espace aux jambes accru de 21 mm,

sans oublier les 11 mm gagnés pour l'accès. L'avant également offre plus d'espace et de confort à travers la fonction easy-entry.

Les détails esthétiques sportifs sont, certes, nombreux, mais techniques également, à commencer par un moteur qui ne laisse pas indifférent. En effet, sous le capot de la BMW M235i, c'est le 6-cylindres en ligne M Performance TwinPower Turbo, qui officie. Développant 326 ch et couplé à une boîte automatique à 8 rapports, il permet au coupé de réussir l'exercice du 0 à 100 km/h en 4,8 s alors que la vitesse maximale est



Cylindrée : 3.0L 6cyl TwinPower Turbo
Puissance : 326 ch
Couple : 450 N
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1420 kg
Dimension : 4,45 m/1,78 m/1,41 m
Réservoir : 52 l
Volume coffre : 390 l
Pneumatique : 225/40R18-245/35 R18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 200 : 5 s
Consommation : --- l/100
Autonomie : --- km

bridée électroniquement à 250 km/h. Les ingénieurs de Motorsport ont réalisé des modifications au niveau du système de refroidissement, la gestion de la puissance ainsi que la sonorité. Ces modifications permettent à la M235i de signer de telles performances. Ajouté à cela, il y a un turbocompresseur qui agit selon le principe Twincroll, une injection directe de haute précision, avec injecteurs multi-trous en position centrale, une commande variable des soupapes avec technologie Valvetronic, un système de calage variable des arbres à cames double Vanos qui lui permettent d'offrir au

conducteur un déploiement de puissance spontané et des montées en régime qui caractérisent BMW depuis toujours. Toujours dans la perspective d'offrir à ses clients un modèle des plus dynamiques, la M235i a droit à une technologie de suspension spécifique, un système de freinage sport M, ainsi qu'à une direction sport variable.

Les coupés BMW ont toujours eu du succès auprès de différents publics, sans parler de leurs versions M, qui éveille l'esprit sportif des conducteurs. Il sera donc normal de voir envahir la BMW M235i les circuits et également les différentes routes. Une fois encore, BMW prouve qu'avec une lettre en plus, un modèle peut s'en retrouver complètement transformé.



HYUNDAI

VELOSTER R

SPORTIVE DÉLURÉE

Hyundai a profité du Salon de Los Angeles pour présenter une variante un peu plus délurée de son Veloster, la Turbo R-Spec. Après la Genesis 5,0 R-Spec et la Genesis Coupé 2,0 et 3,8 R-Spec, c'est donc le Veloster qui reçoit le badge « R-Spec ». Cette variante n'apporte rien au niveau mécanique par rapport à la variante Turbo normale, qui lui prête son 1,6 litres turbo GDI, fournissant 204 ch et 264 Nm.





Parmi les points forts qui ont permis au Veloster de se démarquer face à la concurrence, sa ligne originale, inspirée du langage stylistique de Hyundai, baptisé « fluidic sculpture ». Ses montants noirs soulignent l'élégance des surfaces vitrées, surmontant les panneaux de carrosserie aux lignes racées. Sa calandre hexagonale, emblématique de Hyundai, la forme de sa prise d'air de capot moteur, ses passages de roue proéminents et ses projecteurs enveloppants confèrent au Veloster une personnalité affirmée, tant vue de l'avant que de profil. À l'arrière, sa lunette arrière originale et sa sortie d'échappement en position centrale affinent son look sportif. Il y a lieu de noter la particularité du Veloster, qui accentue son originalité, à

savoir ses portes asymétriques : une seule à gauche et deux à droite !

La version Turbo R-Spec se pare, elle, d'accents rouges sur l'extérieur notamment sur les bas de jupes latérales et le bouclier avant. Les jantes alu de 18 pouces et l'extracteur arrière laissant apparaître une double sortie d'échappement centrale et chromée au diamètre impressionnant sont identiques à celles de la version Turbo normale. Enfin, Pour donner au Veloster Turbo un regard plus profond et plus acéré, le constructeur a décidé de l'équiper avec des LED diurnes à l'avant comme à l'arrière, une touche esthétique en phase avec son image empreinte de performance et de dynamisme.





L'intérieur, pour sa part, adopte un traitement similaire, avec notamment des sièges spécifiques, une sellerie mixte en simili-cuir sur les flancs et tissu rouge/noir au centre, des assises et des dossiers. Divers logos « R-Spec » trônent un peu partout dans l'habitacle, notamment sur les tapis de sol et on note également la présence d'un levier de vitesses assez court de B&M Racing Sport.

Au niveau personnalisation, ce Veloster Turbo R-Spec est livrable en quatre couleurs : Blanc Élite, Bleu Marathon, Gris Sprint, Ultra Black.

Ayant gagné récemment en habitabilité (plus longue de 3,05 cm et plus large de 1,52 cm), le Veloster met en avant un habitacle assez vaste pour accueillir confortablement quatre adultes qui bénéficieront d'un tout nouveau système de son stéréo, plus performant. Au niveau de l'équipement, cette version s'enrichit de gadgets haut de gamme, tels que les feux de jour, le miroir anti-angle mort pour le conducteur et une caméra de recul. Elle adopte également le système Hyundai's Assurance Connected Care, gratuit pour 3 ans. Par ailleurs, la version Turbo R bénéficie d'un nouveau système, baptisé Active Sound Design, permettant d'amplifier le son produit par le moteur et génère une sensation de conduite sportive intéressante.

Afin d'améliorer le comportement du Veloster Turbo R, celui-ci s'équipe d'un système de torque vectoring dénommé TVC (Torque Vectoring Control). Il permet d'offrir une meilleure stabilité en courbe rapide et une agilité accrue dans les virages serrés. Le principe de ce type d'aide est d'appliquer une force de freinage précise à la roue avant se trouvant à l'intérieur du virage par l'intermédiaire des capteurs de vitesse des roues. Dans la foulée, cette version plus radicale reçoit une suspension affermie, une direction recalibrée, une boîte manuelle courte à six rapports, avec un nouveau levier de vitesse court de B&M Racing Sport.

Côté mécanique, cette variante n'apporte rien de nouveau par rapport à la Turbo « normale », car c'est le même bloc 1.6 L Turbo GDI fournissant 204 ch et 265 Nm qui propulse les deux versions. La consommation moyenne, elle, s'établit à 8,7 l/100 km. Ainsi dotée, le Veloster avale le 0 à 100 km/h en à peine 8 secondes contre 9.7 secondes pour la version de 140 ch.

Enfin, le constructeur coréen a annoncé que les premières livraisons interviendront dès le mois de février 2014 en Amérique du Nord. Par contre, rien encore n'a filtré au sujet d'une future commercialisation de cette version sur les marchés du vieux continent.

Rallye de Régularité organisé sous la Présidence d'Honneur de S.A.R. Le Prince Moulay Rachid

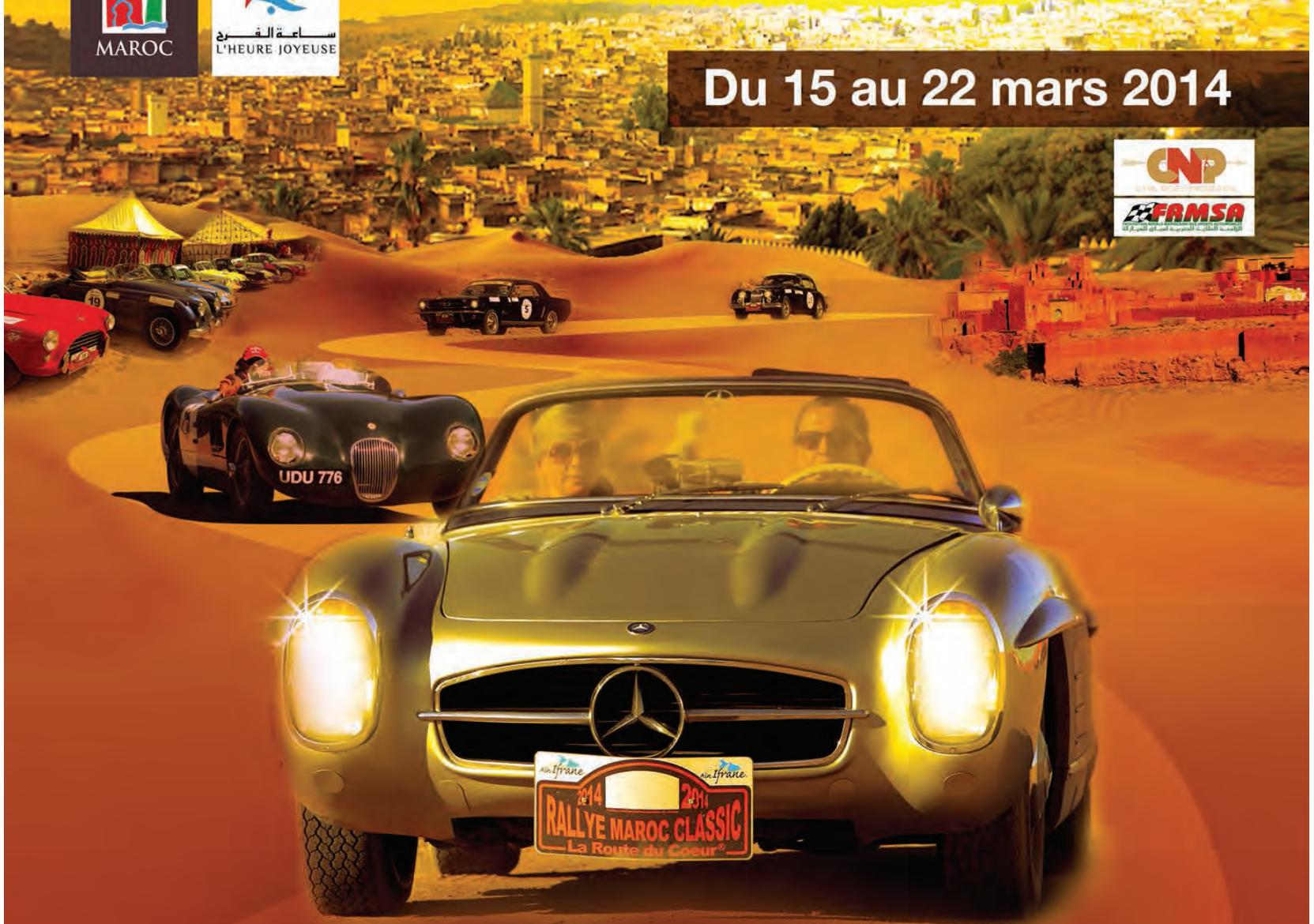


21^{ème} RALLYE MAROC CLASSIC

2014 - La Route du Coeur®



Du 15 au 22 mars 2014



L'allure n'est pas qu'une question de vitesse.





