

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



**JEAN-CHARLES
REDELE**

LA PASSION DE PÈRE EN FILS



Innovation
that excites

NOUVEAU NISSAN JUKE UN SACRÉ CARACTÈRE !



- **New look**
- **Crédit gratuit 0%**
- **Garantie 3 ans ou 100 000 Km**

À PARTIR DE

202 000 Dhs
TTC

Hors peinture métallisée et frais d'immatriculation

CASABLANCA SMVN : Tél : 05 22 46 03 35

RÉSEAU AUTO HALL

AGADIR : Tél : 05 28 83 81 90/91/19 - 05 28 83 84 41 - BENI MELLAL : Tél : 05 23 48 31 19 - KENITRA : Tél : 05 37 37 99 66 - 05 37 37 31 26

MARRAKECH I : Tél : 05 24 44 84 22 - MARRAKECH II : Tél : 05 24 35 47 20 / 42 12 / 44 56 - MEKNES : Tél : 05 35 55 12 70/72 - OUJDA : Tél : 05 36 52 40 20

RABAT : Tél : 05 37 72 58 46 / 05 37 73 08 95 - SAFI : Tél : 05 24 46 28 10 - TANGER : Tél : 05 39 39 40 56 / 38 61 - TETOUAN : Tél : 05 39 71 52 05 / 06 / 07

NISSAN.MA

GROUPE AUTO HALL

LA TOUTE NOUVELLE FORD FOCUS VER 4.0



ÉVOLUTION TERMINÉE



La dernière génération Ford Focus est née, découvrez ses nouvelles lignes complètement redessinées pour vous offrir un design extérieur audacieux, et ses nouvelles technologies embarquées pour que chaque instant à bord sublime votre expérience de conduite.

Désormais disponible dans tous les showrooms FORD

www.ford.ma

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 1 : 05 35 55 12 70
• Meknès 2 : 05 35 30 05 19 / 543 / 548
• Rommani : 05 37 51 66 71
• Kénitra : 05 37 37 99 66

• Tanger : 05 39 95 11 11
• Tétouan : 05 39 71 52 05
• Fès : 05 35 62 59 51
• Oujda 1 : 05 36 52 40 20
• Oujda 2 : 05 36 70 60 23
• 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
• Karia Be Med : 05 35 62 89 32
• Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 68

• Chemaia : 05 24 46 90 90
• Chichaoua : 05 24 35 37 74
• 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

Édito



Ahmed Kseibati

Le Graal

Cette année, Rétromobile fête ses 40 ans de passion et d'amour pour l'automobile classique et de collection. Cette édition ne déroge pas à la règle, puisqu'elle a connu la présentation et la mise en vente aux enchères d'une des dernières et plus rares collections de voitures, ayant appartenu au Français Roger Baillon, dont la famille a mis en vente les 60 véhicules de sa collection, qu'Artcurial s'est fait un plaisir de mettre en scène, sous forme d'une pièce de théâtre, en présentant les silhouettes mécanomorphes, telles des œuvres d'art.

Maître Hervé Poullain a présenté chaque voiture, son histoire et son parcours, à un parterre de passionnés, qui ont été médusés par la qualité des modèles. La vente a rapporté plus de 80 millions d'euros aux heureux héritiers.

Bugatti, Hispano-Suiza, Talbot-Lago, Panhard-Levassor, Maserati, Ferrari, Delahaye, Delage. La plupart des voitures sont signées par les carrossiers les plus illustres, comme Million Guiet, Chapron, Saoutchik, avec la présence de plusieurs Talbot-Lago T26, dont un rarissime Grand Sport Aérodynamique et un extravagant Cabriolet ayant appartenu à l'ex-roi Farouk d'Égypte.

Comme vous l'avez remarqué, la couverture de ce mois est revenue à Jean-Charles Redelé, fils de Jean Redelé, le père de L'Alpine, qui par son amour pour l'automobile, perpétue sa passion, à travers sa collection d'Alpine. Il y a lieu de ne pas oublier les nouvelles Corvette 06, Bentley Speed, Alfa Romeo Spyder et le monstrueux Mercedes Classe G 6x6.

Bonne Lecture Gentlemen.





Maison d'Influence

Sociabilité raffinée de femmes et hommes de lettres et de goût,
revendiquant l'héritage des salons londoniens du XVIII^{ème} siècle...

Dès lors que nous considérons qu'une définition des élites ne s'appuie pas seulement sur des critères économiques ou politiques mais aussi sur une maîtrise de comportements raffinés ou, plus particulièrement, sur l'habileté à imposer comme raffinés des comportements, il faut s'interroger sur quelles représentations repose ce pouvoir à transformer la maîtrise acquise de codes arbitraires en une supériorité naturelle que résume à juste titre l'expression "élites". La politesse ou les principes de la conversation, c'est la volonté de faire de la maîtrise des codes d'interaction sociable des révélateurs de qualité humaine et morale. "L'honnête homme", cette ambition d'identifier qualités sociales et qualités de cœur, chez nous marocains, et d'en faire un enjeu moral. Cette quête de l'idéal de l'écrivain-homme du monde s'évertuant à allier manières et morale, dans la lignée des philosophes anglais comme Shaftesbury, et qui a pour objectif de reformuler les contours classiques de la vertu en y introduisant le raffinement des manières et l'intérêt de la sociabilité. C'est cela, redéfinir les critères de la grandeur sociale, à la lumière d'un essai d'unification des pratiques culturelles de disciplines plurielles émanant de groupes sociaux traditionnellement distincts... LRLS, puisant dans l'essence même de l'héritage des salons londoniens du XVIII^{ème} siècle.

Très prochainement...

www.lrls.ma

Sommaire

8 Motors

- 8/10 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
12/14 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
16/19 **ActuEvenement** Test Land Rover Discovery par Amal Razine
20/26 **ActuEvenement** Salon Retromobile 2015 par Amal Razine
28/31 **AutoConcept** Santa Cruz Truck Concept par Youssef Bennour
32/36 **AutoException** Chevrolet Corvette Z06 par Youssef Bennour
38/43 **AutoException** Bentley Mulsanne Speed par Youssef Bennour
44/49 **AutoException** Alfa Romeo 4C Spider par Amal Razine
50/55 **AutoException** Mercedes G63 AMG 6X6 par Amal Razine



56

Entretien du mois **Jean-Charles RÉDÉLÉ**

>63 La passion de père en fils par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 64>71 **AutoLégende** Alpine A110 : Championne des Rallyes par Youssef Bennour
72>73 **MotoException** MV Agusta Stradale 800 par Lina Mouafak

74 L'Homme

- 74>75 **Montres** IWC : Portugaise Tourbillon Mystère Rétrograde par Lina Mouafak
76>77 **Sport d'élite** Rolex Sydney-Hobart par Lina Mouafak
78>79 **Cigare** Hoyo de Monterrey San Juan par Antoine Dalmas

80 Lifestyle

- 80>83 **Evasion** Circuit des remparts Angoulême par Lina Mouafak
84>85 **Art** François Bruère par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

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

www.gentlemendriversmag.com

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



32

64



74



56



44



50



76



MAZDA
CROSSOVER T



78



28



72



38

Le Groupe Renault confirme son leadership



Les bilans annuels de Renault Maroc confirment chaque année le leadership du Groupe à travers ses deux marques, Renault et Dacia...

En effet, les livraisons des deux marques du Groupe, sont de 45.209 unités vendues. M pour 2014. Le PDG de Renault Commerce Maroc, a affirmé, lors de la présentation du bilan de son groupe, que l'exercice 2014 était satisfaisant.

Renault demeure la deuxième marque du marché et deux de ses modèles intègrent le top 10 des ventes automobiles en 2014. Il s'agit de la nouvelle Clio (septième position des ventes automobiles) et nouveau Kangoo (huitième position). En termes de volume, tous les modèles importants de Renault ont bien performé. Ainsi, la nouvelle Clio a progressé de 6 points, en enregistrant 3.614 livraisons, ce qui fait d'elle le troisième modèle le plus vendu de son segment. Quant au Captur, il a vu ses ventes progresser de 39%, à 946 livraisons à fin 2014. Pour sa part, Dacia a, renforcé son leadership du marché marocain en 2014, avec une part de marché cumulée de 27,6%. Avec des livraisons qui se sont chiffrées à 33.734 unités, la progression de la marque a atteint 11% par rapport à l'exercice précédent. Et comme d'habitude, la plus grande partie des ventes est à mettre au crédit de la Logan (12.138 unités commercialisées, +12%).

Groupe Fiat Auto Maroc Résultats encourageants

Satisfait du management de Fiat Chrysler Automobiles Maroc quant aux résultats réalisés en 2014. En effet, l'importateur et distributeur des marques Fiat, Alfa Romeo, Jeep et Abarth sur le marché national a annoncé que l'objectif de son plan triennal 2011-2014, visant la vente de 10.000 unités au titre de l'exercice 2014, a été atteint.

Concrètement, les ventes de la filiale du constructeur Fiat Chrysler Automobiles ont atteint, en 2014, quelque 10.074 unités, soit une hausse de 33% par rapport à 2013 et une part de marché en augmentation de 8,2%. La branche « généraliste » du groupe, constituée de la marque Fiat, a ainsi commercialisé 9.025 unités, soit une hausse de 30% par rapport à l'exercice 2013 (+2.050 unités).

Pour sa part, la branche « Premium », qui comprend les marques Alfa Romeo, Abarth et Jeep, a vendu 915 unités, dont 134 unités destinées à l'export, soit une hausse de 58% par rapport à 2013. L'année qui s'achève est par ailleurs le premier exercice durant lequel le Groupe a agi sous sa nouvelle identité FCA. C'est également la première année pleine de la commercialisation de la marque Jeep.

Le PDG Marco Tronchi, a procédé à l'annonce du lancement du plus grand show room au monde du groupe Fiat sur une superficie de 8 hectares et qui sera prêt début 2016.

Winxo group investit 100 MDH



Pour mettre ses huiles et graisses en phase avec les normes les plus exigeantes, Winxo, acteur majeur de la distribution de produits pétroliers au Maroc, poursuit sa stratégie de croissance et investit 100 MDH dans son activité lubrifiants.

Soudeux d'offrir le meilleur service à ses clients, Winxo propose une approche différenciée par types de clients et par secteurs d'activités : automobile, moto, agriculture, travaux publics, transport, industrie, marine. La filiale commercialisera deux gammes conformes aux meilleurs standards internationaux "Winxo Optimo" conçue spécialement pour les taxis, véhicules de tourisme et utilitaires et "Winxo Actimax" dédiée aux moteurs diesel des camions, poids-lourds et autocars.

Profitant de l'expertise et du savoir-faire de British Petroleum, Winxo traduit ses nouvelles ambitions par un investissement global de 100 MDH, ventilé comme suit : 40 MDH pour le lancement des nouveaux lubrifiants et 60 MDH pour la construction d'une nouvelle unité de fabrication et de conditionnement de lubrifiants. Après une durée des travaux qui va s'étaler sur deux ans, la capacité de cette unité de production implantée sur trois hectares dans la région de Mohammédia, sera triplée, selon les indications données par la direction, passant de 9.000 à 30.000 tonnes par an, dont une partie doit être destinée à l'export, essentiellement en Afrique.

Enfin, Winxo Group annonce l'extension, au cours de l'année, de la certification ISO 9001 V 2008 aux baies de vidange de ses stations-services.

SAMSUNG



Do you Note?

Samsung GALAXY Note Edge

ALD se met à la location «moyenne durée»

Après avoir fait ses preuves sur le créneau de la location longue durée, ALD Maroc cible les besoins ponctuels et immédiats de mobilité des entreprises stations services, en lançant un produit de location moyenne durée (LMD). Ce service sur-mesure sera déployé à travers ALD Rent. Concrètement, il s'agit d'une solution pour les entreprises de location mensuelle, de 1 à 12 mois. Disponible immédiatement et sans engagement de durée, ALD Rent bénéficie de l'ensemble des avantages de la location longue durée : maintenance, assistance, assurance...

Les véhicules, neufs ou très récents, proposés en location moyenne durée par ALD Automotive répondent aux exigences de la car policy de l'entreprise, en matière d'équipements et de sécurité.

À travers ALD Rent, l'entreprise peut également commander des véhicules spécifiques, selon ses besoins. Les véhicules proposés en location moyenne durée par ALD Automotive répondent aux exigences de la car policy de l'entreprise en matière d'équipements et de sécurité. En outre, l'entreprise peut également commander des véhicules spécifiques, selon ses besoins.

Disponible sur l'ensemble du territoire marocain, ALD Rent n'est pas soumis à un engagement de durée, ni à des pénalités de restitution anticipée. En outre, les véhicules sont livrés et restitués sur le site de l'entreprise et ce, quelle que soit sa localisation sur le sol marocain.

Total Maroc améliore les standards de ses stations-services

Avec 19% de part de marché sur le réseau des stations-service et plus de 11 milliards de DH de chiffre d'affaires en 2014, Total Maroc est un acteur majeur du marché des hydrocarbures au Maroc. Dans la perspective d'une libéralisation totale des prix à très court terme, Total a enclenché une mise à niveau de ses standards, développés selon les normes internationales du groupe. Ces derniers ont été dévoilés en présence de M. Abdelkader Amara, ministre de l'Énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement et de M. Olivier Chalvon-Demersay, président de son conseil d'administration. Cette mise à niveau repose sur une analyse des habitudes liées aux déplacements routiers au Maroc, afin d'améliorer l'expérience des usagers de la route lors de leur passage en station.

Par ailleurs, Total Maroc a installé sur le site Al Baida sa propre station d'épuration, afin de traiter et recycler les eaux résiduelles et polluées. Enfin, les services proposés

aux usagers de la route ont été revus totalement, notamment le concept de restauration, désormais plus varié et plus adapté aux goûts et préférences des clients, qu'ils soient passagers d'un véhicule, automobilistes ou professionnels du transport routier.