INSIGNIA MODERN FAMILY



L'une des familiales les plus populaires au Maroc vient de se renouveler. Depuis son lancement au Maroc, l'Opel Insignia a rapidement trouvé son public, qui lui a permis d'avoir un succès incontestable. Son look, sa technologie et ses motorisations, autant d'arguments qui font sa force et qui le feront davantage grâce à sa version restylée.





Le Blitz a encore frappé et le public ne lui résistera pas et plus précisément à travers l'un de ses modèles les plus vendus, à savoir l'Insignia. Une familiale allemande qui a tout naturellement séduit, grâce à sa ligne élégante et statutaire, sa précision et sans oublier ses motorisations. Des éléments qui ont été revisités et que le public marocain a pu découvrir à partir de la fin janvier.

Présentée en septembre dernier au Salon de Francfort, nul ne peut remettre en cause le renforcement de l'aspect haut de gamme de l'allemande, sans pour autant présenter des prix en hausse. La recette du succès, l'Opel Insignia l'a trouvée depuis longtemps et elle ne fait que la remettre au goût du jour 5 ans après sa présentation et 4 ans après sa désignation « Voiture de l'Année » à l'international.

À l'extérieur, comme pour tous les restylages, les changements se situent principalement au niveau

de la face avant et plus précisément les optiques, qui gagnent en dynamisme et modernité pour un regard plus imposant. Le bas du bouclier, également, a été revu, se voulant plus horizontal, afin de donner à l'Insignia plus d'assise qu'auparavant. De profil, bien que statutaire elle n'en oublie pas moins de mettre en avant ses lignes dynamiques. À l'arrière, si le jonc chromé est désormais plus bas, c'est la signature lumineuse qui connaît un réel changement, avec un débordement des phares sur le volet de la malle, qui n'est pas sans rappeler une certaine anglaise répondant au nom de XF. La familiale du Blitz évolue donc en douceur, tout en mettant en avant les principaux changements stylistiques que le public ne manquera pas de remarquer.

À l'intérieur, l'allemande est une premium et le prouve parfaitement grâce, notamment, à sa nouvelle offre de matériaux dont la qualité ne fait aucun doute. En



Cylindrée : 4 cylindre, 16 s Turbo
Puissance : 170 ch à 4250 trs/min
Couple : 280 Nm à 1650 trs/min
Transmission : 2 roues avant

Poids et mesures

Poids à vide : 1613 kg
Dimension : 4.84/1.85/1.49 (L/l/h)
Réservoir : 70 l
Volume coffre : 530 l
Pneumatique : 245/45R18

Performances globales

Vitesse max : 210 km/h
0 à 100 : 9.9 s
Consommation : 9.1/5.2/6.6 l/100
Autonomie : --- km

effet, le restylage de l'Insignia lui a permis d'accueillir de nouveaux panneaux décor ainsi que des surfaces moussées qui restent toujours plus agréables au toucher que des plastiques durs. Toujours aussi spacieuse et confortable, elle séduira grâce à son équipement technologique qui va de pair avec ses ambitions. Si elle offre les équipements, classiques à ce niveau, d'aide à la conduite et de sécurité à l'instar du radar de recul ou du régulateur de vitesse, c'est grâce à des fonctions avancées qu'elle se distinguera. En effet, l'allemande propose un système d'info-divertissement de nouvelle génération à pavé tactile et qui permet de stocker jusqu'à 60 profils personnels ainsi que de commander son Smartphone. Le conducteur a également droit à un nouveau bloc d'instruments qui affiche tout naturellement la vitesse, le niveau de carburant mais également les renseignements sur la navigation ou encore les options audio. L'intérieur

nous prouve une fois encore, que la qualité allemande est un label qui a de beaux jours devant lui.

Sous le capot, les équipes d'Opel ont choisi de reconduire le 2.0 CDTI qui a fait le succès de l'Insignia. Décliné en deux puissances et selon les finitions, il développe 110 ch, alors que la version Cosmo a droit à 20 chevaux de plus. Le 2.0 CDTI est couplé à une boîte manuelle à 6 rapports, alors que la transmission automatique, à 6 rapports également, est réservée à sa déclinaison de 130 ch. Ce qui est sûr, c'est que quelle que soit la puissance choisie, cette motorisation se distingue par sa sobre consommation.

Depuis 2008, le modèle haut de gamme d'Opel joue son rôle à la perfection et ne cesse de monter en gamme pour s'attaquer à de nouvelles rivales, qui ne cessent de se multiplier. Disponible depuis fin janvier sur notre marché, elle permettra à sa clientèle de choisir entre 3 finitions à savoir, Edition, Cosmo et Cosmo BVA, avec des tarifs démarrant à 262.500 DH.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Laurent Chanut & Hicham Zemmar

CYRIL NEVEU

LE PIONNIER DU DAKAR

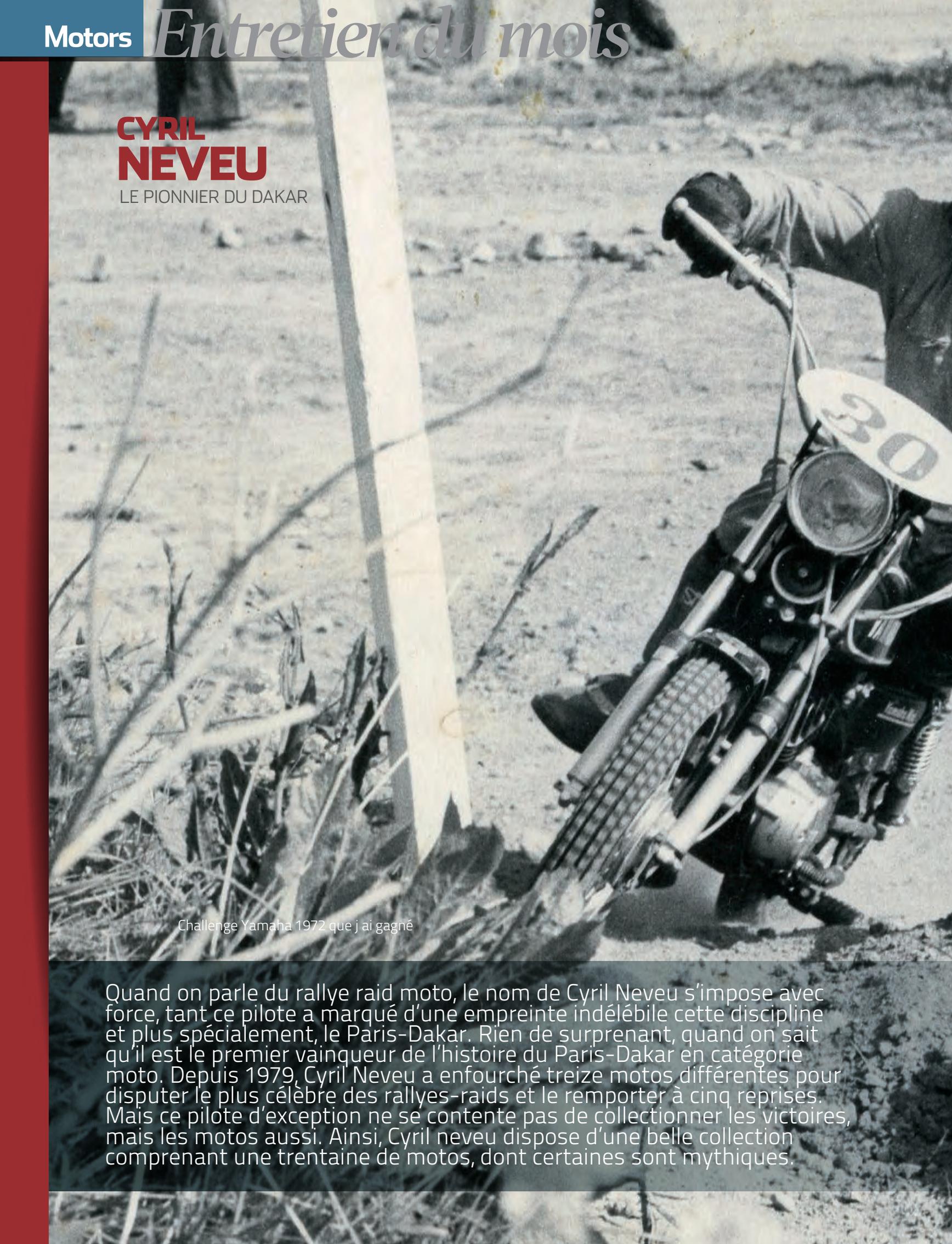


F BZ-341-MX 45



**CYRIL
NEVEU**

LE PIONNIER DU DAKAR



Challenge Yamaha 1972 que j'ai gagné

Quand on parle du rallye raid moto, le nom de Cyril Neveu s'impose avec force, tant ce pilote a marqué d'une empreinte indélébile cette discipline et plus spécialement, le Paris-Dakar. Rien de surprenant, quand on sait qu'il est le premier vainqueur de l'histoire du Paris-Dakar en catégorie moto. Depuis 1979, Cyril Neveu a enfourché treize motos différentes pour disputer le plus célèbre des rallyes-raids et le remporter à cinq reprises. Mais ce pilote d'exception ne se contente pas de collectionner les victoires, mais les motos aussi. Ainsi, Cyril Neveu dispose d'une belle collection comprenant une trentaine de motos, dont certaines sont mythiques.