Pour rappel, le groupe Total compte à ce jour un réseau de plus de 270 stations-services, dont huit sur autoroute. En 2014, les stations du réseau ont subi 5.500 contrôles inopinés.

La nouvelle Ford Focus arrive au Maroc

Très attendue par les aficionados de la marque à l'ovale bleu, l'opus 2015 de la Ford Focus débarque enfin au Maroc. Sa présentation à la presse par l'importateur local, SCAMA, s'est déroulée le jeudi 29 janvier 2015.

Esthétiquement, la nouveauté majeure réside dans l'adoption de la nouvelle face avant de la marque, déjà présente sur la Fiesta. Ce lifting réussi incarne

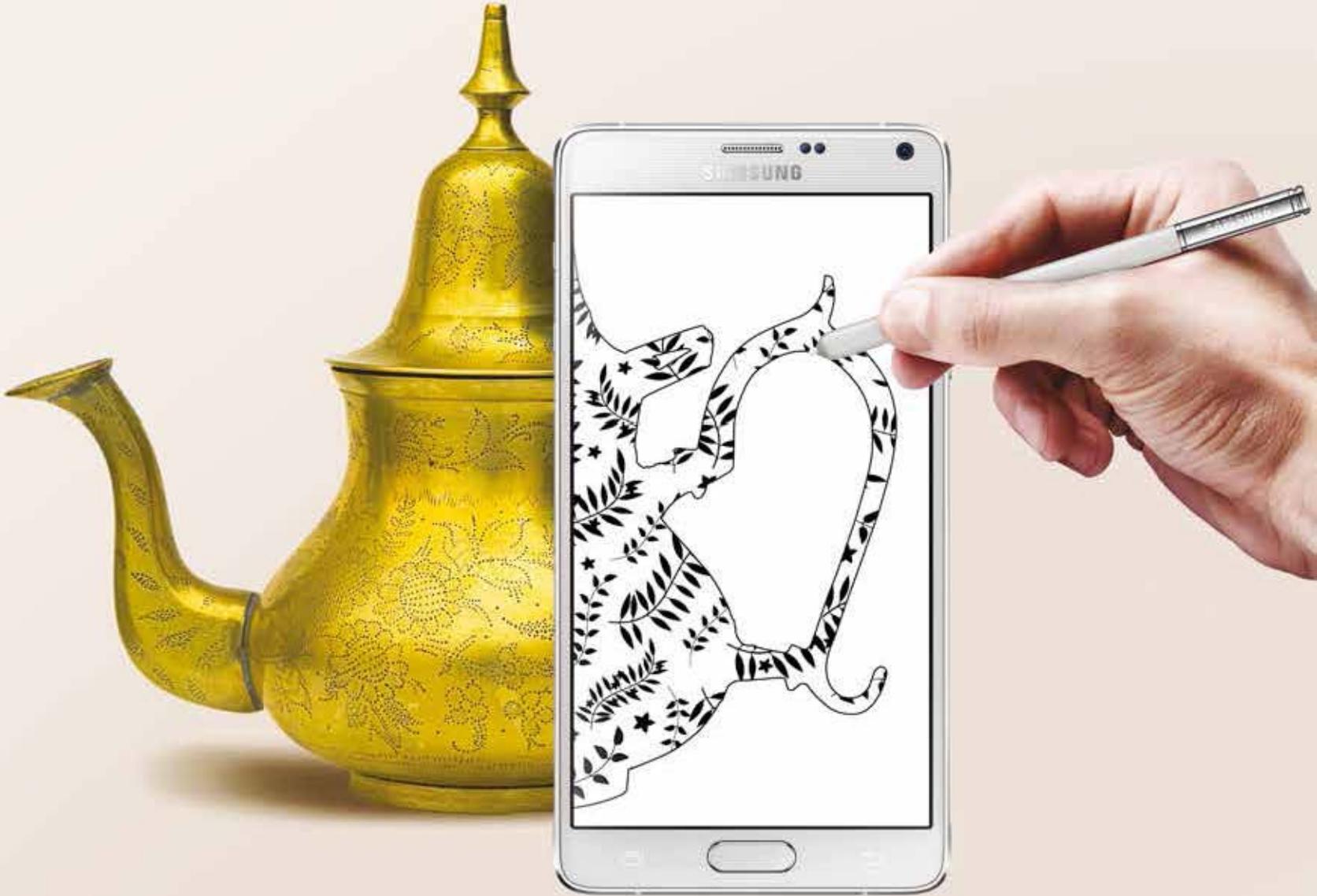


un savant mélange entre élégance et agressivité. À l'intérieur, le changement est également de mise, avec le remplacement du petit écran de la génération précédente par un écran de 8 pouces (sur les versions les mieux équipées), qui sert à contrôler le nouveau système multimédia SYNC2 et qui balaye d'un coup l'excès de boutons de la planche de bord.

La nouvelle génération fait par ailleurs le plein en matière de technologie, comme en attestent le régulateur de vitesses et le système de freinage automatisé à faible vitesse, plus performant. La Focus peut être équipée en outre avec le nouveau système de stationnement semi-automatique à la perpendiculaire, qui permet de se garer sans toucher le volant.

Au chapitre mécanique, l'importateur a choisi de reconduire la même offre, à savoir les deux déclinaisons du bloc 1.6 litre diesel de 95 et 115 ch.

À l'instar de la Focus sortante, quatre finitions sont disponibles. Par rapport à l'ancienne, la nouvelle version de base reçoit le régulateur de vitesse, une prise USB, le détecteur de la pression des pneus, ainsi que le programme Ford My Key. Quant aux tarifs, ils démarrent à 185.000 DH, pour la finition Trend 5 portes.



إليك سامسونج جالكسي نوت 4 بكل مزاياها، الإطارات المتعددة، وملاحظة الصورة، التحديد الذكي، تعدد المهام، بالإضافة إلى ميزة التعرف على الكتابة بخط اليد العربي.

Samsung GALAXY Note 4

إبداعك يبدأ بقلبك

أضف إلى تراثك لهسة
معاصرة من إتقانك

استلهم اليوم تراثاً غنياً وثقافة عربية أصيلة، وانطلق مع جالكسي نوت 4 إلى أبعد حدود الإبداع.

Mini Superleggera Vision Plus beau Concept car 2014



Dessinée par Louis de Fabribeckers, dont vous avez pu découvrir le portrait sur nos pages le mois précédent, la Mini Superleggera Vision a remporté le titre de Plus Beau Concept Car 2014. C'est lors du 30e Festival automobile international, qui s'est tenu du 28 janvier au 1er février aux Invalides, que le jury composé de grands noms du monde de l'automobile et présidé par l'architecte Jean-Michel Wilmotte, a décidé de récompenser celle qui s'est dévoilée au public en mai dernier au Concours d'élégance de la Villa d'Este. Succédant donc au concept Peugeot Onyx, qui n'avait pas manqué de séduire le public, la Mini Superleggera Vision devrait préfigurer, selon les rumeurs, un futur petit roadster. S'imposant face à d'autres prototypes tels que la DS Divine, la Nissan IDx Freeflow ou encore la Kia GT4 Stinger, elle pourrait passer du concept au modèle de série, pour le plus grand bonheur du public.

Maserati 12 mois, 12 prix

Le moins que l'on puisse dire est que 2014 a été une excellente année pour Maserati dans la région AMEA, regroupant l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie. Si la marque italienne a renforcé sa politique de visibilité à travers le lancement de nouveaux produits, notamment afin d'accélérer ses ventes, ses efforts ont bien été récompensés. En effet, Maserati a reçu en 2014, 12 prix dans différentes catégories. Ce palmarès est largement dominé par la plus jeune de la famille, à savoir la Ghibli qui en a reçu 7, dont les prix de « Voiture de l'année » et « Meilleur intérieur sportif », concédés par le magazine Wheels aux Émirats arabes unis, le prix de « Voiture de luxe de l'année », par le New Zealand Herald ou encore

celui de « Plus Belle voiture de l'année » de sa catégorie, que lui a décerné notre jury lors des Gentlemen Drivers Awards. Une autre récompense obtenue par la marque est celle de « Concept car de l'année », par le magazine Evo aux Émirats arabes unis, pour le coupé sportif 2+2 Alfieri, qui n'est d'ailleurs plus au stade de concept, puisqu'il est entré en production.



Alpine Vision Gran Turismo

Alors que sa renaissance est officiellement attendue pour 2016, Alpine fait tout de même parler d'elle et prépare son public à ce qui pourrait l'attendre dans le futur. En effet, lors de la soirée d'avant-première du Festival automobile international, la marque française a présenté un concept Vision Gran Turismo, pour tenir le public en haleine. Mission réussie. C'est dans le cadre du fameux jeu vidéo Gran Turismo et de son programme Vision Gran Turismo que ce concept a été imaginé, pour être ensuite intégré à la simulation. Alpine a donc opté pour une barquette des plus futuristes, dotée d'un cockpit couvert avec à peine une ouverture pour le casque du pilote. Bien que futuriste, elle rend hommage à des modèles mythiques de la marque, à savoir les A442 de 1975 et surtout l'A110, que ce soit à travers ses feux avant centraux ou encore sa couleur bleue si caractéristique. Certains éléments seront bien évidemment repris sur le futur modèle de la marque, qui sera présenté cette année pour une commercialisation en 2016 et qui s'appellerait selon les rumeurs, A120.



RENAULT MEGANE GT-LINE

“Écris ton histoire”

#GO4IT

JWT

Photo non contractuelle



Moteur diesel 1.6 dCi 130ch
Jantes aluminium 17”
À 220 900 dhs TTC

DRIVE THE CHANGE



Bentley Mulsanne Majestic Édition limitée



Si la Bentley Mulsanne se distingue déjà par son côté majestueux et luxueux, que pourraient lui envier d'autres modèles, elle pousse cela encore plus loin, grâce à une déclinaison qui ne sera produite qu'à quinze exemplaires seulement. Il s'agit de la Bentley Mulsanne Majestic, qui a été présentée au Qatar, un choix qui s'est imposé de lui-même, vu que le tiers de cette production limitée a été réservé au Moyen-Orient, où les ventes de Bentley ont connu une croissance de 7% en 2014, grâce justement à la Mulsanne. Si pour le moment, le constructeur britannique n'a diffusé qu'une image de l'avant, il a dévoilé par contre les détails de cette nouvelle livrée. La carrosserie a eu droit à un ton ivoire, alors qu'à l'intérieur cohabitent boiseries et cuir Magnolia. Destinée à une clientèle plus que haut de gamme, qui a pour habitude d'être conduite par un chauffeur, la Mulsanne Majestic se dote d'un compartiment réfrigéré et de flûtes en cristal. Bien évidemment, le terme Majestic a été brodé sur la sellerie et on le retrouve également badgé sur les jantes Mulliner de 21".

Nouveau SUV Renault Baptisé Kadjar

Fort du succès du Captur (plus de 178.000 ventes en Europe en 2014), Renault poursuit son offensive sur le segment en pleine expansion des SUV avec le Kadjar, un crossover compact qui vient s'intercaler entre le Captur et le Koleos. En effet, les crossovers sont à la mode et pèsent désormais plus d'une vente sur cinq à travers le monde. "Leur succès est au rendez-vous sur tous les continents. C'est pourquoi nous veillons à proposer d'emblée des produits mondiaux", a déclaré Carlos Ghosn. Développée sur la même plate-forme que le nouveau Qashqai de Nissan, le Kadjar sera aussi la première voiture fabriquée par Renault en Chine en 2016. Esthétiquement, le crossover français joue aux baroudeurs avec sa garde au sol élevée (190 mm), ses sabots avant et arrière et ses barres de toit en aluminium

anodisé. Il s'imprègne en outre des derniers codes stylistiques de Renault, avec notamment une calandre proéminente, au centre de laquelle trône un imposant losange.

Si pour l'instant rien n'a filtré sur l'offre de motorisations, le Kadjar sera disponible en transmission intégrale ou en deux roues motrices avec l'Extended Grip, un système



permettant une meilleure motricité qu'un train avant normal en cas de mauvaise adhérence.

Quant à la commercialisation, elle sera lancée au début de l'été 2015 en Europe et dans de nombreux pays d'Afrique et du bassin méditerranéen.

Aston Martin Nouveau centre de développement



Aston Martin surfe sur une nouvelle vague et cela ne semble pas de s'arrêter. Si les rênes de la marque ont été confiées à Andy Palmer, la marque britannique qui a également travaillé sur le

renforcement de son marketing et de sa communication et sur l'extension de ses installations à Gaydon, vient de faire un nouveau pas vers son développement sur le plan industriel. À cet effet, Aston Martin, dont de futures nouveautés devraient voir le jour, surtout après son rapprochement avec Daimler, a annoncé l'ouverture d'un centre de développement de pointe. C'est dans la zone Mira Technology Park à Nuneaton au Warwickshire, que ce centre de 1.500 mètres carrés a été ouvert, afin que les équipes d'ingénierie puisse travailler dans les meilleures conditions sur la prochaine génération Aston Martin. Ce centre, selon le directeur du développement de la firme de Gaydon, faciliterait principalement le développement des futurs prototypes.

Besoin d'une Assurance Auto qui colle à vos besoins et à vos moyens ?



- Responsabilité Civile
- Vol & Incendie

- Responsabilité Civile
- Vol & Incendie
- Bris De Glaces
- Evénements Climatiques et Naturels
- Dommmages Tous Accidents

Assurance Auto Sur-Mesure d'AXA

Une assurance auto qui vous permet de composer la couverture qui est vraiment la vôtre et de ne payer que ce dont vous avez réellement besoin. Ni plus, ni moins.

La couverture qu'il vous faut, au prix qu'il faut.



Contactez votre conseiller AXA



Connectez-vous sur www.axa.ma



Appelez le 05 22 88 93 99

réInventons /
l'assurance auto



LAND ROVER DISCOVERY AU PAYS DE FEU ET DE GLACE

C'est sur les routes verglacées de l'Islande, l'île aux 130 volcans actifs et accessoirement patrie du saumon sauvage, que Land Rover a choisi d'effectuer les essais internationaux de son nouveau Discovery Sport. Dire que les conditions climatiques sont difficiles est un euphémisme, tellement les tempêtes glaciales, la neige et le froid sont éprouvants. C'est sur un revêtement oscillant entre piste de ski de fond et piste de short track que nous avons fait connaissance avec le nouveau Discovery Sport. Récit.



À la vue de notre voiture d'essai, la différence avec le nouveau modèle paraît flagrante. Contrairement à l'ancien opus, dont les lignes carrées rappellent beaucoup plus les baroudeurs qui ont fait la réputation de la marque, le Discovery Sport adopte des traits plus doux, beaucoup moins cubiques et davantage dans l'air du temps.

Esthétiquement, le Discovery Sport utilise largement les lignes du concept-car éponyme, avec une grande inspiration puisée chez les grands frères Range Rover, notamment le Sport, par ses prises inférieures, ses diodes, ses fines optiques, ainsi que le dessin arrière. Il garde néanmoins une filiation avec le Freelander ou le Discovery normal, comme en atteste le design assez simple, fait de grands éléments de carrosserie sans fioritures et le montant C imposant. En outre, le profil dynamique du Nouveau Discovery Sport

présente une excellente efficacité aérodynamique, avec un intéressant CX de 0,36, ce qui favorise les performances, la sobriété en carburant et le raffinement du comportement. Ce mélange des genres entre l'Evoque et le Discovery prouve que l'on peut être à la fois sexy et pratique, sans pour autant sacrifier ses aptitudes tout-terrain.

Côté mensurations, le nouveau Discovery reste compact, mais prend un peu de volume, notamment avec une longueur totale de 4,589 m (+8,9 cm) et un empattement rallongé de 8,2 cm et qui atteint désormais 2,741 m de long. Plus polyvalent que l'Evoque, il met en avant un aménagement offrant une multitude de configurations. La deuxième rangée de sièges coulisse ainsi sur une grande amplitude. En option, la clientèle pourra opter pour une version 5 + 2 places. Le coffre, lui, voit sa capacité de chargement



Actu évènement



progresser sensiblement. Ainsi, la capacité de chargement. Elle est de 479 litres (configuration normale), 689 litres après avoir fait coulisser la deuxième rangée et atteint 1.698 litres une fois la banquette totalement rabattue.

Quant à l'ambiance intérieure, elle s'inspire des dernières réalisations de la marque. Soigné, l'habitacle peut être personnalisé suivant quatre niveaux de finition : S, SE, HSE et HSE Luxury. Faisant écho au standing haut de gamme du véhicule, il accueille des équipements high tech, notamment l'écran tactile 8 pouces et la vision tête haute directement intégrée au pare-brise, à l'instar de la Jaguar XE, ainsi qu'une caméra sous la caisse, affichant virtuellement un capot transparent. La finition la plus luxueuse offre en sus le hayon électrique, l'appuie-tête central arrière, deux ports USB à l'arrière, la lumière d'habitacle réglable, les seuils de portes chromés lumineux, la détection d'angle mort et les jantes de 19 pouces. La sécurité n'est pas en reste. Le Discovery Sport est, en effet, le premier véhicule de sa catégorie à intégrer un airbag piéton et un freinage d'urgence autonome.

Sous le capot, le Discovery Sport s'articule autour d'une gamme de blocs connus et aguerris : un 2.0 turbo essence de 240 ch, associé uniquement à la boîte automatique à 9 rapports inaugurée sur l'Evoque et deux versions du 2.2 Diesel de 150 et 190 ch, chacune pouvant être couplée à une boîte mécanique à 6 rapports ou à la boîte automatique à 9 rapports. C'est le diesel 150 ch à boîte automatique que nous avons essayé. Ce bloc nous a charmés par sa rondeur, sa vigueur et sa très bonne insonorisation. Sa souplesse et son couple important (400Nm) nous ont été d'une grande aide pour nous sortir des mauvais pas et Dieu sait combien ils étaient nombreux, lors de notre périple!



Le satisfecit est également de mise, s'agissant de la boîte à vitesses. Cette dernière délivre un agrément de conduite et une fluidité exceptionnelle. En plus d'une réactivité bien meilleure et des changements de rapports bien plus rapides que l'ancienne boîte à six rapports, elle est capable de tomber jusqu'à cinq rapports d'un coup sur une accélération ! Il y a lieu de noter que Land Rover propose en parallèle une transmission semi-permanente baptisée « Active Driveline ». Ce dispositif permet de basculer

fonction de l'adhérence et ainsi d'économiser quelques litres de carburant.

Côté tenue de route, le nouvel opus met en avant son train arrière multi-bras et sa construction alternant acier et aluminium, pour améliorer son contact au sol. Lors de notre prise en main sur les routes verglacées d'Islande, nous avons pu constater que l'agrément de conduite général a été nettement amélioré par rapport à l'ancien Discovery. Malgré un poids conséquent (1,7 tonne), le Discovery Sport s'avère plutôt dynamique, tout en demeurant très sécurisant. Son comportement très équilibré inspire vraiment confiance et la transmission intégrale répartit le couple de manière très progressive. Notons au passage un net progrès du confort, grâce surtout à l'amortissement piloté Magnetic (avec amortisseurs contenant un fluide magnéto-rhéologique). Mais le plus bluffant, ce sont les aptitudes en tout terrain du SUV. Ainsi, fort du système Terrain Response doté de quatre types de programmes (Général, Herbe / Gravier, Boue / Ornières, Sable) ou de caractéristiques techniques lui permettant d'envisager sereinement toutes les péripéties (garde au sol de 212 mm, angle d'attaque de 25°, angle de fuite de 31°), le Discovery s'est adapté en permanence aux pires conditions (neige, boue, sable, cailloux, etc), voire aux traversées de gués ! Enfin, la fonction de Torque Vectoring fait partie de l'arsenal électronique du contrôle de stabilité, pour un véhicule plus agile.

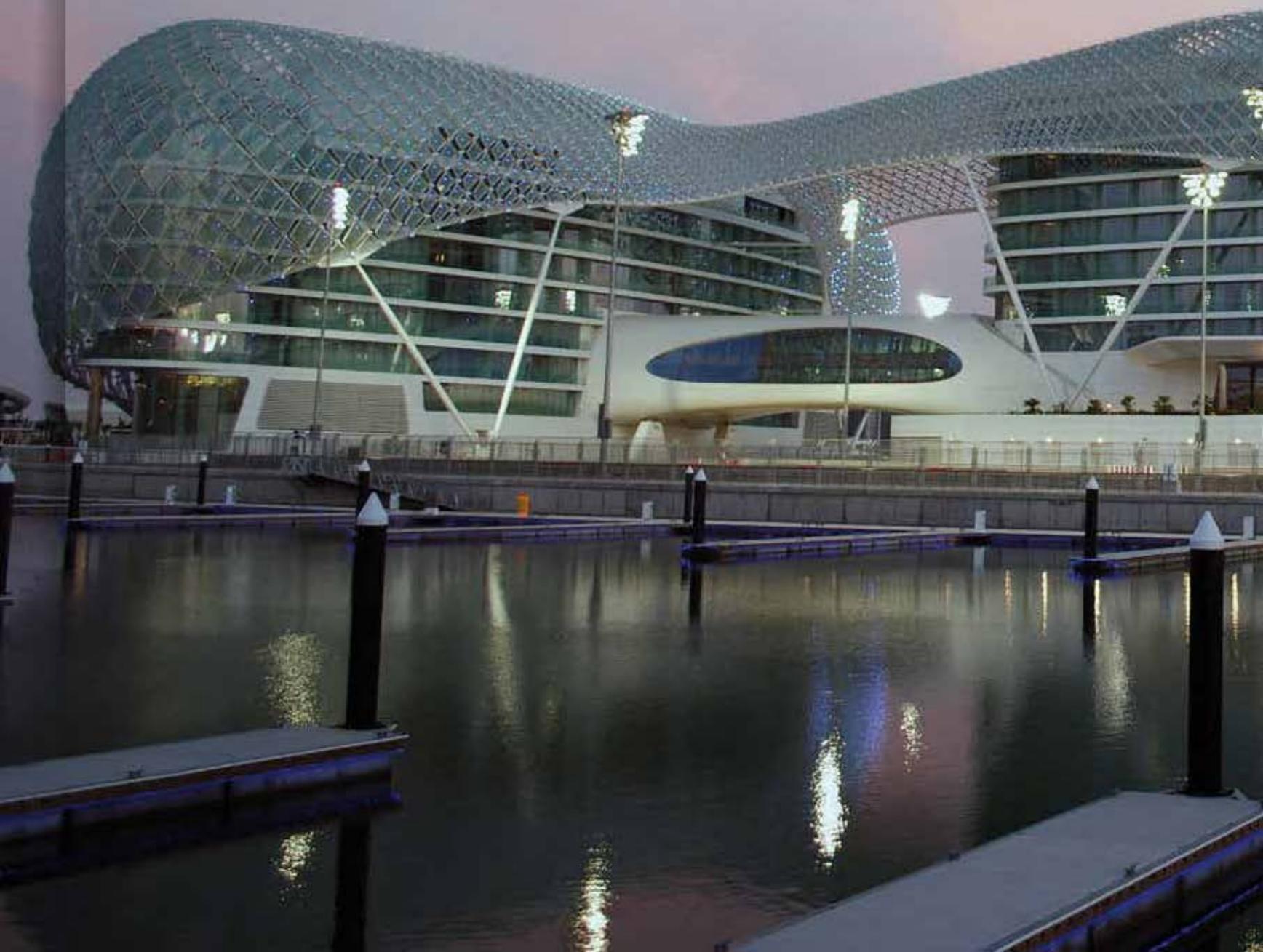
Au terme de cet essai à la fois exotique et exigeant, nous pouvons affirmer que le constructeur a réussi son pari, en proposant une voiture polyvalente, confortable et à l'aise en tout-terrain. La concurrence n'a qu'à bien se tenir !



par Ahmed Kseibati

RETROMOBILE 2015 ET DE DEUX POUR LEWIS HAMILTON

Trahi par un problème mécanique, Rosberg a raté son rendez-vous avec l'histoire en laissant le champ libre à son coéquipier Lewis Hamilton pour remporter sa onzième course de la saison sur le circuit de Yas Marina à Abu Dhabi et s'assurer un 2^e titre de champion du monde. Gentlemen Drivers a eu le privilège d'assister à cette grand-messe du sport automobile. Récit







Le décor est grandiose et l'infrastructure high-tech force le respect. On est à Yas Marina, le plus beau circuit de F1 du monde, situé à 30 minutes de la ville d'Abu Dhabi. Cette arène renvoie une image de prospérité et de puissance financière de l'Émirat, au même titre que les nombreux gratte-ciel qui meublent le paysage urbain. Je me laisse emporter

par le plaisir des sens, jusqu'au moment où un bruit assourdissant de moteurs en furie m'arrache à cet état d'éblouissement. Enfin, les choses sérieuses peuvent commencer. La pression est grande, car l'enjeu est de taille. C'est rien de moins que le grand sacre. Et il faut dire que la dernière épreuve du championnat du monde de F1, qui s'est disputée à Abu Dhabi, a tenu les passionnés de la discipline reine du sport automobile en haleine. Et pour cause, ce Grand Prix, surnommé « Le Grand Prix du soleil couchant », a été le juge de paix qui a départagé les deux protagonistes de la saison, Lewis Hamilton et Nico Rosberg. En effet, le championnat 2014 a été depuis le début émaillé par des joutes fratricides entre ces deux pilotes pourtant coéquipiers dans l'écurie Mercedes. L'épilogue n'a pas échappé à la domination des flèches d'argent, malgré quelques péripéties qui ont fait durer le suspense, notamment le problème mécanique de Rosberg et le retour de Felipe Massa, qui a tiré les marrons du feu en montant sur le podium.

Dans le crépusculaire décor d'Abu Dhabi, Lewis Hamilton a dépassé d'entrée de jeu son meilleur ennemi, pourtant auteur de la pole position et mis fin à tout suspense dès le premier virage en mettant Rosberg dans son rétroviseur jusqu'à l'arrivée. Le pilote britannique, déjà champion du monde en 2008, boucle donc une parfaite saison, qui l'a vu remporter 11 Grand prix sur 19, contre seulement cinq pour Rosberg.