La course automobile a également une place de choix dans son cœur, puisqu'il a disputé quelques rallyes, mais il s'est fait davantage connaître en tant qu'organisateur de rallyes-raids, notamment ceux de la Tunisie et du Maroc. Friand de nouvelles aventures, Neveu a récemment repris le Rallye Classic du Maroc avec pour ambition d'en renforcer le rayonnement international. Dans cet entretien, la quintuple vainqueur du Paris-Dakar ouvre sa boîte à secrets pour nous livrer des détails croustillants sur son parcours riche de challenges, de succès et de dépassement de soi.

CYRIL NEVEU

LE PIONNIER DU DAKAR



Photo vainqueur en 1987 avec Vatanen et Giroux à mes côtés

A quel âge êtes-vous tombé amoureux de la moto ?

Je viens d'une famille qui a la fibre sportive. Mon père est un passionné du canoë-kayak, qui a remporté d'ailleurs un titre de champion du monde en 1951. J'ai commencé à m'intéresser à la moto à l'âge de 13 ans et à 14 ans, j'ai eu ma première deux roues, une mobylette que j'ai préparée moi-même. Quand j'ai eu 16 ans, j'ai obtenu le permis et j'ai commencé par faire du trial sur une 123 Montesa Trial. J'ai rapidement pris goût à la compétition au point de pratiquer le trial près de huit ans. J'ai fait mes armes dans le championnat de France de trial en 1974. Mais l'évènement qui m'a propulsé a été ma participation à l'Abidjan-Nice en 1976. Cette course africaine est en quelque sorte l'ancêtre du Dakar. En participant à cette course, j'avais plusieurs challenges, la découverte d'un continent que je ne connaissais pas, mais il y avait aussi un challenge familial puisque c'est mon père qui me faisait l'assistance. Durant ce périple, Thierry Sabine s'est perdu pendant trois jours et quatre nuits et il a failli mourir. Suite à cette péripétie, Thierry a eu le déclic de penser à l'organisation du Paris-Dakar. Lors de la course Abidjan-Nice, j'ai fini sixième et c'était le début de ma passion pour le rallye-raid. Parallèlement, je faisais de l'enduro en étant pilote officiel Honda. C'est ainsi que je me suis également engagé dans le

championnat de France d'enduro, car j'ai vu là une possibilité de découvrir l'Afrique par la moto.

En 1979, j'ai fait le départ du premier Paris-Dakar créé par Thierry Sabine sur une Yamaha XT500. J'avais vingt et un ans et j'étais déjà aguerri par une expérience de l'Afrique, avec l'Abidjan-Nice. J'étais secondé par mon frère Christophe qui assurait l'assistance et courait en catégorie auto et également mon père, qui m'accompagnait avec un Range Rover et m'assurait toute l'assistance technique nécessaire. Je suis arrivé en tête au terme des 10.000 km de l'épreuve, sans avoir gagné une seule étape. D'un petit gabarit mais solide physiquement et fort mentalement, j'ai trouvé ma discipline fétiche qui m'a permis de faire de ma passion mon métier. Lors de la deuxième édition, les conditions se sont sensiblement améliorées puisque je suis devenu pilote semi-officiel Yamaha, qui m'a fourni la moto et pris en charge les frais liés à la course et ce n'est qu'à mon troisième Dakar en 1981 que je suis devenu professionnel.

Comment avez-vous vécu cette première victoire ?

C'était extraordinaire, parce que je ne m'y attendais pas du tout. La course à l'époque se déroulait sur une journée, avec des étapes très longues de six cents bornes et beaucoup de concurrents ne ralliaient le

Biographie

1^{re} victoire en moto 1979 au Dakar



1956

Naissance à Orléans en France

1979

Première participation au Rallye Paris Dakar sur une Yamaha XT 500 et première victoire

1980

Deuxième victoire au Rallye Paris Dakar sur Yamaha XT 500

1982

Troisième victoire au Rallye Paris Dakar sur Honda 550XR et champion de France en enduro

1986

Quatrième victoire au Rallye Paris Dakar sur Honda NXR 750.

1987

*Cinquième victoire au Rallye Paris Dakar sur Honda
Organisateur de Rallye en Coupe du monde des Rallyes-raids : le rallye Optic*

2000

Tunisie et la rallye Guy Hoquet Maroc.

*Gérant de C.N.P (Cyril Neveu Promotion) depuis **1987** : le Tour de Corse en jet-ski*

*Organisateur du Rallye de régularité pour voitures anciennes Maroc Classic, depuis **2013***

CYRIL NEVEU

LE PIONNIER DU DAKAR

point d'arrivée qu'à la tombée de la nuit.

À quel moment avez-vous acquis le statut de pilote professionnel ?

En 1980, j'ai profité du statut de semi-officiel Sonauto Yamaha en bénéficiant du matériel et des pièces, mais pas de l'assistance, qui sera effectuée par mon père. Au guidon d'une XT500 légèrement préparée, je m'impose une deuxième fois, en remportant quatre victoires d'étape. Je devance ainsi Michel Mérel, Jean-Noël Pineau et Jean-Pierre Loiret, tous également sur Yamaha.

En 1981, je quitte Yamaha pour l'autre concurrent nippon Honda, avec lequel j'ai eu des hauts et des bas. Dans ce troisième Dakar, je vais accumuler les problèmes techniques. Tous les matins, je me demandais ce que j'étais venu foutre là... Il faut savoir que je ne suis jamais arrivé une seule fois de jour ! J'avais le moral au plus bas ! J'ai terminé 25e. En 1982, j'ai atterri dans un team mieux préparé et je suis arrivé au Lac Rose en vainqueur, avec quatre victoires d'étape à la clé. Ma performance évoluera en dents de scie les trois années suivantes : 10e en 1983, 4e en 1984, 5e en 1985 et il faudra attendre 1986 pour renouer avec le succès dans une édition bouleversée par l'accident mortel d'hélicoptère dont ont été victimes Thierry Sabine et quatre autres personnes.

Le millésime 1987 sera marqué par une bataille intense avec Gaston Rahier et surtout avec Hubert Auriol. Il n'y en avait pas un qui voulait lâcher, on est deux caractères assez forts, et lui comme moi, on savait qu'on irait jusqu'au bout. Ça a été dur, et malheureusement, il y a eu cette chute. Ça aurait pu m'arriver, c'est lui qui est tombé, ça fait partie de la course. Cela a été une course formidable, avec cinq victoires. C'était quelque chose de fabuleux.

Fort de mes cinq titres, je me suis présenté de nouveau au départ du Dakar en 1988, mais je me suis blessé au pied sur l'étape Agadez-Niamey et pour la première fois j'ai dû quitter la course après dix participations consécutives. Mais l'année suivante, j'étais de retour sur Yamaha au guidon d'une YZE750 sur le Paris-Tunis-Dakar en 1989, aux côtés de Stéphane Peterhansel et je me suis classé en cinquième position. En 1990, des problèmes mécaniques au sein du même team ne m'ont pas permis d'effectuer la totalité du Paris-



Essais en formule Ford



Trail démonstration sur le toit d'une DS en 1973





Johnny Hallyday et André Boudou au Rallye de Tunisie en 2000

Tripoli-Dakar. L'année suivante, j'ai tenté encore une nouvelle fois ma chance, cette fois-ci au guidon d'une Cagiva, mais la motivation n'était plus là. En arrivant à Dakar en 1991, j'ai su qu'il était temps d'arrêter. J'avais pris conscience des risques que je prenais.

Quelle expérience avez-vous retiré de tout ce parcours ?

Pour moi, cela a été une école fantastique. J'en ai retiré toute la substance de ma connaissance de la vie. C'est également une école d'humilité, car lorsque l'on

est tout seul dans le désert avec sa moto, on se sent tellement petit et il faut savoir contrôler les éléments, se gérer soi-même, gérer une équipe aussi. Mais pour moi, la course n'était que du plaisir. Quand je vois beaucoup de gens qui ne sont pas épanouis dans leur boulot, je me réjouis de la chance que j'ai eue de vivre pendant trente ans de ma passion, c'est formidable.

Que pensez-vous du Dakar aujourd'hui ?

Maintenant, c'est devenu une autre course où l'assistance est importante. Aujourd'hui c'est du sprint, de notre temps, c'était de l'endurance.

Quel regard portez-vous sur l'évolution des rallyes raids ?

Quand on a repris les rallyes, l'idée de départ était de faire quelque chose de sympathique, de convivial, mais quand les usines s'y sont mises, on s'est rendu compte que l'esprit du rallye raid allait être défiguré. Nos rallyes étaient tous plus faciles à gérer qu'un Dakar. D'année en année, le rallye raid s'est de plus en plus mis à ressembler au WRC. Ce sont les usines qui ont poussé dans cette voie parce que c'était plus simple pour eux.

En tant que grand passionné de motos, vous êtes-vous intéressé à la moto ancienne ?

Avec un copain, on a constitué une petite collection de machines qu'on a restaurées. C'est la nostalgie du bon vieux temps. J'ai souhaité retrouver toutes les machines sur lesquelles j'ai couru, parce que je trouve cela sympa de posséder les motos qui m'ont marqué.



CYRIL NEVEU

LE PIONNIER DU DAKAR

Quand avez-vous décidé de passer de l'autre côté de la barrière, pour organiser des rallyes raids ?

À partir de 1988, j'ai commencé à organiser des rallyes en Afrique. On a repris deux rallyes et on a essayé d'en faire quelque chose de sympathique, tourné vers les amateurs, parce qu'on trouvait qu'au niveau du Dakar, il y avait une dérive vers le milieu vraiment professionnel. Mais quand Gilles Lalay s'est tué en 1992, cela m'a vraiment fait un choc et j'ai décidé d'arrêter.

Après l'arrêt de la course, j'ai décidé de me consacrer au développement d'événements en m'associant avec l'homme d'affaires Jean Christophe Pelletier. Neveu Pelletier Organisation lance alors le célèbre Rallye Optic 2000 Tunisie, puis le Rallye ORPI Maroc. J'ai également organisé dans les années 90 le premier Tour de Corse en jet et pendant trois ans (1997 à 2000) l'Optic 2000 Jet Offshore, le Championnat de France d'Endurance Jet avant de créer le Nautical raid en 2009 qui est un raid motonautique jets et bateaux semi-rigides, au Sénégal.

Quels sont les vrais motifs qui vous ont poussé à acquérir le Rallye Maroc Classic ?

J'ai à la fois la passion des sports mécaniques et celle des voitures anciennes. D'ailleurs, j'en possède moi-même une. Je suis également fasciné par l'Afrique et plus précisément par le Maroc. Je connaissais Jean François Rageys depuis longtemps. Il a travaillé pendant deux ans pour moi quand j'organisais des rallyes via sa société Promo Course. Je me suis intéressé à son projet d'organisation du rallye Classic. À son décès, j'ai souhaité l'acheter. Malheureusement, sa veuve avait déjà passé la transaction avec Lanctuit. Et quand j'ai su que Jean Noël voulait revendre le projet, j'ai sauté sur l'occasion.

Le Rallye me plaisait, parce que je connaissais les voitures, un peu le milieu et j'adore le pays. Et puis je m'ennuyais parce que j'ai vendu en 2008 les rallyes raids du Maroc et celui de la Tunisie. Donc, je voulais tenter une nouvelle aventure.

Quel changement avez-vous introduit dans l'esprit du rallye ?

Pour moi il était important de garder le même esprit du rallye, avec de belles spéciales. Ce qu'il fallait améliorer en priorité, c'était le système du chronométrage.



Pour cette édition, l'idée était de rendre le Rallye Maroc Classic un rallye international. On a fait appel à beaucoup de concurrents étrangers en exploitant au maximum mon réseau de relations dans le monde du sport mécanique et surtout des adeptes des rallyes de régularité.

Pouvez-vous nous donner une idée de l'itinéraire de cette année ?

Pour cette édition, le Rallye Maroc Classic abandonne les grandes dunes pour un parcours routier adapté à la soixantaine de magnifiques voitures historiques et de collection qui vont s'engager dans cette épreuve. Les concurrents parcourront environ 2.200 km en sept étapes, de Casablanca à Marrakech, en passant par Fès, Ifrane, Boumalne Dades, M'Hamid et Ouarzazate. Cette première année se distinguera par la présence en force des Alpine Renault. De nombreuses autres marques automobiles seront également représentées, comme par exemple un grand nombre de Mercedes et de Porsche, sept Jaguar, des Morgan three wheels, quatre Ferrari, des Ford Mustang, deux Ac Cobra, une Bentley, une Corvette, Alfa Romeo et bien d'autres encore.

Parmi les nouveautés, on retrouvera outre les 16



Moto 500 XT de Thierry Sabine retrouvée 10 ans après avoir été perdue

épreuves classiques de régularité, trois épreuves en circuit, où les voitures puissantes pourront s'exprimer, ainsi qu'un luxueux bivouac aux portes du désert. Par ailleurs, quelques « People » participeront également à ce rallye, dont Adriana Karembeu, qui roulera dans une Mercedes 190 SL, les comédiens Alexandre Brasseur et Philippe Caroit dans des Alpine Renault ainsi que Denis Brogniart de TF1, qui lui aussi découvrira le bonheur de rouler dans une Alpine Renault. Deux équipages féminins complètent ce tableau, dont les vainqueurs du Rallye des Princesses : Isabelle Pesqui-Gedai et Christine Jore-Halliot, dans une Ferrari 575.

Il y a lieu de noter enfin la participation d'un équipage composé de Carlos Ghistelinck, vainqueur du rallye du Maroc Classic en 2002, accompagné de David Lieven, vainqueur du rallye Monte-Carlo 2014, dans une Opel Kadett GTE 1978.

À part la moto, vous avez également fait du sport automobile...

Oui, j'ai fait tous les rallyes, sauf le Dakar. Je ne l'ai pas fait parce que je ne voulais pas courir dans de mauvaises conditions. J'avais une image forte

au Dakar, en raison de mes succès en moto. Par ailleurs, les budgets étaient très importants et je ne les avais pas. J'ai eu une opportunité avec Seat pour officiellement faire le Dakar, mais le constructeur a finalement arrêté le programme.

Sans être prétentieux, je voulais bien faire mes armes et prouver ce que je savais faire. Avec Seat, j'ai fait troisième et quatrième derrière les Citroën et Mitsubishi. Donc, j'avais le potentiel. Je ne regrette pas ce manque de bol, car je suis passé à l'organisation de rallyes, notamment ceux de la Tunisie et du Maroc et cela m'a donné beaucoup de satisfaction, puisque je suis resté dans le milieu que j'affectionnais, à savoir la course automobile. C'était vraiment super !

Quand avez-vous arrêté le sport automobile ?

J'ai arrêté la course automobile en 1998. Mais j'ai réalisé quand même de jolies performances : deuxième au Trophy Andros, quatrième au rallye d'attelage... J'ai par ailleurs participé à deux courses WRC sur asphalte au rallye du Var. Mais ma préférence reste le tout-terrain. L'Afrique me passionnait, ainsi que le pilotage dans le désert, surtout les sensations ressenties lors du franchissement des dunes.

Intéressez-vous aux voitures anciennes ?

Cyril Neveu : J'ai toujours aimé les voitures anciennes. J'en possède depuis 25 ans. J'ai hérité de la DS cabriolet de mon père. Je possède également une Corvette de 57, ainsi qu'une Honda S800. Ma dernière acquisition est une Fiat Dino. Je possède par ailleurs une trentaine de motos anciennes.

Quels sont les pilotes qui vous ont marqué ?

Le quadruple champion du monde de Formule 1, Alain Prost, parce que je suis très copain avec lui. C'est mon icône. Il était très méthodique et c'est pour cette raison qu'il a pu devenir un grand champion. Certes la chance existe, mais il faut travailler très dur pour la saisir et surtout la conserver.

Votre moto préférée ?

Cela va de la Kawazaki H2 à la Norton Commando. Et puis, j'ai un faible aussi pour les trails. J'aime surtout les tous premiers trails. À Paris, je roule en Yamaha T-Max 500. En enduro, je préfère la KTM 300. Enfin, la Honda avec laquelle j'ai tout gagné en 1982 et que Honda m'a offert a une place particulière dans mon cœur.

Quels sont les autres sports que vous pratiquez ?

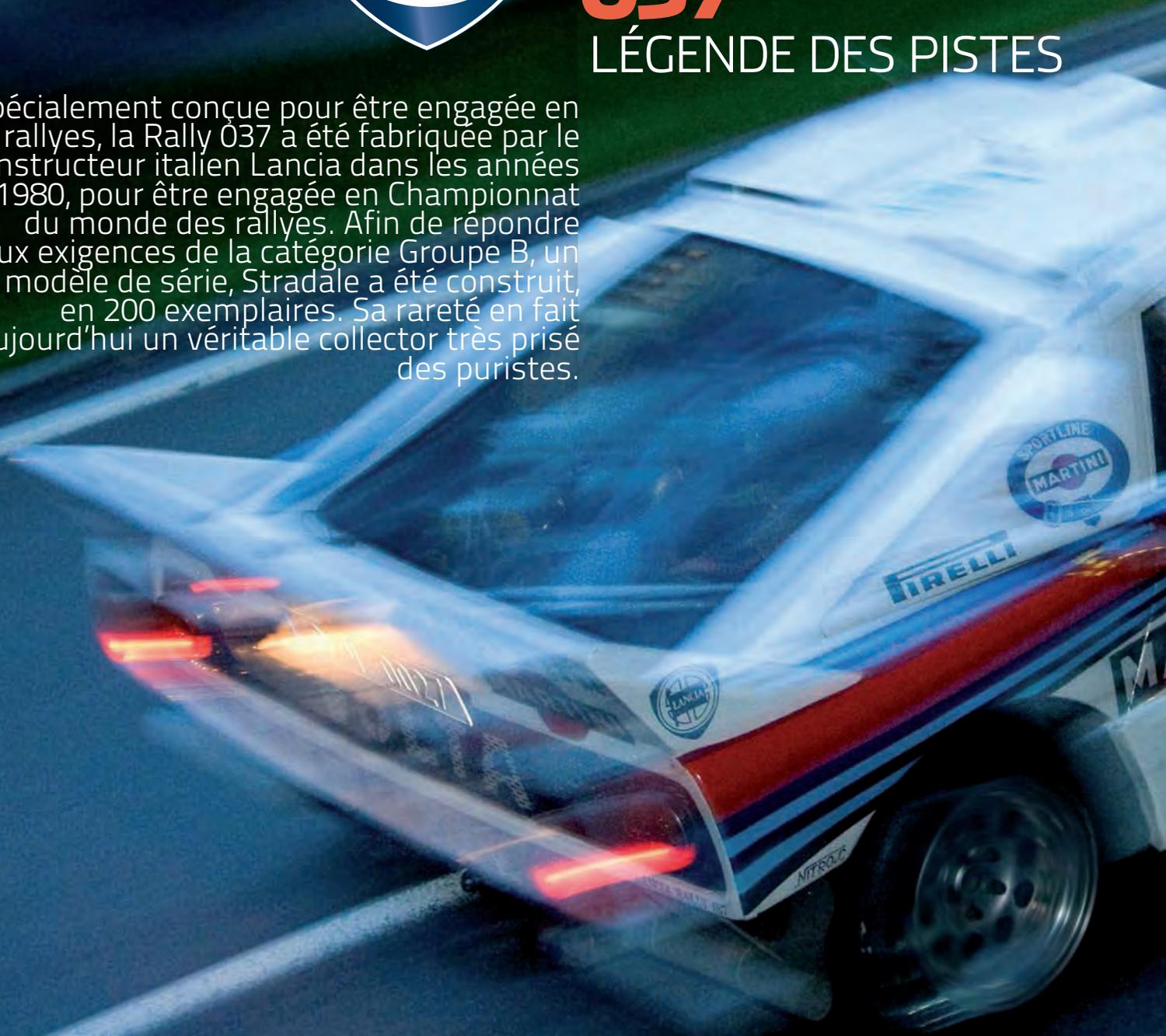
J'ai un peu pris de l'embonpoint (rires). J'adore faire du VTT. Je fais également du ski, du ski nautique, du jet ski... Bref, tous les sports de glisse me passionnent.