Pour espérer encore prétendre au titre mondial, Rosberg devait s'imposer et voir Hamilton échouer à la troisième place du podium ou au-delà. Sinon, il devait espérer un abandon du Britannique et se placer dans le même temps dans les cinq premiers, les points distribués étant doublés pour cet ultime Grand prix, une première dans l'histoire de la F1. Mais Nico Rosberg n'a jamais réussi à remonter son





retard dans la première partie de la course, Hamilton creusant régulièrement l'écart, grâce à un rythme endiablé. Le Britannique n'a levé le pied que lorsqu'il a appris les déboires mécaniques de son coéquipier, victime notamment d'une brève coupure de moteur dans le 42e tour. En embuscade, Felipe Massa a été

tout proche d'offrir la première victoire de la saison à l'écurie Williams, mais Lewis Hamilton est finalement parvenu à prendre le dessus sur le pilote brésilien, encore en tête de la course à 15 tours de la fin, à la faveur d'un second arrêt au stand plus tardif. Résultat, Lewis Hamilton monte sur la plus haute marche du





Le décor est grandiose et l'infrastructure high-tech force le respect. On est à Yas Marina, le plus beau circuit de F1 du monde, situé à 30 minutes de la ville d'Abu Dhabi. Cette arène renvoie une image de prospérité et de puissance financière de l'Émirat, au même titre que les nombreux gratte-ciel qui meublent le paysage urbain. Je me laisse emporter

par le plaisir des sens, jusqu'au moment où un bruit assourdissant de moteurs en furie m'arrache à cet état d'éblouissement. Enfin, les choses sérieuses peuvent commencer. La pression est grande, car l'enjeu est de taille. C'est rien de moins que le grand sacre. Et il faut dire que la dernière épreuve du championnat du monde de F1, qui s'est disputée à Abu Dhabi, a tenu les passionnés de la discipline reine du sport automobile en haleine. Et pour cause, ce Grand Prix, surnommé « Le Grand Prix du soleil couchant », a été le juge de paix qui a départagé les deux protagonistes de la saison, Lewis Hamilton et Nico Rosberg. En effet, le championnat 2014 a été depuis le début émaillé par des joutes fratricides entre ces deux pilotes pourtant coéquipiers dans l'écurie Mercedes. L'épilogue n'a pas échappé à la domination des flèches d'argent, malgré quelques péripéties qui ont fait durer le suspense, notamment le problème mécanique de Rosberg et le retour de Felipe Massa, qui a tiré les marrons du feu en montant sur le podium.

Dans le crépusculaire décor d'Abu Dhabi, Lewis Hamilton a dépassé d'entrée de jeu son meilleur ennemi, pourtant auteur de la pole position et mis fin à tout suspense dès le premier virage en mettant Rosberg dans son rétroviseur jusqu'à l'arrivée. Le pilote britannique, déjà champion du monde en 2008, boucle donc une parfaite saison, qui l'a vu remporter 11 Grand prix sur 19, contre seulement cinq pour Rosberg.

Pour espérer encore prétendre au titre mondial, Rosberg devait s'imposer et voir Hamilton échouer à la troisième place du podium ou au-delà. Sinon, il devait espérer un abandon du Britannique et se placer dans le même temps dans les cinq premiers, les points distribués étant doublés pour cet ultime Grand prix, une première dans l'histoire de la F1. Mais Nico Rosberg n'a jamais réussi à remonter son





retard dans la première partie de la course, Hamilton creusant régulièrement l'écart, grâce à un rythme endiablé. Le Britannique n'a levé le pied que lorsqu'il a appris les déboires mécaniques de son coéquipier, victime notamment d'une brève coupure de moteur dans le 42e tour. En embuscade, Felipe Massa a été

tout proche d'offrir la première victoire de la saison à l'écurie Williams, mais Lewis Hamilton est finalement parvenu à prendre le dessus sur le pilote brésilien, encore en tête de la course à 15 tours de la fin, à la faveur d'un second arrêt au stand plus tardif. Résultat, Lewis Hamilton monte sur la plus haute marche du



Achievement



podium, suivi de Felipe Massa et de Bottas (Williams), auteur d'une belle remontée, après son départ loupé. Pour sa dernière course chez Ferrari, Alonso termine neuvième, derrière Sebastian Vettel, qui prendra sa place dès la saison prochaine au sein de l'écurie du Cheval cabré.

Sitôt la ligne d'arrivée franchie, Hamilton a laissé éclater sa joie en criant dans la radio « Champion du monde, oh mon dieu, je n'y crois pas ! Merci pour tout, les gars ». Il a ensuite brandi un drapeau de l'Union Jack, en larmes sur le podium, Lewis Hamilton a été qualifié de « légende » par le prince Harry en direct à la radio, quelques minutes après sa victoire. C'est une belle récompense pour le double champion du monde, qui tentera la passe de trois l'an prochain, pour rejoindre Niki Lauda ou Ayrton Senna dans le cénacle très fermé des pilotes mythiques de la F1.

Sur le podium final de la saison, Hamilton (384 points) devance donc Nico Rosberg (317 points) et Ricciardo, le pilote de Red-Bull, vainqueur de trois Grand prix cette année. Dans le palmarès de la F1, le Britannique intègre le club des doubles champions du monde, au nombre de sept, dont fait partie l'Espagnol Fernando Alonso.



HYUNDAI *i40*

Secret d'élégance n°2



LA VÉRITABLE
RICHESSSE SE VOIT
À L'INTÉRIEUR



L'élégance va au-delà du luxe. La **Hyundai i40** vous en livre les secrets : des lignes fluides et épurées, une technologie avancée et des équipements haut de gamme. Il n'y a rien à ajouter... Sauf son prix, à 269 000 Dhs en version diesel et boîte de vitesses automatique. Mais ça, ce n'est un secret pour personne.

Diesel BVA à 269 000 Dhs
Crédit Gratuit

par Youssef Bennour



HYUNDAI

SANTA CRUZ TRUCK CONCEPT

PICK-UP À VOCATION URBAINE

ALTO CONCEPT



C'est au Salon de Détroit 2015 que Hyundai a dévoilé son récent Crossover, le Santa Cruz Concept. Il préfigure un futur modèle de pick-up destiné prioritairement au marché américain et s'adresse essentiellement aux automobilistes yankees de la "génération Y. La marque insiste en effet sur l'importance de celle-ci sur le marché américain et associe la perte de vitesse du marché des pick-ups au manque de polyvalence de ceux-ci pour une population souhaitant concilier vie en ville et transport de matériel dans une benne.



Conçue comme une nouvelle interprétation d'un camion utilitaire, le concept Santa Cruz représente une plus grande polyvalence qui devrait attirer une clientèle friande d'espace, sans être prête à renoncer au confort et aux fonctionnalités les plus modernes.

Campé sur de larges jantes, ce véhicule adopte des airs de voiture sportive. Mêlant les gènes du baroudeur musclé aux traits d'un véhicule premium, le Santa Cruz Concept dispose d'une grille hexagonale verticale, avec des lignes en cascade encadrant les côtés, deux projecteurs, de minces blocs optiques et des antibrouillards utilisant la technologie à LED.



Le profil latéral est mis en relief par des roues surdimensionnées, des pneus Michelin avec un design de gomme spécial, des moyeux de verrouillage central et des étriers de frein Brembo de couleur jaune. La fonctionnalité est également de mise, grâce à cinq places accessibles via des portières à ouverture antagoniste.



Techniquement, le concept dispose d'un moteur 2.0 litres turbo diesel, produisant 190 chevaux et 406Nm de couple, tout en se contentant d'une consommation de carburant de 9.4 l / 100 km. Le Santa Cruz Concept sera également équipé du système à traction intégrale HTRAC de Hyundai.

Les dimensions du Santa Cruz Concept sont idéales pour un mode de vie urbain, car il offre un caractère de conduite typique du véhicule utilitaire multi-segment, avec un espace de chargement polyvalent. Un couvercle rigide intégré, facilement rétractable, permet de recouvrir l'espace de chargement quand celui-ci n'est pas exploité. Par ailleurs, le Santa Cruz Concept

innove en proposant une astucieuse extension du hayon, qui permet d'étendre l'espace de chargement si nécessaire, offrant un stockage supplémentaire.

À propos de ce nouveau concept, Tom Lee, vice-président et chef de Hyundai Afrique et Moyen-Orient a déclaré: «Le Santa Cruz Concept est un témoignage de l'engagement constant de Hyundai au développement et à l'amélioration de notre gamme de modèles. Nous visons à offrir à nos clients du monde entier une voiture qui s'adapte à leurs besoins.»



CORVETTE

CORVETTE Z06

TEMPÉRAMENT EXPLOSIF

Dévoilée au Salon de Détroit 2014, puis présentée au public européen en mars de la même année à Genève, la Corvette Z06 est la plus puissante et la plus performante des Corvette de série.





Au niveau design, cette version dévergondée se distingue de la standard -à savoir la Stingray- par sa calandre unique grillagée comportant des fentes consacrées au refroidissement des freins et un plus large diffuseur de capot, évacuant l'air chaud du compartiment moteur, tout en contribuant à la déportance. Il sied également de noter la présence des prises d'air plus larges sur les ailes avant et des lames uniques sur les prises d'air des ailes arrière. Ces ailes ont été prolongées de 80 mm à l'arrière et de 56 mm à l'avant, pour loger des pneus Michelin Pilot Sport Cup plus grands et plus larges. Par ailleurs, pour une meilleure déportance aérodynamique, la Z06 est dotée de série d'un répartiteur d'air avant, de bavettes le long du passage des roues avant, d'un capot exclusif en fibre de carbone avec ouverture plus large et d'un aileron arrière. Enfin, la carrosserie gagne 20% de plus en rigidité, grâce à la coque en aluminium et au recours à des matériaux légers.

À l'intérieur, la Corvette Z06 se distingue de la Stingray par une palette unique de couleurs, qui rehausse le poste axé sur le conducteur et souligne le volant plat exclusif. Comme la Stingray, la Z06 propose deux choix de sièges : le siège GT offrant un soutien complet en tout confort et le siège « Compétition sport », dont les bourrelets latéraux plus prononcés procurent un soutien maximal pour la conduite sur la piste. Il est à noter que la finition de l'habitacle monte d'un cran, grâce à un décor soigneusement confectionné et au recours à des matériaux de qualité supérieure, comme le cuir nappa en option, l'aluminium, la fibre de carbone et la microfibre suédée.

Au chapitre de l'équipement, la Z06 s'offre les derniers gadgets technologiques, à l'image d'un affichage tête haute couleur, informant le pilote du niveau d'accélération en mode Track.



Mais la pièce maîtresse de ce bolide se trouve sous le capot. Il s'agit d'un moteur V8 suralimenté, d'une cylindrée de 6,2 litres, délivrant la bagatelle de 659 chevaux et d'une valeur de couple tout aussi impressionnante de 881 Nm. Le groupe propulseur comprend un sur-compresseur de nouvelle génération, plus efficace et plus compact et un circuit d'huile à carter sec, ainsi que des soupapes d'admission et des bielles en titane léger, pour réduire la masse à mouvement alternatif. Il comporte, en outre, une injection directe, une désactivation d'un banc de cylindres dans certaines conditions et une distribution variable. Sa transmission n'est pas en reste avec, au choix, une boîte manuelle à sept rapports ou une nouvelle boîte automatique à huit rapports. Il y a lieu de signaler que la boîte manuelle est dotée de la fonction d'adaptation active du régime, qui améliore l'expérience de conduite, en simulant une manœuvre pointe-talon parfaite au moyen d'un interrupteur.

Côté châssis, la Corvette Z06 offre une suspension adaptative à plusieurs lois. Pour exploiter au mieux la cavalerie, surtout sur piste, un mode Track propose cinq niveaux de gestion du couple et d'intervention sur les freins.

La suspension magnétique de troisième génération, la gestion de traction de performance et le différentiel électronique à glissement limité sont trois variables de performance parmi les douze pouvant être calibrées par le sélecteur de mode de conduite. Offerte de série, la suspension magnétique s'adapte toutes les 10 à 15 millisecondes, raffermissant la suspension, pour offrir une performance, sans sacrifier le roulement en douceur. Accessible dans le mode piste, la gestion de traction de performance offre cinq réglages de réduction de couple et d'intervention des freins pour la conduite sur piste.

De plus, le différentiel électronique à glissement limité permet d'exploiter à fond la répartition du couple

Cylindrée : 6.2L V8 Compresseur
 Puissance : 659 ch à 6500 tr/min
 Couple : 881 Nm à 4000 tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1539 kg
 Dimensions : 4.49/1.85/1.24 (L/l/h)
 Réservoir : 70 l
 Volume coffre : 287 l
 Pneumatiques : 245/35 R 19 - 285/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 315 km/h
 0 à 100 : 3.5 s
 Consommation : 19.1/7.8/12 l/100
 Autonomie : 304 km

entre les roues arrière pour une stabilité accrue et une meilleure maniabilité. Le système comporte également un embrayage à commande hydraulique, qui peut varier à l'infini l'engagement de l'embrayage et passer de l'ouverture au plein engagement en à peine quelques dixièmes de seconde, afin d'améliorer la sensation du volant, la maniabilité, l'équilibre et la traction. Le système fonctionne de façon encore plus dynamique en modes sport et piste. Par ailleurs, pour les amateurs de conduite très sportive, un pack spécial Performance Package Z07 en option renforce encore le potentiel sportif de la Z06. Il comprend notamment des freins Brembo en carbone-céramique, des appendices aérodynamiques ajustables à l'avant et à l'arrière, et des pneus Michelin Pilot Super Sport Cup.

Enfin, grâce à un enregistreur de données de performance, il est possible d'enregistrer, de diffuser et d'analyser ses expériences de conduite sur piste et sur route. Quatre modes de conduite piste, sport, tourisme et performance permettent d'enregistrer vidéo, audio, statistiques de conduite, date et heure.... Les données sont captées par le module de caméra numérique haute définition parfaitement intégré au pare-brise, de même que par un processeur de performance, des accéléromètres internes et un système GPS.



ALD RENT

UNE SOLUTION DE MOBILITÉ FLEXIBLE ET SANS ENGAGEMENT



Un recrutement, une période d'essai, une activité saisonnière, un chantier imprévu, un surcroît d'activité, l'attente de livraison d'un véhicule neuf...

Vous avez besoin d'une solution immédiatement, vous n'envisagez pas d'acheter un véhicule et vous n'avez aucune visibilité sur le long terme.

Découvrez **ALD rent** l'offre de **Location Moyenne Durée** proposée par ALD Automotive pour vos **besoins ponctuels**.

www.aldautomotive.ma

LET'S DRIVE TOGETHER



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



MULSANNE SPEED
VITESSE SUPÉRIEURE



A photograph of a gold Bentley Mulsanne Speed limousine at night. The car is the central focus, shown from a front-quarter view. It has a large, illuminated grille and headlights. The background features a city street at night with palm trees, a building, and a traffic light. A sign for 'Ocean Dr' is visible. The overall scene is lit with warm streetlights and the car's own lights.