par Hamid Benmaarouf

**037**

LÉGENDE DES PISTES

Spécialement conçue pour être engagée en rallyes, la Rally 037 a été fabriquée par le constructeur italien Lancia dans les années 1980, pour être engagée en Championnat du monde des rallyes. Afin de répondre aux exigences de la catégorie Groupe B, un modèle de série, Stradale a été construit, en 200 exemplaires. Sa rareté en fait aujourd'hui un véritable collector très prisé des puristes.





MARTINI

Miele

RAVASI CORSE

speedline
brembo
Michelin

Savares
FERODO
BILSTEIN

MAGNETI
MARELLI

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE
pininfarina



L'italienne est dessinée par Pininfarina dans un style agressif, qui sied parfaitement à sa vocation de bête de rallye. Ainsi, la 037 se montre extrêmement basse (1m24) et reçoit de nombreux appendices aérodynamiques comme un volumineux aileron et deux bossages de toit, qui autorisent le port du casque.

De filiation noble, puisque descendante directe des Montecarlo Gr5, championnes du monde en 1979, 1980 et 1981, la Lancia Rally projet 037 est dévoilée fin octobre 1981 avant d'être présentée au Salon de Turin en 1982. Cette version est un prototype destiné à l'homologation de la Lancia 037 en FIA Groupe B du championnat du monde des rallyes. Cette catégorie permet la transmission à quatre roues motrices (en rallye), l'utilisation de matériaux technologiques (kevlar, vitres en plastique) et autorise une évolution technique majeure en cours d'année. Bénéficiant de cette large latitude, Lancia s'attelle à la conception d'une bête de rallye particulièrement redoutable et très évoluée techniquement.

À cette fin, le patron du pôle compétition de Lancia, Cesare Fiorio, oriente ses efforts dans le sens d'une recherche maximale de légèreté et d'accessibilité aux organes mécaniques. Pour décrocher l'homologation, deux cents 037 Stradale sont conçues. La version routière nécessaire à l'homologation comporte les numéros de série progressifs de 000001 à 000222, soit 222 exemplaires, y compris les prototypes de mise au point. Quant aux versions course, elles sont au nombre de 40 : EVO I (000301 à 000320) et EVO II (000401 à 000420). Elles sont mues par un quatre cylindres à double arbre à cames dérivé de la Fiat 131 Abarth, qui est installé en position longitudinale pour faciliter les interventions. Suralimenté par un compresseur, il développe 265 chevaux dans sa première version à carburateur double corps Weber. Ce compresseur volumétrique, bien qu'il fournisse une puissance inférieure à un turbocompresseur, permet de délivrer sa puissance de manière plus régulière, à tous les régimes, avec des réponses aux sollicitations sans temps de latence. Finalement, grâce à quelques mises au point, la puissance définitive ressort à 320 chevaux pour moins de 800 kg. Quant à la boîte à vitesses, c'est une ZF cinq rapports, avec un pont autobloquant taré à 25%.

Côté plumage, l'italienne est dessinée par Pininfarina dans un style agressif, qui sied parfaitement à sa vocation de bête de rallye. Ainsi, la 037 se montre extrêmement basse (1m24) et reçoit de nombreux appendices aérodynamiques comme un volumineux aileron et deux bossages de toit, qui autorisent le port du casque. Force est de constater que l'esthétisme a été asservi à la recherche de l'efficacité maximale : la cellule centrale est une structure monocoque en aluminium, prolongée par deux faux châssis tubulaires qui supportent les suspensions à l'avant et le moteur et la transmission à l'arrière. La carrosserie, pour sa part, est en polyester et conçue pour être entièrement démontable par les mécaniciens de façon très rapide. Enfin, la 037 Stradale repose sur des jantes Speedline spécifiques en 16 » de diamètre, chaussées de Pirelli P7 à l'origine.

Côté compétition, la Lancia 037 se lance à l'assaut des circuits en avril 1982 en championnat d'Europe, en



Grâce à quelques mises au point, la puissance définitive ressort à 320 chevaux pour moins de 800 kg. Quant à la boîte à vitesses, c'est une ZF cinq rapports, avec un pont autobloquant taré à 25%.

À partir de fin 1982, la fiabilité est enfin au rendez-vous avec les problèmes du moteur, de la transmission et de



tenue de route qui disparaissent. Il s'ensuit une nette supériorité des 037 qui terminent aux deux premières loges du Monte-Carlo de 1983, où l'absence de neige favorise la légèreté des Lancia.

Sardaigne, au Rallye Costa Smeralda, et sa première épreuve internationale se déroule à l'occasion de l'édition 1982 du Tour de Corse, cinquième épreuve du championnat du monde. Les deux pilotes engagés, Markku Alén et Attilio Bettega ont connu des fortunes diverses : Alén termine neuvième tandis que Bettega est victime d'une violente sortie de route, qui révèle la fragilité de la voiture. La décision est alors prise de réaliser une évolution à portes en kevlar, qui fait sa première apparition au rallye de Madère. La 037 reçoit également un système d'injection mécanique Bosch à la place des carburateurs, complété par une injection d'eau. Ces modifications n'empêchent pas la survenue de quelques déboires, notamment des problèmes d'allumage au Tour de France. Mais lors de l'ultime épreuve de la saison, RAC (Lombard Rally du Pays de Galles), les Lancia expriment leur potentiel face aux Audi quattro, Alén terminant quatrième du classement général à 10 minutes d'Hannu Mikkola et premier en groupe B.

À partir de fin 1982, la fiabilité est enfin au rendez-vous avec les problèmes du moteur, de la transmission et de tenue de route qui disparaissent. Il s'ensuit une nette supériorité des 037 qui s'exprime avec Walter Röhrl et Markku Alén qui terminent aux deux premières loges du Monte-Carlo de 1983, où l'absence de neige favorise la légèreté des Lancia, tandis que la transmission intégrale des Audi quattro ne les avantage guère. Le Portugal, troisième épreuve de la saison constitue un test décisif avec son revêtement en terre : les Audi quattro tirent partie de leurs quatre roues motrices et Mikkola et Michèle Mouton réalisent un doublé devant Röhrl, Alén et Vudafieri. Lancia ne s'engage pas au Kenya où les quattro, deuxième et troisième, marquent de précieux points au championnat du monde. Mais le Tour de Corse, sur asphalté, marque le retour fracassant des 037 agiles et légères qui réalisent un triplé, Alén et Röhrl devançant la voiture semi-privée de Vudafieri.

Au Rallye de l'Acropole, les Lancia montent encore en puissance, en réalisant un doublé sur un terrain traditionnellement favorable aux transmissions intégrales. Röhrl récidive au Rallye suivant de Nouvelle-Zélande, où les trois Audi quattro d'usine abandonnent : Lancia est alors en tête du championnat du monde constructeurs. En Argentine, Audi écrase la concurrence, en plaçant quatre voitures aux quatre premières places (Mikkola, Stig Blomqvist, Michèle Mouton et Shekhar Mehta), alors que la première Lancia ne pointe son nez qu'à la cinquième position. Et avec l'absence de Lancia aux 1000 lacs, Audi est arithmétiquement champion du monde, mais seuls les huit meilleurs résultats sur les douze épreuves du championnat sont pris en compte. Ainsi, en réussissant un triplé au Rallye San Remo, Lancia remporte le Championnat du monde des rallyes avec deux points d'avance sur Audi. Il s'agit du dernier titre d'une deux roues motrices en championnat du monde des rallyes.



En 1984, la 037 subit des modifications techniques dès le rallye inaugural de Monte-Carlo. La cylindrée est portée à 2.111 cm³, pour ne pas dépasser la limite des trois litres en équivalence atmosphérique. Par rapport à la version originelle, des changements sont apportés à la carrosserie pour répondre à la concurrence qui fourbit ses armes. Et bien que la 037 reste fidèle au mode propulsion, Lancia développe en prévision de la saison 1985, une version spéciale de la Lancia Trevi quatre roues motrices pour mener les premiers tests de développement de cette technique inédite pour Lancia.

La domination des Lancia commence à s'estomper face à la nouvelle suprématie des Audi, qui réalisent un tir groupé au Monte-Carlo, disputé sous la neige. L'équipe Lancia-Martini, constituée de Miki Biasion, Markku Alén et Attilio Bettega, handicapée par ses deux roues motrices, ne peut que limiter les dégâts en terminant aux cinquième, sixième et huitième places. Mais la tâche allait se compliquer davantage pour Lancia avec l'apparition d'un autre redoutable outsider en la personne de Ari Vatanen, sur la Peugeot 205 Turbo 16 qui remporte les trois dernières épreuves (1000 lacs, San Remo et RAC). Lancia cède, ainsi, son titre de champion du monde à Audi et s'alarme de la percée fulgurante de Peugeot, qui a inscrit 74 points en seulement cinq engagements. Toyota se positionne également aux avant-postes, avec 62 points marqués. Pour rattraper son retard de plus en plus important sur la concurrence, Cesare Fiorio donne un coup d'accélérateur au développement de la Lancia intégrale et de la Delta S4 qui ne seront homologuées qu'en 1985, donc trop tardivement pour impacter le Championnat du monde des rallyes de la même année. Du coup, la 037 continue de représenter Lancia au championnat du monde en 1984. Dépassée, elle est largement supplantée par les Audi quattro Sport et surtout par

les Peugeot 205 Turbo 16 évolution 2 engagées à partir du Tour de Corse, où Attilio Bettega est victime d'un accident mortel en percutant un arbre.

Grâce aux 205 T16, Peugeot domine la concurrence de la tête et des épaules en remportant sept des onze épreuves du championnat du monde grâce à Ari Vatanen, Timo Salonen et Bruno Saby. Même Audi abdique face à la suprématie de l'écurie française, Röhrl ne remportant que le San Remo. Quant à la 037, elle se contente de quelques places d'honneur : Henri Toivonen se classe sixième du Monte-Carlo et troisième du San Remo, Miki Biasion termine second au Portugal et Markku Alén décroche une troisième place aux 1.000 lacs.

Au classement général du championnat, Lancia dégringole à la troisième place, derrière Audi et Peugeot qui marque 142 points, soit plus du double de Lancia. La débandade est encore plus patente au niveau des pilotes, puisque le meilleur pilote Lancia, Toivonen, ne pointe qu'au sixième rang. Heureusement que la firme italienne parviendra à sauver la mise à la fin de la saison grâce à la Delta S4 qui pour sa première sortie officielle à l'occasion de l'ultime épreuve du Championnat (Rallye de Grande-Bretagne), réalise un doublé, alors qu'aucune Peugeot n'est à l'arrivée. Donc, dès son premier fait d'armes, la Delta S4 se profile déjà comme la seule arme qui pourrait permettre à Lancia de retrouver les cimes du championnat.

Pour conclure, il sied de reconnaître qu'à l'instar de sa devancière la Lancia Beta Montecarlo Turbo Groupe 5, la radicale Lancia Rally 037 fait partie incontestablement des légendes du mythique groupe B. C'est la dernière voiture de rallye à deux roues motrices à avoir été sacrée championne du monde des Rallyes en 1983. Trop rare dans sa version Stradale, la 037 est aujourd'hui un objet de collection qui rappelle son passé glorieux d'authentique bête de rallye.



1690 FXSB **BREAKOUT**

Davidson a sublimé le public en proposant ce Softail mi-dragster, mi-chopper baptisé « Breakout », apparu en 2012 au catalogue « CVO », Harley- qui se décline aujourd'hui en une version moins onéreuse. Cette Harley au dessin innovant n'est pas pour autant un modèle au rabais.

Très long, très bas, très épuré, le Breakout est une réinterprétation des « Gassers », de fameux dragsters des années 50 et 60.

Pour la rendre plus accessible, les accessoiristes de Milwaukee ont remis quelques chromes : les jantes « turbine », le bac à huile, les silencieux et les commandes avancées sont désormais passés au noir. Exit, également, la peinture métallisée et la selle imitation peau de serpent, tout comme la magnifique prise d'air siglée « Screaming Eagle ». Le guidon, quant à lui, est remplacé par un élément long et droit.

Enfin, les 1.802 cm³ du bicylindre en V Twin-Cam 110B sont ramenés aux 1.690 cm³ du 103B, moins coupleux (13,2 m.kg contre 15,3 m.kg). Ainsi « simplifiée », la Breakout n'en est pas moins agréable à détailler et ajoute une note de sobriété à la gamme²

Peu élevée (660 mm), l'assise inclinée vers l'arrière impose aux moins de 1,75 m de se faire pousser bras et jambes pour accéder aux commandes. Le centre de gravité bas et la finesse du train avant aidant, l'ensemble reste « relativement » maniable à basse vitesse.

La Harley 1690 FXSB dévoile aussi des sorties de courbes et de belles lignes droites où le fameux



bicylindre double arbre calé à 45° au couple quasi instantané (3 000 tr/min) distille sa musique rauque. Au final, le moteur 103B de la Breakout dite « de base » n'a finalement pas grand-chose à envier au « 110B » de sa grande sœur. Commandée par un sélecteur à une seule branche et un levier d'embrayage très dur à manier, la boîte de vitesses est toujours aussi lente, mais reste précise.

Le souci du détail et de la finition est partout, avec en point d'orgue le moteur. Cœur palpitant et guttural,



le bicylindre est peint en noir et recouvert de pièces chromées.

Rock à souhait et hardos sur les bords, le Breakout est une usine à sensations qu'on ne se lasse jamais d'écouter et de solliciter !

Bateau d'exception

par Lina Mouafak



Riva

LAMBORGHINI

Avec ses deux moteurs V12 de 350 ch, ce bateau commandé par Ferruccio Lamborghini était l'Aquarama le plus puissant fabriqué par le célèbre fabricant italien Riva. Tombé dans les oubliettes, cet unique Aquarama a été remis en état par un riche collectionneur hollandais

Un collectionneur hollandais vient en de remettre à l'eau l'unique Riva motorisé par deux V12 Lamborghini qui équipent aussi la 250 GT. Un Aquarama très spécial commandé en 1968 par Carlo Riva à Ferruccio Lamborghini comme un défi fou.

Il est resté pendant des années caché dans le recoin d'un chantier, dissimulé sous une vieille bâche, pour mieux renaître. Les passionnés étaient bien sûr au courant de l'existence du Riva Aquarama de Ferruccio Lamborghini, mis à l'eau en mai 1968. Mais ils ignoraient ce qu'était devenu le légendaire inboard après le décès de son propriétaire en 1993. Jusqu'à ce qu'un collectionneur néerlandais des Aquarama de Riva découvre celui-ci, unique et portant le n° 278, de Lamborghini et le fasse remettre entièrement en état par Riva World, un spécialiste de la restauration de bateaux Riva, réputé dans le monde entier.

interrupteurs ont été démontés et réparés avant d'être remontés ; les éléments chromés ont retrouvé leur lustre d'origine et le Lamborghini Riva s'est évidemment doté de deux nouveaux poumons qui ont permis à cette pièce unique de redevenir l'Aquarama le plus rapide au monde, grâce aux V12 de 4.0 l, venus de la toute première Lamborghini : la 350 GT.

En partenariat avec le musée, l'équipe du Riva World a pu démonter et reconstruire plusieurs parties du moteur d'origine. Lino Morosini, directeur du département moteur de Riva il y a 45 ans et l'un des pères de l'Aquarama de Lamborghini, a également fourni des informations supplémentaires pour mettre les deux V12 refroidis par eau par le biais d'un circuit fermé spécialement conçu en adéquation avec les exemplaires d'origine. Une autre source précieuse dans ce domaine a été le légendaire pilote d'essai et promoteur de Lamborghini, Bob Wallace. Il a converti les deux V12 Lamborghini en propulseurs marins, en



En 2013, trois ans après avoir entrepris sa restauration, l'Aquarama Lamborghini a retrouvé sa splendeur d'antan. Pour y arriver, Sandro Zani, le célèbre restaurateur de Riva néerlandais, s'est régulièrement rendu en Italie au cours des trois dernières années, notamment au musée Ferruccio Lamborghini, pour se documenter sur tous les détails et les éléments de l'original, avant d'entamer la restauration.

Au total, le projet s'est étalé sur près de trois ans, au cours desquels l'Aquarama a été entièrement remis en état. Sa coque en bois a été réparée, poncée et recouverte de pas moins de 25 couches de vernis, son intérieur en bois restauré, ses sièges retapissés aux fameuses couleurs Riva, tous les boutons et

calant le vilebrequin vers la gauche pour l'un et vers la droite pour l'autre, tout en augmentant le couple à bas régime.

Résultat : les deux Lamborghini V12 4.0 l développent chacun 350 ch avec leurs six doubles carburateurs Weber, soit douze au total, sur une plage de régime comprise entre 700 et 5.000 tr/min et le couple maxi est disponible dès 1.500 tours, grâce à différentes modifications, y compris un plus grand alésage et une plus longue course. Ensemble, ils dotent la Riva Aquarama Lamborghini d'une vitesse de pointe de 48 nœuds (près de 90 km/h), contre 40 nœuds (74 km/h) pour les Aquarama habituels équipés de série de deux unités V8 Chrysler ou GM par Riva.



BAUME & MERCIER

GENEVE

Clifton 1892 Tourbillon Volant

L'horloger suisse Baume et Mercier a souhaité cette année démontrer tout son savoir-faire et sa légitimité historique en matière de haute horlogerie, avec la présentation de la Clifton 1892 Tourbillon Volant. Élégant garde-temps de 45,5 mm en or rouge proposé en une édition limitée de trente exemplaires

Baume & Mercier est la septième plus ancienne maison horlogère encore en activité. Incontestablement, forte de cette expérience, la marque possède un véritable savoir-faire dans l'art de fabriquer des montres précises et complexes.