Porte-drapeau de la marque de Crewe, la Bentley Mulsanne passe à la vitesse supérieure avec cette version Speed, qui ne manque pas d'arguments. Au menu : 530 ch et moins de cinq secondes pour l'exercice du 0 à 100 km/h pour cette limousine de 2,7 tonnes.



Présentée à Pebble Beach en 2009 et lancée l'année suivante en tant que descendante de l'Arnage, la Bentley Mulsanne est très appréciée de la clientèle classique de la marque. Sa déclinaison la plus musclée est baptisée Speed, une dénomination réservée aux modèles les plus sportifs de la gamme du constructeur de Crewe. Avec 517 ch, la version actuelle n'a pas d'émérité, mais face à une concurrence de plus en plus agressive, il fallait réagir. C'est désormais chose faite, avec une nouvelle exécution encore plus puissante. Présenté au Mondial de l'Automobile de Paris en 2014, ce nouvel opus ne pouvait mieux tomber, puisque Bentley surfe actuellement sur la vague du succès. En effet, le constructeur a réussi à écouler 11.020 voitures en 2014, soit une hausse de 9% par rapport aux 10.120 voitures livrées en 2013.

En matière de design, le nouvel opus se démarque de l'extérieur grâce à la finition foncée des prises d'air et de la grille de calandre, mais également à ses optiques de teinte sombre. Par ailleurs, les jantes de 21 pouces présentent désormais un design légèrement différent et sont disponibles en finition peinte, polie ou foncée, avec détails usinés. Il y a lieu de noter également la présence de discrets badges Speed en acier poli sur le bas de l'aile avant et la double sortie d'échappement. À l'intérieur, les habitués de la marque ne seront pas dépaysés, puisque l'ambiance est au diapason de la réputation de la marque. Ainsi, la sellerie bicolore s'accompagne d'une finition capitonnée en losanges. Les inserts en laque piano noire peuvent recevoir des incrustations en fibres de carbone, façonnées à la main. Le toit en cuir gaufré, la broderie Bentley sur les dossiers des sièges, le pédalier sport ajouré



Cylindrée : V8 32s
Puissance : 537 ch à 4200 tr/min
Couple : 1100 Nm à 1750 tr/min
Transmission : Propulsion arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 2685 kg
Dimensions : 5,58/1,93/1,52 (L/l/h)
Réservoir : 96 l
Volume coffre : 443 l
Pneumatiques : R 21 Z

Performances globales

Vitesse max : 296 km/h
0 à 100 : 5,3 s
Consommation : 22,8/9,9/14,6 l/100
Autonomie : --- km



et le levier de vitesses sport moleté complètent la dotation standard de la limousine anglaise. Cédant aux demandes des clients, même les plus capricieux, la Speed ne se refuse rien et peut s'offrir les équipements les plus extravagants, à l'image de l'espace réfrigéré pour accueillir le champagne et ses flûtes en cristal.

Sous le capot, le constructeur de Crewe n'y est pas allé avec le dos de la cuillère, en implantant un V8 de 6,75 litres, gavé par une paire de turbocompresseurs et débitant désormais 537 chevaux, soit 25 chevaux de plus qu'auparavant. Dans le même temps, cette mécanique d'orfèvre annonce un couple démentiel

de 1.100 Nm dès 1.750 tr/mn, soit 80 Nm de plus que la Mulsanne. Ce bloc est toujours associé à une boîte automatique à huit rapports. L'augmentation de la puissance, obtenue grâce à un travail sur le système de combustion, les injecteurs et le taux de compression, s'accompagne d'une baisse de la consommation de l'ordre de 13 % (soit 14,6 l/100 km au lieu de 16,9 l/100 km), faisant passer le chiffre des rejets de CO₂ de 393 à 342 g/km. Cela se traduit par une autonomie supplémentaire de 80 km. Cette « relative sobriété » est à mettre essentiellement au compte de l'amélioration du système de désactivation



des cylindres.

Quoique mesurant 5,57m et pesant dans les 2,7 tonnes, cette limousine accélère de 0 à 100 km/h en seulement 4,9 secondes, soit le chrono d'une sportive de la trempe d'une Porsche 911. C'est également quatre dixièmes de secondes plus rapide et neuf km/h de mieux que la version 517 ch. Et pour ceux qui veulent tirer profit de toute la quintessence du moteur, un mode "S" accessible via un bouton leur est dédié, avec un régime minimal de 2.000 tr/min, afin de garder en éveil les turbos.

Pour être en phase avec cette augmentation de la puissance, le châssis a bien entendu été revu. Le mode Sport de la suspension pneumatique garantit une meilleure tenue de la limousine dans les virages. La Mulsanne Speed cède également à la mode de la personnalisation des organes. Le conducteur peut désormais programmer séparément la direction, le châssis et le moteur.

Enfin, il sied de préciser que les premières livraisons de cette Mulsanne au sang chaud ont déjà commencé depuis la fin de l'année 2014. Avis aux amateurs nantis.

Alfa Romeo

4C SPIDER

L'ÉBLOUISSEMENT DES SENS



Le Coupé 4C d'Alfa Roméo est déjà un concentré de sensations fortes, enveloppé dans un écrin de toute beauté. La déclinaison Spider sublime davantage la ligne sensuelle du coupé, tout en décuplant le plaisir de conduite et surtout des tympans, qui peuvent désormais mieux se délecter du bruit rageur du quatre cylindres Alfa.



Cylindrée : 1.7L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 240 ch à 6000 tr/min
Couple : 350 Nm à 2000 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 895 kg
Dimensions : 3,99/1,87/1,18 (L/l/h)
Réservoir : 40 l
Volume coffre : 110 l
Pneumatiques : 205/45 R17 - 235/40 R18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,5 s
Consommation : 9,8/5,0/6,8 l/100
Autonomie : 488 km



Après le Coupé, lancé en 2013, c'est au tour du Spider d'enrichir le catalogue de la marque au Biscione. Dévoilé au dernier Salon de Détroit aux États-Unis, il sera certainement la vedette du stand d'Alfa Romeo au prochain Salon de Genève.

Au niveau esthétique, la déclinaison cabriolet affiche des modifications esthétiques mineures, notamment les projecteurs, toujours en carbone, mais simplifiés et désormais recouverts d'une vitre, leur conférant un aspect plus classique. En outre, le bouclier arrière est modifié, pour recevoir une double sortie centrale pour l'échappement signée Akrapovic, mêlant titane et

carbone, quand le coupé propose des sorties sises aux extrémités. Enfin, le Spider reçoit des jantes spécifiques de 18 pouces à l'avant et 19 pouces à l'arrière.

Par ailleurs, le constructeur italien a opté pour une capote traditionnelle en toile. La structure de cette 4C a été rigidifiée, grâce à un cadre de pare-brise, un arceau et un spoiler en fibre de carbone. L'emploi de ce matériau a permis de limiter la prise de poids à 60 kg, pour un total de 955 kg à sec.

Faisant écho au plumage, l'habitacle respire le sport, avec le volant à deux branches à méplat. La planche



de bord avec son design épuré s'inspire des motos de course GP, avec notamment une instrumentation 100 % numérique et une console centrale orientée vers le conducteur. Les excellents baquets rehaussés de superbes surpiqûres complètent ce joli tableau de fort belle manière.

Côté équipement, la 4C Spider n'offre qu'une seule finition. De série, elle est équipée des vitres électriques, de la centralisation, des jantes alliage, de la sellerie, du double airbag, du contrôle de la pression des pneus et de l'ordinateur de bord. Mais pas de direction assistée ou d'autoradio par exemple ! Mais rassurez-vous, ces

deux options sont proposées gratuitement.

Sous le capot, pas de changement. On retrouve le quatre-cylindres essence 1750 TBI de 240 ch, couplé à la boîte automatique à six rapports TCT, à double embrayage à sec, pouvant se commander grâce à des palettes au volant. Ce bloc ne manque pas de coffre, grâce à un couple de 350 Nm, disponible à partir de 2.200 tr/mn et surtout une puissance spécifique de 137 ch/l ! Ainsi dotée, l'Italienne abat le 0 à 100 km/h en 4,5 s et dépasse les 250 km/h en pointe, égalant ainsi le coupé, selon les données du constructeur.



Côté tenue de route, le Spider bénéficie des mêmes artifices technologiques que le coupé, dont on peut mentionner le dispositif Q2, qui agit sur les freins pour ralentir la roue en manque d'adhérence. Citons également le système DNA, doté de quatre modes de fonctionnement : un normal avec un ESP très intrusif, un mode All Weather, qui limite la puissance sur route glissante, un mode Dynamic, qui influe sur les changements de rapports et permet de faire glisser la voiture jusqu'à une inclinaison du volant de 30° et enfin le mode Race, qui déconnecte toutes les aides électroniques et permet même de bénéficier d'un launch Control.

Pour les inconditionnels de la conduite très sportive, un pack 'Track' sera également proposé, intégrant des jantes 18/19 pouces en aluminium forgé, des pneus Pirelli P-Zero AR Racing, des amortisseurs sport, des rétroviseurs en fibre de carbone, ainsi qu'une sellerie cuir à inserts microfibre et surpiqûres jaune ou rouge.

En définitive, force est de reconnaître que cette magnifique 4C Spider ajoute une touche d'émotion supplémentaire au Coupé qui joue, lui, une partition sportive sans concession ni compromis. Ce cabriolet émotion distille beaucoup de sensations et revendique clairement sa vocation de voiture plaisir. C'est un rôle qu'il interprète avec talent, à un tarif raisonnablement accessible.



4C *Spider*

par Amal Razine

Mercedes-Benz

G63 AMG 6X6

SKY IS THE LIMIT



Plus rien n'arrête les constructeurs qui dépassent à chaque fois les attentes du public. Alors que la Classe G a toujours séduit sa clientèle grâce à ses formes carrées, Mercedes a décidé de lui offrir une version impressionnante, qui revendique une philosophie unique et qui rompt avec tous les autres modèles de la marque. Au catalogue de Mercedes depuis 1979, la Classe G pensait avoir sorti sa version ultime en commercialisant la 65 AMG, mais c'était compter sans l'imagination et le savoir-faire des équipes Mercedes, qui ont mis au point une voiture unique, qui n'aura sans doute jamais de concurrence directe, pas sur tous les aspects du moins.





Un pick-up, 6 roues motrices, un V8 biturbo, ces éléments ne semblent pas avoir grand-chose en commun. Pourtant, Mercedes, à travers d'AMG, a réussi le difficile pari de proposer à une clientèle triée sur le volet un véhicule sans précédent. Il s'agit du Classe G63 AMG 6x6. Les premières images ont bien évidemment surpris et ses performances encore plus, que ce soit dans le désert ou même sur circuit. Avec une production limitée à une trentaine d'unités en 2015, les futurs propriétaires devront attendre

jusqu'en septembre pour prendre le volant de leur monstre, alors qu'une version spéciale a déjà été livrée au pape Jean François. Fidèle à ses lignes carrées, le nouveau G reprend l'avant, qui a fait le succès de ce modèle. Un capot droit, des phares ronds et une calandre verticale mettent bien en valeur la fameuse étoile. Dire qu'il inspire la sécurité grâce à ses boucliers serait un euphémisme. Les passages de roues sont tout naturellement imposants. En même temps, avec des pneus de 37



Cylindrée : V8 5.5l
Puissance : 544 ch à 5500 tr/min
Couple : 760 Nm - 2000 tr/min
Transmission : 6x6

Poids et mesures

Poids à vide : ---- kg
Dimensions : 5.79/2.08/2.36 (L/l/h)
Réservoir : 146 l
Volume coffre : --- l
Pneumatiques : ---

Performances globales

Vitesse max : 160 km/h
0 à 100 : 7.9 s
Consommation : 19.6 l/100
Autonomie : --- km

pouces, les designers n'avaient pas d'autre alternative. La cabine est toujours aussi carrée, dans tous les sens du terme et seuls les rétroviseurs avec leurs intermittents sont partagés avec les autres modèles de la marque. À l'arrière, comme tous les pick-up et surtout pour pouvoir l'équiper des 4 roues, une benne a pris place. Avec des barres des 2 côtés pour ceux qui veulent vivre une expérience inédite, il est également possible de la couvrir. Certains l'ont même comparé à un char d'assaut pour ses dimensions, avec une

longueur de 5,87m, une hauteur de 2,30 et une garde au sol de 46 cm. Dire que c'est un baroudeur ne serait que lui rendre justice.

Mais s'il est prêt à affronter le désert, la neige ou autres terrains accidentés, à l'intérieur, il offre à ses 4 occupants un habitacle luxueux, moderne et confortable tout naturellement. Cela est normal, vu son prix. Avec des sièges ventilés en cuir et alcantara, les occupants peuvent profiter du voyage à bord du G63 AMG 6x6 comme s'ils étaient à bord d'une routière.

Grâce à son volant multifonctions à 3 branches, le conducteur prend les commandes de ce monstre allemand, jusqu'à en oublier son poids. Équipé de toute la panoplie technologique de Mercedes, il a droit en plus à un pare-brise thermique et des rétroviseurs extérieurs électriques chauffés.

Avec un poids de 3.850 kg, le G63 AMG 6x6 est équipé du 5.5 V8 biturbo, qui développe 544 ch pour un couple de 760 Nm. Bien évidemment, pour la boîte à vitesses, Mercedes ne pouvait que choisir son efficace 7G-Tronic pour que ce monstre puisse décoller et faire rugir son moteur. Si sa vitesse a été limitée à 160 km/h, le

Mercedes G 63AMG 6x6 s'est aventuré sur circuit aux côtés de sportives de référence. S'il ne se distingue, certes pas, par sa vitesse maximale, son dynamisme ne pouvait qu'être salué.