La pièce est dotée d'un calibre exclusif à remontage manuel. Régulée par un tourbillon volant, cette montre renvoie au passé de la maison qui, durant le 19e siècle, a remporté dix Grands Prix et sept médailles d'or lors des différentes expositions universelles auxquelles elle a participé.

Cette façon de concevoir et de réaliser les montres est historique et par essence légitime pour Baume & Mercier. Cette méthode de construction a permis à la maison suisse de réaliser en 1892 une montre à remontage sans clé, dont le calibre était régulé par un tourbillon. Cette sophistication mécanique, constituée d'une cage effectuant une ronde minutée et dont la giration a pour effet d'annuler les défauts d'équilibre du balancier, était d'une incroyable rareté à l'époque et son rôle était d'améliorer sensiblement la précision de la montre en étant équipée !

La montre à tourbillon présentée en 1892 par Alcide Baume à l'Observatoire de Kew en Angleterre devait remporter cette année-là une victoire triomphale en obtenant la note impressionnante de 91,9 points sur 100. Grâce à cet incroyable résultat, cette merveille d'horlogerie est restée durant dix ans la montre la plus

précise du monde !

C'est en l'honneur de ce chronomètre, garde-temps hors du commun en termes de précision et en mémoire de son glorieux passé, que Baume & Mercier présente cette Clifton 1892 Tourbillon Volant en une édition limitée de 30 exemplaires. Animée par un calibre mécanique à remontage manuel exclusif (P591) régulé par un tourbillon volant réalisé par la manufacture Val Fleurier, cette pièce renoue avec la tradition de la maison de proposer des montres à complications d'une grande précision et manufacturées dans la plus pure tradition de l'horlogerie suisse.

Ses finitions de haute volée, avec roue de rochet de remontoir inspirée de celles des montres de poche traditionnelles, ses décorations « Côtes de Genève » sur les ponts, le perlage sur la platine ainsi que les finitions traditionnelles des différents composants, tous assemblés par un même horloger, sont rendues visibles par le large fond transparent en verre saphir.

Traditionnel, ce garde-temps, réalisé dans les règles de l'art a été pensé pour être parfaitement adapté au monde moderne. Il est ainsi doté d'une réserve de marche de 50 heures et laisse voir, côté cadran, argenté opalin, à chiffres et index en or rouge 18K en appliques rivées, une ouverture pratiquée à 9 heures permettant d'admirer, sans qu'aucun pont ne vienne perturber son observation, la giration minutée de sa délicate cage de tourbillon volant.



D
M
E

F

SAILING ARABIA THE TOUR

The Tour 2014 est une course qui se dispute sur un parcours de 760 milles nautiques et qui traverse quatre pays, de Bahreïn à Oman, avec huit marinas parmi les premières de la région pour accueillir les sept étapes de la course.



Le Sailing Arabia The Tour(SATT), est une course à la voile, avec son lot d'aléas météorologiques, d'avaries plus ou moins sérieuses, de petites et de grosses surprises. Elle est organisée entre le 9 et 14 février 2014, Partis de Manama, à Bahreïn, la course se déroule sur plusieurs étapes, avec des escales dans huit marinas et quatre pays. Après un départ du Bahreïn, les équipages mettent le cap sur Doha au Qatar, avant de rallier Abu Dhabi, Dubai et Ras Al Khaimah aux Émirats Arabes Unis, puis ils rejoignent le Sultanat d'Oman après avoir contourné le célèbre détroit d'Ormuz, avec deux étapes à Musandam et à Mussanah, et enfin le finish à Mascate, la capitale du Sultanat.

Version moyen-orientale du Tour de France à la voile, l'EFG Sailing Arabia The Tour, organisé par Oman Sail, a vu sa popularité et sa réputation se développer en trois ans, attirant les meilleurs marins locaux et internationaux qui voient cette course comme une opportunité unique d'affûter leurs compétences sous le soleil, pendant l'hiver européen, le temps de deux semaines de course à couteaux tirés. EFG Sailing Arabia The Tour permet en outre aux pays du Golfe de promouvoir leur pays et leur potentiel touristique depuis 2011, tout en développant une plateforme pour inspirer une nouvelle génération de jeunes marins, élevant par là même le niveau de voile dans cette région, qui bénéficie de conditions de navigation idylliques et de superbes infrastructures portuaires : un mix fascinant de traditions ancestrales et de sophistication moderne, qui s'appuie sur des siècles

d'héritage maritime.

En effet, au-delà des finalités sportives de l'épreuve, le tour d'Arabie nourrit une ambition politique. «Sailing Arabia The Tour est l'événement fédérateur de la course au large dans toute la région. Jusqu'à présent, il n'y avait que la course Dubaï-Mascate, une traversée de quatre jours qui existe depuis vingt et un ans, sans renommée internationale.

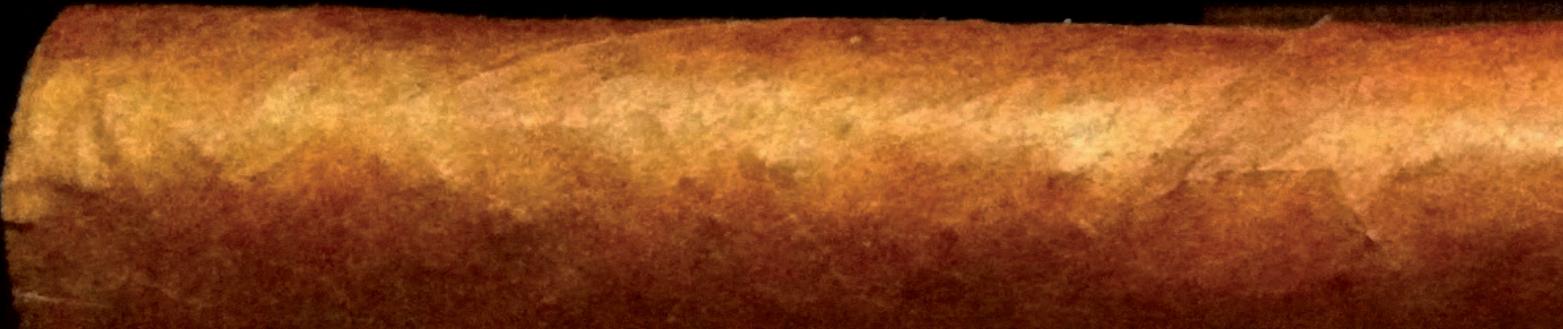
Six équipages représentant notamment Oman, Monaco et les Pays-Bas, ont disputé ce Tour d'Arabie à bord de 30 monotypes. On retrouve parmi les partants le navigateur français Vincent Portugal, établi à l'Île Maurice, qui participe à la course sous les couleurs dubaïotes. Vincent Portugal, qui a remporté la première édition du Tour d'Arabie, a posé ses valises à l'Île Maurice il y a sept ans. Il a déjà remporté un Tour de France à la voile. C'est dire tout le respect dont il jouit dans la course.

Au terme de cette quatrième édition, c'est Sidney Gavignet (EFG Bank) qui remporte la course, grâce à une performance régulière durant les 15 jours de navigation. L'équipe comptait parmi ses rangs les marins français Cédric Pouligny et Damien Iehl, ainsi que deux des meilleurs marins d'Oman, Ali Al Balushi et Mohammed Al Mujaini, naviguant de manière impressionnante durant ces manches et comptant sur leur vaste expérience pour continuer de creuser l'écart après avoir pris l'avantage très tôt dans la compétition. Ils terminent avec une belle avance de six points devant l'équipe de Messe Frankfurt Sailing Team, menée par Marcel Herrera.



MONTECRISTO

Double Edmundo



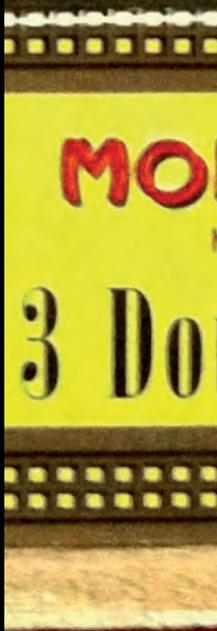
Le Montecristo Double Edmundo a un Format appelé « Dobles », soit un cepo de 50 pour une longueur de 155mm et vient compléter la ligne Edmundo, à côté du Petit-Edmundo et de l'Edmundo. Ces deux cigares jouissent d'un cepo de 52, c'est-à-dire légèrement plus gros que le Double Edmundo pour des longueurs de 135mm (Edmundo) et 110 (Edmundo).

Ce double Edmundo, nous dévoile sa nouvelle bague Montecristo, arborant une feuille de lys dorée. Il rejoint cette longue liste des robustos extra, un format toujours plus apprécié par de nombreux amateurs d'aujourd'hui pour leur qualité aromatique, un succès qui ne se dément pas, avec ce nouveau Montecristo. La cape est une des plus soyeuses de la gamme Habanos.

D'entrée, il déploie ses meilleurs atouts, effluves subtils de cuir, de chocolat et de boisé. À cru, la perception plus piquante présage une cuisine roborative et reconfortante.

Dès l'allumage, une belle suavité contrebalance avec l'acidité. Elle synchronise à merveille ses notes de noisettes fraîches, de foin humide, d'agrumes et de poivre blanc. Ce bouquet associé à une force relativement légère révèle un rancio plutôt bien équilibré.

En 2^e partie, les arômes devenus plus présents, s'uniformisent pour laisser place à des saveurs plus forestières, de bois verni, de badiane et de clou de girofle.





En 2e partie, les arômes devenus plus présents, s'uniformisent pour laisser place à des saveurs plus forestières, de bois verni, de badiane et de clou de girofle. Il s'ensuit une puissance légère en augmentation où richesse aromatique rythme avec désinvolture, où perception rythme avec harmonie.

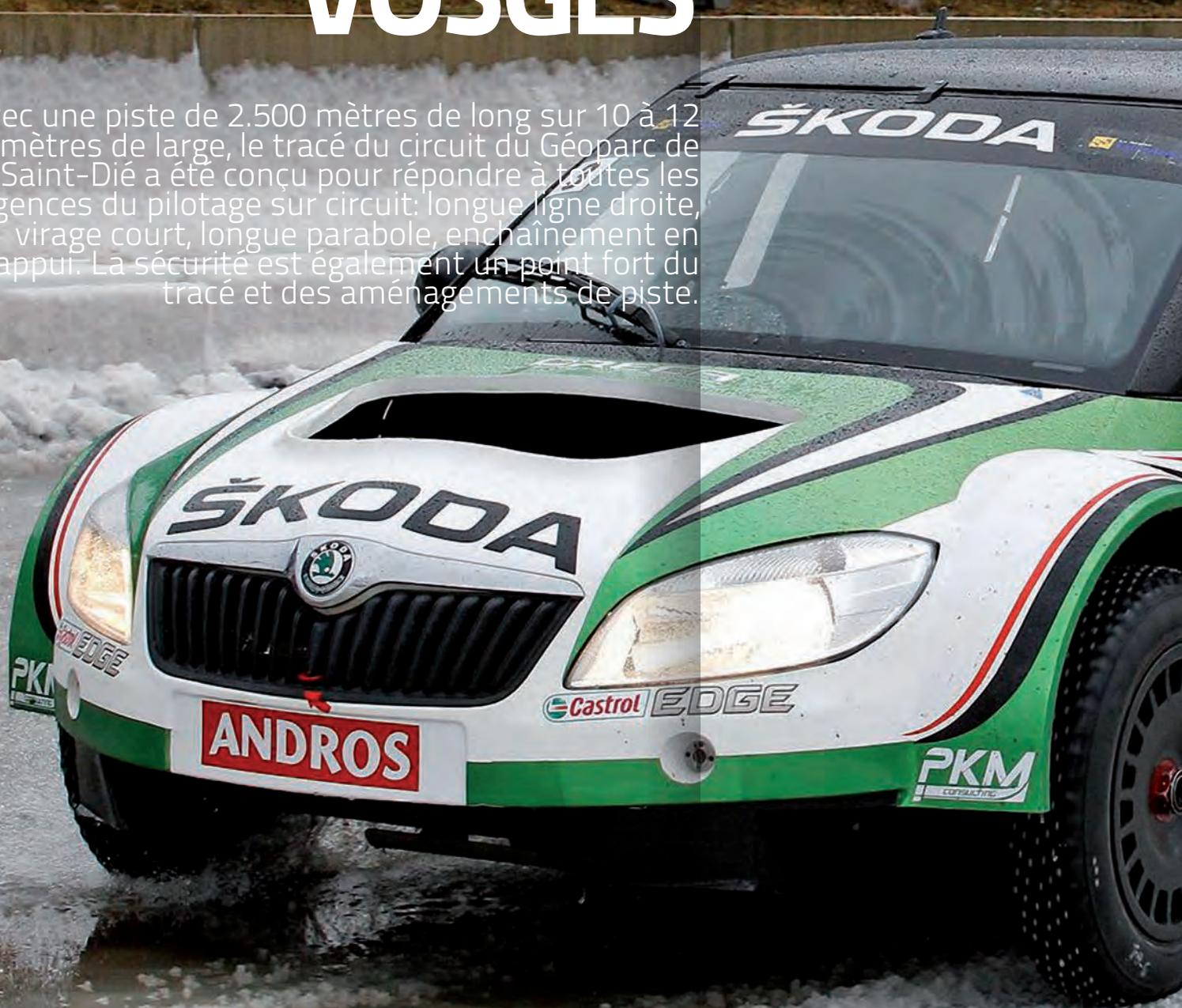
Pour conclure, le final garantit un fumage pondéré, sans trop d'amertume déplaisante, laissant le soin au dégustateur de puiser jusqu'à la dernière salve de fumée bleue. Un 3e temps goûteux, sans grande surprise aromatique, où d'emblée le torréfié marque de son empreinte ces derniers instants de fumage. C'est un cigare que l'on pourra conserver des années avec un fort potentiel évolutif ! Il est vendu en boîtes nouvellement décorées, de 10 et de 25 cigares.

Évasion de rêve

par Lina Moulalak

CIRCUIT SAINT-DIÉ DES VOSGES

Avec une piste de 2.500 mètres de long sur 10 à 12 mètres de large, le tracé du circuit du Géoparc de Saint-Dié a été conçu pour répondre à toutes les exigences du pilotage sur circuit: longue ligne droite, virage court, longue parabole, enchaînement en appui. La sécurité est également un point fort du tracé et des aménagements de piste.





MOTUL MOTUL MO

LAGORCE

SAINT-DIÉ
-DES-VOSGES

3

SAI

EDGE

ŠKODA

ORECA
THE MOTORSPORT COMPANY



Le Circuit de Saint Dié des Vosges, se trouve au sein du complexe pluridisciplinaire Géoparc en Lorraine, entre Nancy et Strasbourg. Il dispose d'un circuit auto/moto asphalté de 2,5 kilomètres d'une largeur allant de 10 à 12 mètres et pouvant être modulé de 11 façons différentes. La piste a été agrandie en 2007. Elle était auparavant d'une longueur de 1,6 km. Sur ce circuit, il est possible de tourner dans les deux sens, ce qui est plutôt rare en France.

Le projet GEOPARC est sorti de terre à partir de fin 2004. L'idée est alors de créer un site multi-activités

autour d'une piste d'évolution routière et d'une zone de 120 ha aux multiples possibilités. Après une longue phase d'études préalables, l'obtention des autorisations lance le début de la construction du site. Le GEOPARC a ouvert ses portes le 15 mars 2005 pour la Superfinale du Trophée Andros. Ce jour là, 20.000 spectateurs découvrent un circuit de glace unique au monde, au cœur d'un complexe multi-activité inédit en France. En effet, Geoparc est le seul site au monde proposant un circuit de glace destiné à la conduite sur glace d'une longueur de 400 mètres réfrigéré.





En plus du circuit, vous trouverez une piste pour faire des courses de karting, et une piste tout-terrain, composée de toutes les difficultés nécessaires aux formations de conduite pour véhicules d'intervention en milieux difficiles, formation travaux publics, franchissement 4x4 : Pentes fortes, ponts « Camel », croisement de ponts, dunes de sable artificielles, bascule, zones challenge trial...

Geoparc, comme son nom l'indique, se veut être un complexe de loisirs des plus avancés en termes

de développement durable, grâce notamment à la récupération des eaux de ruissellement pour les toilettes et le lavage des voitures, et au des-huilage avant rejet dans les réseaux.

Geoparc est un des rares circuits où vous pourrez observer les voitures évoluer sur la totalité du circuit. Les stands couverts de 2.500 m² et l'avancée sur la piste permettent aux accompagnants de profiter pleinement du spectacle. La passerelle au dessus du circuit est l'endroit idéal pour faire des photos souvenirs.



Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne-France)

Né à Saint-Etienne le 19 octobre 1942. Études techniques et stages à l'École des Beaux Arts de cette ville.

1962-64 Études de Design à l'École des Arts appliqués de Paris.

1964, Prix Raymond Loewy - Stage chez le sculpteur André Bloc à Meudon.

Rencontres et entretiens avec le parrain de promotion Gabriel Voisin à Tournus.

Depuis 1970 établi en Allemagne, études de produits industriels, meubles, véhicules etc...

En arts graphiques, affiches et médailles pour des manifestations automobiles.

Conception graphique de montgolfières (Chemie-Verbände Baden-Württemberg).

Bande dessinée sur le design et sur des thèmes régionaux dans la presse locale.

Techniques favorites : Aquarelle, craie pastel et mine graphite.





Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :
Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Apt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

J'ENVOIE UN CHÈQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Apt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

8 Mars



Profitez des offres spéciales Journée de la femme

U.S.S.A.L.A.T. Al-Maghrib - Société Anonyme à Directeur et à Conseil de Surveillance au Capital de 5.274.572,040 Dh - RC 48 947 - Siège Social : Avenue Annakhil, Hay Ryad, Rabat.



Nokia Lumia
520



Nokia Asha
503



Samsung
Galaxy
Fame Lite



Samsung
Trend Plus

A partir de

0 DH

Photos non contractuelles. Pour tout engagement 24 mois, dans la limite des stocks disponibles.

Suivez-nous sur



Du 10 Février au 16 Mars

Jeep, avec



JEEP® COMPASS, VIVEZ LA VILLE AUTREMENT



Jeep Compass

Le nouveau Jeep® Compass se libère de toutes les conventions pour devenir un SUV qui porte l'ADN de l'authentique Jeep®, et qui performe avec élégance et efficacité pour répondre parfaitement au style de vie urbain.

Vivez l'aventure urbaine au volant du plus citadin des SUVs.

Jeep, est une marque de Chrysler Group LLC.

Retrouvez-nous sur  

Jeep®

CASABLANCA : SHOWROOM ITALCAR MÂARIF - ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI - TÉL. : 05 22 77 83 50 / 90.
EL JADIDA : JORF LASFAR AUTOMOBILE - IMMEUBLE ABOU EL FARAJ, ROUTE DE MARRAKECH - TÉL. : 05 23 34 05 32.
AGADIR : FENIE BROSSETTE - 46, BAB AL MADINA - TÉL. : 05 28 32 25 81 / 82.