Créant la polémique et attisant la curiosité d'une clientèle qui cherche toujours à se distinguer, le G63 AMG 6x6 a pu passer du stade de concept à celui de production limitée. Le public ne pouvait évidemment pas rester indifférent à ce modèle de Mercedes au caractère diabolique et même son nom l'indique. Comme quoi les concepts les plus fous peuvent voir le jour, défiant toute logique.

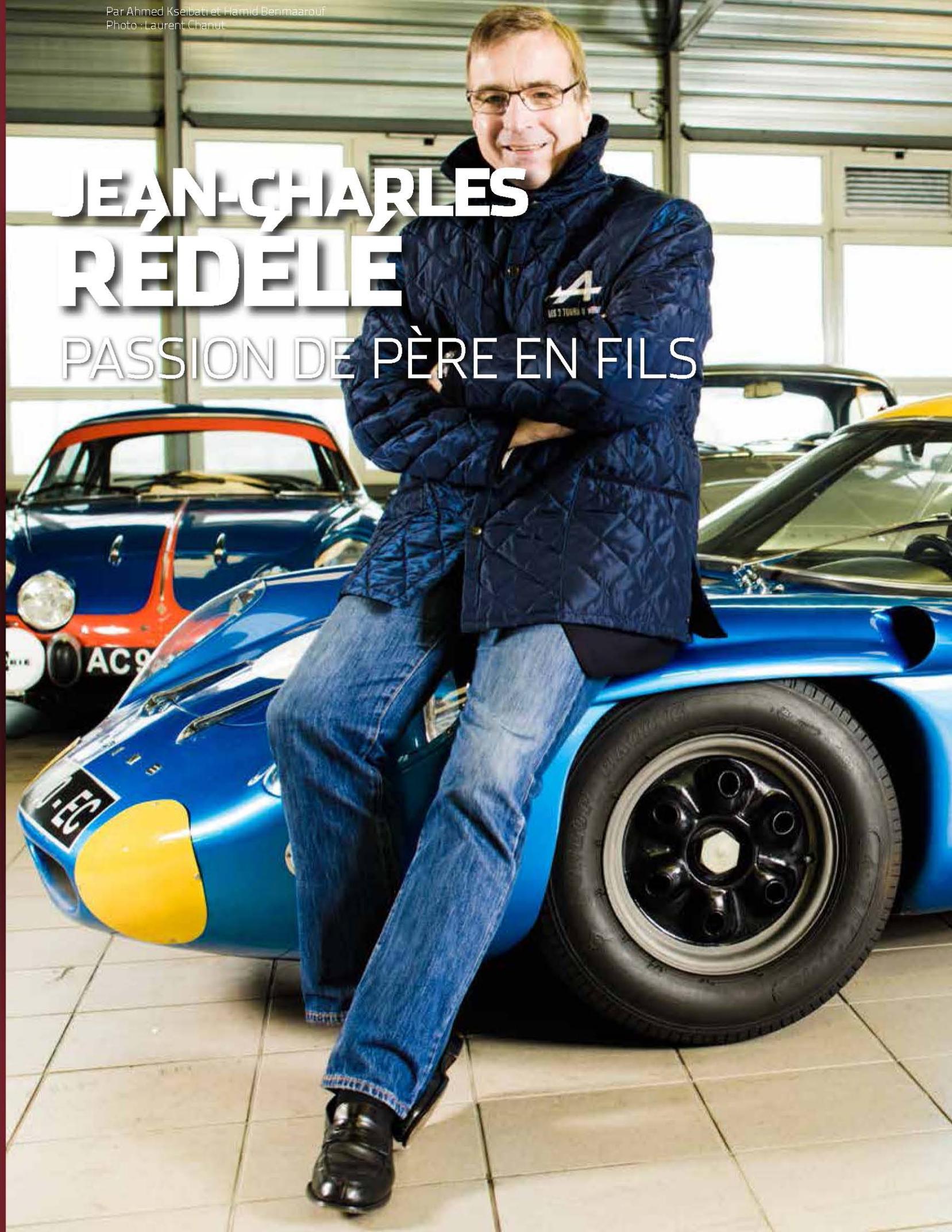




Par Ahmed Ksebati et Hamid Benmaarouf
Photo : Laurent Charut

JEAN-CHARLES REDELE

PASSION DE PÈRE EN FILS



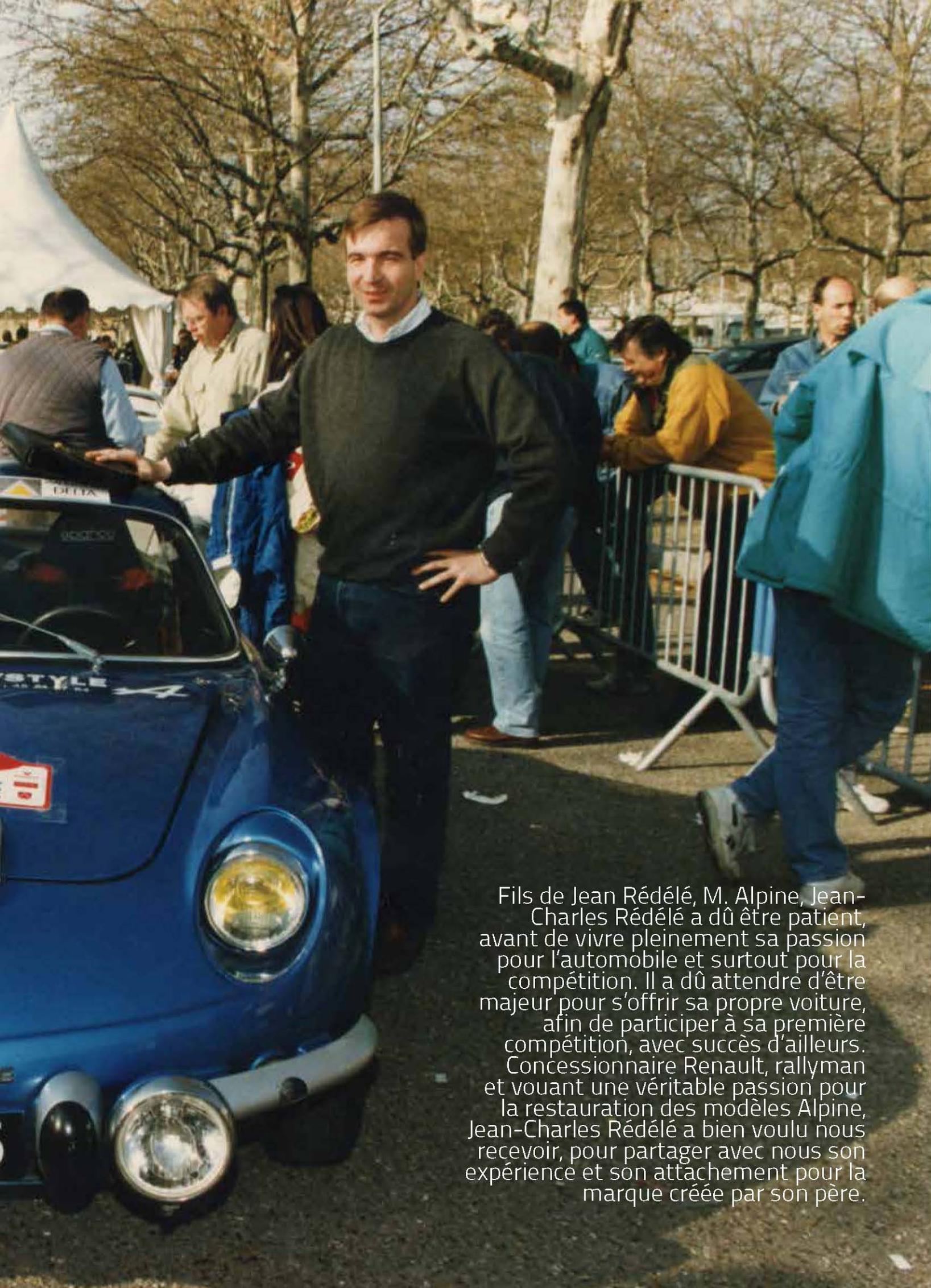


ALPINE 1500

JEAN-CHARLES REDELE

PASSION DE PÈRE EN FILS





Fils de Jean Rédélé, M. Alpine, Jean-Charles Rédélé a dû être patient, avant de vivre pleinement sa passion pour l'automobile et surtout pour la compétition. Il a dû attendre d'être majeur pour s'offrir sa propre voiture, afin de participer à sa première compétition, avec succès d'ailleurs. Concessionnaire Renault, rallyman et vouant une véritable passion pour la restauration des modèles Alpine, Jean-Charles Rédélé a bien voulu nous recevoir, pour partager avec nous son expérience et son attachement pour la marque créée par son père.

JEAN-CHARLES REDELE

PASSION DE PÈRE EN FILS



Quel a été votre premier contact avec l'automobile ?

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, mon père m'a plutôt isolé de l'automobile. De fait, je n'ai vraiment découvert l'Alpine qu'à ma majorité. Ceci dit, comme il travaillait tout le temps, tous les week-ends, on allait à Dieppe à l'usine Alpine et je passais pas mal de temps entre les allées de l'usine, qui était fermée. C'était exceptionnel. Quand vous avez 10 ans, aller voir les voitures de course qui dorment au fond du garage, c'est le rêve. Voir les Berlinettes encore en montage, c'était magique aussi. C'est vrai que j'ai été bercé par tout cela, mais ce n'est qu'à l'âge de 18 ans, quand j'ai eu mon permis et la possibilité de faire de la compétition de mon côté, que je me suis réellement imprégné de l'esprit Alpine. Au départ, mon père ne voulait pas que je fasse de première saison de rallye. C'est à l'âge de 28-29 ans que je me suis rendu compte que je connaissais très peu la marque auparavant. Être le fils de Jean Rédélé a dû vous faciliter votre introduction dans le monde de la compétition automobile.

Cela ne m'a pas vraiment donné d'avantages, parce que mon père ne voulait pas que j'en fasse. Et puis être un Rédélé ne m'apportait pas grand-chose, vu que je n'ai jamais couru en professionnel et toujours en historique. Je n'avais donc pas besoin de sponsoring, le budget de fonctionnement n'étant pas vraiment élevé. Le risque, c'est différent. Quand on court à bord de voitures anciennes, elles sont moins sûres que les modernes. J'ai eu l'occasion de faire à plusieurs fois les 2 tours d'horloge avec Stéphane Ortelli, qui découvrait l'endurance. C'était des voitures qui avaient fait le Mans, et qui roulaient quand même à 240 km/h. Tout

à l'origine appartenait à mon père. À l'époque, pour pouvoir courir, il avait vendu des licences de fabrication en Espagne, au Brésil et au Mexique et c'est avec cet argent qu'il a pu fabriquer les voitures du Mans et s'engager en compétition.

Quelle a été votre première voiture ?

C'était une Autobianchi A112, que j'avais achetée pour 500 francs au début des années 80 et je l'ai gardée un an ou 2 quand j'étais étudiant. Mais mon rêve d'enfant a toujours été de restaurer des voitures.

Comment ont été vos débuts en compétition ?

Quand j'ai eu 18 ans, j'ai ouvert le garage de mon père et il y avait des voitures qui étaient là depuis une trentaine d'années et je me suis fixé comme objectif de les restaurer. À l'époque, c'était le début des courses historiques et une fois encore, mon père était contre. Hervé Charbonneau et moi avons décidé de restaurer un prototype Alpine de 1963 et de l'engager aux courses d'endurance d'Éric Van de Vyver au Castelet, qui ont été les premiers 2 tours d'horloge historiques. Pour l'occasion, nous avons demandé à Bianchi, qui était le pilote officiel d'Alpine dans les années 60, de venir courir avec nous et nous aider à mettre la voiture au point, parce que nous n'avions pas la compétence voulue. Nous avons donc engagé la voiture et quand mon père est venu regarder la course, en 1993, il a eu ce jour-là la larme à l'œil. Il a vu que nous avions réussi à refaire marcher une de ses voitures. Nous avons fini juste derrière les gros prototypes et là il a voulu que je continue à courir en historique et j'ai commencé à partir de là à restaurer plusieurs voitures anciennes.



JEAN-CHARLES REDELE

PASSION DE PÈRE EN FILS

J'avais 30 ans. Depuis, j'ai accumulé un petit palmarès. Je suis plutôt rallyman, toujours dans la catégorie historique. J'ai été une fois champion et 6 fois vice-champion, au championnat de France des rallyes.

Quels sont les moments forts qui vous viennent en tête en pensant à la compétition ?

Dans les rallyes, c'est avant tout un esprit qui n'existe pas en circuit. C'est beaucoup plus convivial. Avant d'être concurrents, nous étions tous amis. Nous partageons de très bons moments et puis le rallye, c'est une aventure qui nous fait découvrir de nouvelles régions, de nouveaux endroits et on a toujours beaucoup de plaisir à découvrir la France et des endroits qu'on ne connaissait pas. Il y a ce côté humain et aventureux qui n'existe pas en circuit. Sur circuit, on tourne en rond, on se bat contre soi-même, alors qu'en rallye, aucun virage n'est jamais le même. Il y a une part d'improvisation en rallye qui n'existe pas sur le circuit et c'est pour cela que l'Alpine et la Berlinette plus spécifiquement est une voiture merveilleuse pour rouler. Je pense d'ailleurs faire un jour le Maroc avec.

Avez-vous eu des moments de doute, des peur ?

Les moments de peur quand je fais des courses c'est à chaque départ. En fait, je me demande ce que je suis en train de faire là, c'est dangereux, j'ai mes enfants, j'ai mon travail, j'ai peut-être d'autres choses à faire. Mais une fois qu'on a mis son casque et qu'on a fait la première spéciale, on se dit que c'est génial. Le sport automobile, c'est grisant, c'est une sorte de drogue. Une fois qu'on est parti, on ne pense plus au danger.

Pour ce qui est de la restauration, vous pouvez nous en dire un peu plus ?

Pour le moment, j'ai une Alpine à restaurer. C'est l'Alpine 3.0l, qui a fait Le Mans en 69. J'espère qu'elle sera finie dans un an. Toutes les voitures sont faites dans le sud de la France par des amis. Nous sommes concessionnaire Renault, nous avons un savoir-faire pour travailler sur les voitures anciennes qui n'existe pas dans les ateliers modernes. Ce sont des gens qui ont des compétences pour travailler sur les voitures anciennes qui font ce travail. Par contre, je peux réparer tout ce qui est Dacia et Renault sans aucun problème.

Participez-vous aux ventes aux enchères ?

Je ne suis pas négociant, mais collectionneur. J'ai vendu des voitures pour avoir de l'argent, pour en restaurer d'autres ou alors pour acheter un modèle d'Alpine que je n'avais pas.

Y a-t-il une voiture qui manque à votre collection et que vous aimeriez avoir ?





Il me manque une pièce que je n'aurais jamais en plus, c'est l'Alpine qui a remporté les 24 heures du Mans de 1978, parce que c'est Renault qui en est propriétaire et ne la vendra jamais. J'ai toutes les voitures à part celle là, qui fait partie du patrimoine de Renault.

Quelle voiture utilisez-vous au quotidien ?

Quand je roule à Paris et qu'il fait froid je le fais en Twingo et quand il fait beau je roule en moto, une Honda Dax.

Votre marque de voiture préférée ?

Bien évidemment Alpine, mais sinon j'aime bien Porsche, pour la rigueur germanique. Elle est aussi moins ostentatoire qu'une Ferrari et accessoirement, c'est la fiabilité germanique. J'aime bien les anciennes Ferrari, à l'instar de la Testarossa, qui me faisait rêver quand j'étais jeune.

Quel est votre contact avec l'automobile au quotidien ?

Je suis distributeur Renault. Nous sommes concessionnaires. J'ai aussi une activité de vente de voitures d'occasion, essentiellement Renault. Ma vie, c'est l'automobile, en semaine les voitures modernes et le week-end les classiques.

Pour finir, pratiquez-vous un sport extrême ?

Je fais du parapente, mais je vais arrêter parce que je n'ai plus vraiment le temps. Voler c'est grisant, avec cette sensation de liberté. Si on respecte les conditions météo, ce n'est pas dangereux. Je fais également du ski l'hiver, mais cela, c'est plus classique.

Motors

Auto Légende



ALPINE CHAMPIONNE DES
RALLYES



La Berlinette A110 est le modèle le plus connu de la marque Alpine. Sa notoriété, elle la doit à son caractère de sportive pure et dure et à ses succès dans les rallyes. Aujourd'hui, cette sportive, qui fait le bonheur des nostalgiques de l'âge d'or de la marque, se négocie au prix fort sur le marché des voitures de collection. Retour sur la saga de la bête de course de Dieppe.





Au chapitre mécanique, l'Alpine A110 a puisé dans la banque d'organes de Renault, en profitant de l'évolution de cylindrée des moteurs de la marque. Ainsi, les blocs de la Dauphine et de la Renault 8, de la Renault 12 et Renault 16 seront exploités.

Quand l'Alpine type A110 fut présentée au public en 1962 au Salon de Paris, elle était disponible dans trois formes de carrosserie, cabriolet, coupé sport et berlinette, ainsi que le coupé 2+2 du carrossier Chappe et Gessalin. Mais c'est la « Berlinette Tour de France » A110 présentée par Jean Rédélé qui se révèle rapidement comme étant la version la plus convoitée, du fait qu'elle véhicule l'image de la marque en compétition. Dérivée de l'Alpine A108, elle enregistre des évolutions esthétiques profondes, notamment une ligne plus racée, avec un capot plus plat, des surfaces vitrées plus importantes et les feux arrière de la Renault 8. Mais techniquement, elle préserve les fondamentaux de sa devancière, à savoir son châssis-poutre en acier, sa carrosserie en fibre de verre-polyester et le fameux moteur en porte-à-faux arrière, qui caractérise les modèles de la marque depuis la première Alpine A106. Le nouveau bloc moteur étant fixé à l'arrière, cela a obligé les ingénieurs à effectuer des modifications aux niveaux des entrées d'air. Résultat, l'Alpine A110 arbore une ligne sobre et remarquablement équilibrée et qui plus est d'une grande pureté. Mais sa jolie robe ne doit pas leurrer. Car il s'agit avant tout et essentiellement d'une voiture de compétition pur jus. Cette voiture a été conçue pour gagner des rallyes. C'est une brute épaisse qui ne s'apprivoise pas facilement. On n'en veut pour preuve que le mode d'accès à bord : on ne monte pas dans une Alpine, on s'y glisse !!

Derrière le volant gainé de cuir, le tableau de bord est complet et laisse apparaître un compteur de vitesse, un compte-tours. En fonction des versions, il peut recevoir un manomètre de pression d'huile, un manomètre de température d'eau, une montre. Le reste est assez dépouillé, pour ne pas dire spartiate. Les sièges sont en skaï noir, réglages en inclinaisons et en profondeur. Les portes sont équipées d'une manivelle pour monter et descendre les vitres. Mais il est toujours possible d'améliorer cet ordinaire par un catalogue d'options consistant en : phares additionnels, réservoir d'essence plus gros, jantes en alliage, sièges baquets, etc. Preuve du succès de ce modèle, la gendarmerie s'y est également mise, en adoptant cette reine de la route en 1967.

Au chapitre mécanique, l'Alpine A110 a puisé dans la banque d'organes de Renault, en profitant de l'évolution de cylindrée des moteurs de la marque. Ainsi, les blocs de la Dauphine et de la Renault 8, de la Renault 12 et Renault 16 seront exploités. Des évolutions ont même été opérées par quelques sorciers, dont le plus célèbre est incontestablement, Marc Mignotet, qui développe diverses versions du moteur de la Renault 8 qui se décline en 956 cm³, 1.108 cm³, 1.149 cm³, 1.255 cm³ et 1.296 cm³. Parmi elles, l'Alpine disposera également des versions officielles revues par Amédée Gordini. Ensuite apparaîtront sous le capot moteur, le 1.289 cm³ de la Renault 12 TS, les 1.470 cm³, 1.565 cm³ et 1.647 cm³ de la Renault 16, le 1.605 cm³ des Renault



Dans le droit fil de ce caractère mécanique très affirmé, la maniabilité et la motricité sont les points forts de l'Alpine A110. En effet, la position du moteur en porte à faux arrière entraîne la voiture dans une glissade aisément contrôlable au volant et à l'accélérateur.



La Berlinette a tenu compte dans son évolution sur quinze années de carrière, non seulement des contraintes de la compétition, mais également des remarques des clients.

17 TS et R12 Gordini.

Dans le droit fil de ce caractère mécanique très affirmé, la maniabilité et la motricité sont les points forts de l'Alpine A110. En effet, la position du moteur en porte à faux arrière entraîne la voiture dans une glissade aisément contrôlable au volant et à l'accélérateur. Sur le bitume, la voiture affiche parfois un comportement caractériel, mais c'est ce qui fait paradoxalement son charme. Ne parle-t-on pas d'une voiture de rallye ?

Pour autant, la Berlinette a tenu compte dans son évolution sur quinze années de carrière, non seulement des contraintes de la compétition, mais également des remarques des clients. Ainsi, lancée avec seulement deux phares simples, la sportive de Dieppe profite de l'ajout en 1968 de deux longues portées supplémentaires. En plus de cette petite modification, on note que le diamètre des phares avant passe de 160 à 180 mm et le plexiglas qui les protège est fixé par trois vis et non plus une, les ailes sont élargies pour permettre le montage de jantes plus larges, l'étanchéité est améliorée, les écopes de freins sont agrandies, les baguettes chromées



latérales sont raccourcies... L'arrivée de la marque au Losange dans le capital d'Alpine en 1973 va influencer l'architecture technique de l'A110. Ainsi, le célèbre train arrière à demi-arbres oscillants qui permettait de s'amuser en s'offrant les plus belles dérobades disparaît au profit des sérieux triangles superposés de l'A310. Ainsi, le comportement de la voiture s'en trouve totalement transfiguré, la stabilité en ligne droite, notamment est considérablement améliorée. Mais les puristes n'apprécient pas cette modification qui selon eux, aseptise trop le caractère de la voiture. En 1976, l'ultime version de la Berlinette voit le jour, à savoir la 1600 SX. Dernière représentante de la race des A110, la 1600 SX est souvent la plus méconnue de toutes les Berlinettes produites par l'usine de Dieppe. Et malgré la faible puissance de son moteur R16 TX de 95 ch, elle mérite le détour. Jean Rédélé est persuadé que sa création a encore de beaux jours devant elle. Mais lucide, il sait que la Régie Renault (actionnaire majoritaire de la marque de Dieppe) l'a déjà condamnée. Effectivement, pour le Losange, l'avenir d'Alpine passe par l'A310, apparue quatre

années auparavant. D'ailleurs le baroud d'honneur de la 1600 SX se terminera en juillet 1977, la dernière A110 fabriquée en France étant vendue à un cadre de l'usine de Dieppe.

L'Alpine A110 GT4

Présenté au salon de Paris de 1962, le coupé Alpine A110 GT4 est un modèle beaucoup moins connu que la berlinette, dont il apparaît pourtant très proche. Il est proposé par les carrossiers Chappe et Gessalin (spécialistes de la résine polyester) pour succéder à l'A108 2 + 2. Cette dernière, dont l'avant profilé était particulièrement réussi, possédait un arrière très anguleux et tourmenté. Ce modèle n'ayant pas remporté un grand succès commercial (seul une centaine de véhicules fabriqués), au moment de moderniser la gamme Alpine, il est décidé d'offrir à la clientèle un modèle encore plus « familial ».

Parmi les évolutions notables par rapport à la Berlinette, l'empattement a été allongé de 17 centimètres, pour offrir quatre places avec une banquette arrière. En revanche, le châssis poutre est préservé. Avec une différence toutefois : il n'est pas scellé, mais seulement

boulonné.

Côté motorisation, la GT4 a d'abord été motorisée par le 956 cm³ à cinq paliers de la R8, avant de passer en 1965 au 1.108 cm³ de la Caravelle. Elle recevra ensuite tous les moteurs de la berlinette, à l'exception du 1.500 cm³ et du 1.600 cm³.

En définitive, le coupé GT4 est la version « civilisée » de la gamme Alpine. Si sa carrosserie est encore assez basse, on y prend cependant place avec plus de facilité que dans la berlinette et, une fois installé au volant, on se trouve dans une position beaucoup moins éloignée de celle des voitures de tourisme. En six ans de carrière (1963-1969), la GT4 a été produite à 263 exemplaires.

En juillet 1977, la 6892e et dernière Berlinette construite sort des chaînes de l'usine Alpine de Dieppe. Elle n'est pas de couleur bleue, qu'on associe habituellement à l'A110 mais arbore un vert métallisé. Pour les amateurs intéressés, il faut savoir qu'il n'y a pas de cote universelle de l'A110, du fait qu'il n'existe pas deux Berlinette identiques. Si on excepte le coupé GT4, qui n'est pas très convoité, les Alpine A110 Berlinette sont devenues des objets de collection très prisés et dont les prix se sont envolés suite à la spéculation. Pour un modèle très recherché, comme l'A110 1600S, en parfait état d'origine, le prix peut devenir rapidement très important. Et même pour une version moins courue comme la 1600SX, il est très difficile de tomber sur une affaire bon marché !

Une bête de course

En 1970, Alpine tourne le dos à l'endurance et à la formule 3 pour se consacrer uniquement aux épreuves routières. Et c'est l'A110 qui va prendre le relais et s'illustrer dans différentes courses, avec à son volant les meilleurs pilotes français de l'époque : Jean-Luc Thérier, Jean-Pierre Nicolas, Jean Todt, Gérard Larrousse, Bernard Darniche...

L'année 1967 marque le début de l'aventure de l'A110



Véritable icône du monde de l'automobile sportive, l'Alpine A110 a marqué des générations d'amateurs de voitures de course et de rallye en particulier.

en compétition, avec la constitution d'une grande équipe Alpine-Renault. En 1968, après les victoires au Neige et Glace, au rallye de Lorraine de Gérard Larousse, Jean-Claude Andruet s'octroie le titre de champion de France avec quatre victoires sur la saison. Deux années plus tard, Jean Vinatier et Jean-Claude Andruet vont s'illustrer avec diverses victoires. Le premier sera sacré champion de France des rallyes, à l'issue de la saison. La montée en puissance de la Berlinette s'effectuera en 1970, avec l'homologation de la 1600 S en groupe 4. Jean-Claude Andruet remporte le titre de champion de France et de champion d'Europe à l'issue de la saison. L'année suivante, c'est au tour du pilote Ove Andersson de remporter le rallye de Monte Carlo, Jean-Luc Thérier étant second et Andruet fermant la marche. Andersson remporte également la victoire en Italie, en dardant le pion à un contingent de Fiat et de Lancia. Il remporte en outre la victoire au rallye autrichien des Alpes et à l'Acropole et offre le titre international à Alpine. Jean-Pierre Nicolas remporte pour sa part le Championnat de France. En 1972, Jean-Claude Andruet est encore une fois à l'honneur

en remportant haut la main le Tour de Corse, en partie grâce au remplacement du moteur 1600 par un 1800 cm³ plus puissant. Les victoires se suivent pour tous les pilotes et à la fin de la saison, Bernard Darniche est sacré champion de France. Jean-Luc Thérier réussit l'exploit de remporter le Rallye des Cévennes, avec un moteur 1600 turbocompressé.

L'Alpine A110 arrive à son apogée en compétition en 1973. Tous les meilleurs pilotes français du moment, Andruet, Darniche, Thérier, Nicolas, Piot et Andersson roulent pour la marque de Dieppe. La saison démarre du bon pied avec la victoire d'Andruet au Monte Carlo, avec derrière lui quatre autres berlinettes. Au Portugal, Thérier et Nicolas réalisent le doublé. Au rallye du Maroc, Darniche est au dessus du lot. Le point d'orgue est bien évidemment le titre de champion du monde des rallyes. Avec 8 victoires sur 13, dont 2 triplés, au rallye de Monte Carlo et au Tour de Corse, la berlinette Alpine A110 domine les Porsche 911 S et grave son nom dans la légende automobile. La période 1974 - 1975 représente les dernières étincelles du modèle en compétition. Nicolas remporte le rallye du Maroc et termine deuxième au tour de Corse. Henry apporte cette année-là la dernière victoire de l'A110 au Critérium des Cévennes.

Véritable icône du monde de l'automobile sportive, l'Alpine A110 a marqué des générations d'amateurs de voitures de course et de rallye en particulier. Son aura a fait de ce modèle une pièce de collection très prisée et une voiture plébiscitée lors des courses de voitures anciennes.





STRADALE 800





Après la Rivale 800, commercialisée au début de l'année 2014, la firme de Varese n'a pas attendu pour proposer à sa clientèle passionnée une moto dérivée, plus orientée vers le segment touring, mais tout en préservant ses aptitudes sportives, la Stradale 800 !

Il y a quelques années encore, MV Agusta était l'une de ces marques dont les ventes ne se cantonnaient qu'à quelques connaisseurs peu frileux d'acheter une sportive italienne à la fiabilité parfois douteuse et aux performances exacerbées. Depuis la prise de commandes par Giovanni Castiglioni junior, la marque de Varese s'est réveillée et propose dorénavant des motos à forts avantages concurrentiels.

Cousine de la Rivale, la Stradale 800 a les mêmes lignes agressives, le même design provocant et bien sûr le même moteur à sensations. Cependant, plusieurs points ont été modifiés, afin de coller à la philosophie de la Stradale.

Outre les valises latérales démontables qui, déjà pas bien grosses, se voient amputées d'une partie de l'espace pour loger les optiques arrière, on note une selle un petit peu moins haute, des rétroviseurs placés de manière plus conventionnelle et un pare-brise réglable sur 50mm, manuellement, mais sans outil. Le sabot et autres belles pièces en alu brossé font par contre honneur à MV.

La jolie selle ergonomique offre un bon maintien, et son rembourrage semble correct en statique.

Le tableau de bord numérique de nouvelle génération, caractérisé par un affichage noir sur fond blanc, s'avère bien plus lisible que son prédécesseur, avec son

éclairage blanc, même si certaines informations, dont l'horloge, sont trop petites.

Puis, ce qu'on ne voit pas, ce sont un silencieux d'échappement de 2.5 litres plus volumineux pour atténuer les émissions sonores, tout en gardant la mélodie caractéristique du «tre pistoni», un bras oscillant plus long pour la stabilité de la moto à haute vitesse, ainsi qu'une meilleure motricité et un amortisseur de plus longue détente (+20mm). Aussi, bien que cela étonne sur papier, la puissance et le couple ont été diminués à 115cv, à 11.000tr/min et 78.5Nm à 9.000tr/min. L'argument : faire de la Stradale une moto abordable, même pour les débutants !

Du côté de la technologie, la Stradale emporte le package complet que nous avons rencontré sur tous les nouveaux modèles de MV Agusta. La technologie embarquée par la Stradale sert essentiellement à la sécurité, mais aussi au plaisir du pilotage. Citons l'ABS Bosch 9Plus déconnectable, faisant office d'anti-stoppie, le contrôle de traction réglable sur huit positions, servant également d'anti-wheelie, la commande de gaz ride-by-wire, paramétrable en sensibilité, trois cartographies-moteur à choix, dont une entièrement configurable (frein-moteur, courbe de couple, puissance) et un quick-shifter, fonctionnant aussi comme down-shifter.

La Stradale s'inscrit comme une moto hybride. Si l'on se laisse résumer cette machine en quelques mots, on dirait qu'elle est un roadster sportif haut sur pattes, avec des capacités pour le touring. Cependant, son côté sportif reste très marqué, la touche MV Agusta oblige ! Technologiquement au point, elle n'a rien à envier à ses concurrentes !

IWC

Schaffhausen

Portugaise Tourbillon Mystère Rétrograde

La Portugaise Tourbillon Mystère Rétrograde allie mystère, par son tourbillon volant et logique, par l'aiguille rétrograde de la date et la puissance d'un calibre de manufacture de sept jours. En 2015, ce garde-temps exclusif se fait encore plus séduisant. La Portugaise Tourbillon Remontage Manuel continue à ravir les amateurs des délicatesses de la mécanique horlogère, grâce à son tourbillon volant.

À l'occasion du 75^e anniversaire de la famille des montres Portugaise, IWC Schaffhausen a doté la Portugaise Tourbillon Mystère Rétrograde de nouveaux charmes. Le nouveau verre du cadran à bord arqué accentue sa finesse et son élégance. Les cornes de bracelet ont été optimisées selon des principes ergonomiques, afin de rendre le port plus agréable pour les poignets plus fins. Une autre nouveauté : le bracelet en alligator exclusif de la maison Santoni, est un accessoire à la hauteur de la Portugaise Tourbillon Mystère Rétrograde. Le cadran de la version en platine est argenté, quand le modèle en or rouge est doté d'un cadran ardoise. Le fond transparent en verre saphir augmente encore le charme du verso. Ornée d'une gravure en relief « Probus Scafusia », la masse oscillante en or rouge massif, plus fine et en partie ajourée, permet d'admirer le calibre de manufacture IWC 51900.

En suivant le sens horaire, le cadran de la Portugaise Tourbillon Mystère Rétrograde est rythmé par trois jalons de l'histoire de la manufacture IWC : à « 12 heures », le tourbillon minutes, présenté pour la première fois en 1993 ; à « 3 heures », la réserve de marche de sept jours de la famille de calibres 50000, qui date de l'an 2000 et finalement, entre « 6 heures »

et « 9 heures », l'affichage rétrograde de la date, créé spécialement en 2010 pour cette Portugaise.

La complication de cette montre est volante. Cela donne l'impression que le balancier est en suspens dans le néant, sur un fond noir, tout en permettant de voir le tourbillon à l'œuvre. Ce minuscule chef-d'œuvre se compose de 82 pièces et pèse 0,635 gramme : c'est un véritable tour de force de haute horlogerie made in Schaffhausen.

La deuxième complication qui donne son nom à la montre, l'affichage rétrograde de la date, n'est pas moins importante, comme en témoigne son impressionnante présence : l'échelle de 1 à 31 en arc de cercle, évoquant la minuterie chemin de fer, occupe tout un quart du cadran. Ce mode d'affichage inhabituel se distingue aussi avantageusement du disque classique de la date, par le fait que le tourbillon n'est pas caché par le disque de la date. Sans compter qu'à chaque fin de mois, le retour de la grande aiguille de la date à son point de départ est toujours un petit événement.

Sur la partie droite du cadran, l'affichage de la réserve de marche de sept jours renseigne sur l'énergie dont dispose encore le calibre de manufacture 51900.



IWC
SCHAFFHAUSEN

SWISS MADE

Sport d'élite

par Lina Mouafak



Rolex Sydney-Hobart

Sydney - Hobart est une course à la voile partant de Sydney chaque 26 décembre et se terminant à Hobart, pour une distance d'environ 630 milles (1.167,39 kilomètres). L'organisation est assurée par le Cruising Yacht Club of Australia, en collaboration avec le Royal Yacht Club of Tasmania.





Depuis sa création en 1945, la popularité de cette course n'a cessé de croître, pour devenir l'une des plus importantes courses au large, attirant chaque année de nombreux maxi IOR européens et nord-américains.

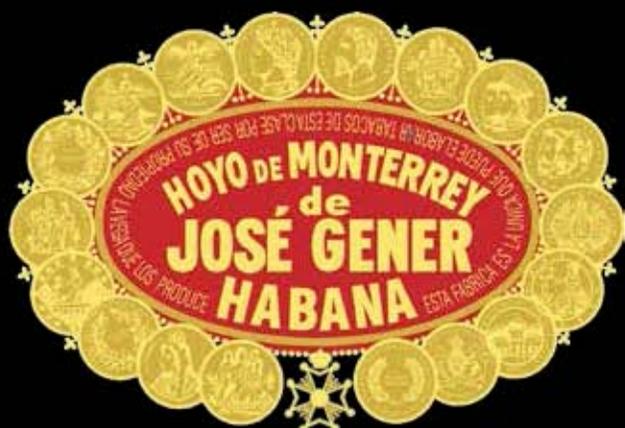
Chaque année, le départ du port de Sydney est quelque chose de bien ancré dans la conscience du public. C'est un grand rendez-vous dans l'une des plus grandes villes du monde. La saison, le folklore grandissant et le spectacle ont un impact sur son succès croissant. Des centaines de milliers de spectateurs sont massés sur la côte, mais aussi sur de gros et petits bateaux, kayaks, dériveurs et autres embarcations. Toutes les personnes pouvant être sur l'eau ce jour-là y sont, les autres se trouvent soit le long du parcours soit devant la télévision retransmettant en direct le départ. Aucun autre événement nautique dans le monde n'attire une telle audience et ne stoppe l'activité d'un pays comme cela pendant une heure ! L'arrivée à Hobart suscite un engouement similaire et l'Australian Traveller considère l'événement comme l'une des 100 choses à faire en Australie.

Depuis sa création en 1945, la popularité de cette course n'a cessé de croître, pour devenir l'une des plus importantes courses au large, attirant chaque année de nombreux maxi IOR européens et nord-américains. Le détroit de Bass, séparant l'île principale australienne de la Tasmanie, ainsi que les eaux du Pacifique sud qui le bordent immédiatement à l'est, sont réputés pour leurs conditions de vent et de mer difficiles et bien que la course ait lieu pendant l'été austral, les abandons ne sont pas rares. De nombreux bateaux quittant la compétition relâchent à Eden, sur la côte des Nouvelles-Galles du Sud, dernier port abrité avant la traversée du détroit de Bass. L'édition 1998 a été endeuillée par la disparition de six équipiers

appartenant à trois équipages différents. Cinq bateaux ont coulé au cours d'un fort coup de vent non annoncé. Seuls 44 des 115 concurrents sont parvenus à rallier Hobart. Suite à cela, les limites d'âge et d'expérience pour les équipiers ont été relevées.

Dans cette course, le classement en temps compensé revêt une certaine importance dans le cadre de la Tattersalls Cup. Le calcul du handicap, basé sur la taille et autres caractéristiques principales de chaque bateau, a évolué au cours des années. L'International Rule Club 2000 (IRC) a succédé en 2005 à l'International Measurement System (IMS), qui lui-même remplaçait les International Offshore Rules (IOR). Les règles de course sont celles de l'International Sailing Federation. La flotte est constituée en majorité de sloops, monocoques à un mât équipés d'une grande voile et d'un seul génois, auquel s'ajoute un spinnaker aux allures portantes.

Le plus important des trophées de la Rolex Sydney Hobart est la George Adams Tattersalls Cup : un trophée de 65 cm de haut en argent et façonné à la main. Il a été offert aux organisateurs de la course, le Cruising Yacht Club of Australia en 1946 par George Adam, un homme d'affaire de Hobart, philanthrope et fondateur de la Tattersalls Lottery, selon les recommandations de son grand neveu William, qui avait clairement décelé en cette course une pièce rare. La Tattersalls Cup récompense le vainqueur en temps compensé et représente depuis l'un des trophées les plus convoités dans le monde des courses à la voile.



HABANA - CUBA



HOYO DE MONTERREY

Le "San Juan" robusto extra

Hoyo de Monterrey se réinvente cette année avec un nouveau module, un format très élégant baptisé "San Juan", aux dimensions robustes de 54 x 150mm.

Les premières bouffées aspirent confiance et volupté, ainsi qu'une consistance en bouche bien équilibrée.



La singularité de son tabac provient exclusivement de la zone de culture de San Juan y Martínez pour l'intégralité de sa tripe, référence historique de l'appellation d'origine de la marque fondée en 1865 par José Gener. Un retour aux sources, très symbolique en 2014 pour la Vega primera d'Hoyo de Monterrey, un des terroirs les plus exceptionnels au monde situés dans la Vuelta Abajo, regroupant dans la même région la production de toutes les feuilles de cigares à l'Ouest de Cuba.

Ce San Juan est un cigare souple et léger, coiffé d'une cape colorado fine et osseuse, au parfum agréable et léger, mais persistant.

Les premières bouffées aspirent confiance et volupté, ainsi qu'une consistance en bouche bien équilibrée. Ce premier temps développe des arômes floraux, d'épices

et de bois précieux. Un ensemble magistral de bonne amplitude où rondeur grasse et longueur pérenne semblent fusionner pour le meilleur.

Dans un 2^e temps, la dégustation se profile sous son meilleur jour. La fumée est suave sur des notes crémeuses, d'amande, de noisette et de noix, dont la musique persiste et signe sur des accords affables, à la puissance légère.

Pour terminer, ce final s'appuie sur des saveurs endémiques, onctueuses et plus roboratives.

Ce San Juan, malgré sa douceur, ne perd en rien de sa personnalité, bel exemple illustrant très bien cette dualité cordiale entre la seco et la ligero, intensité des arômes et force modérée restent les atouts d'un cigare vertueux.

Évasion de rêve

par Lina Mouafak

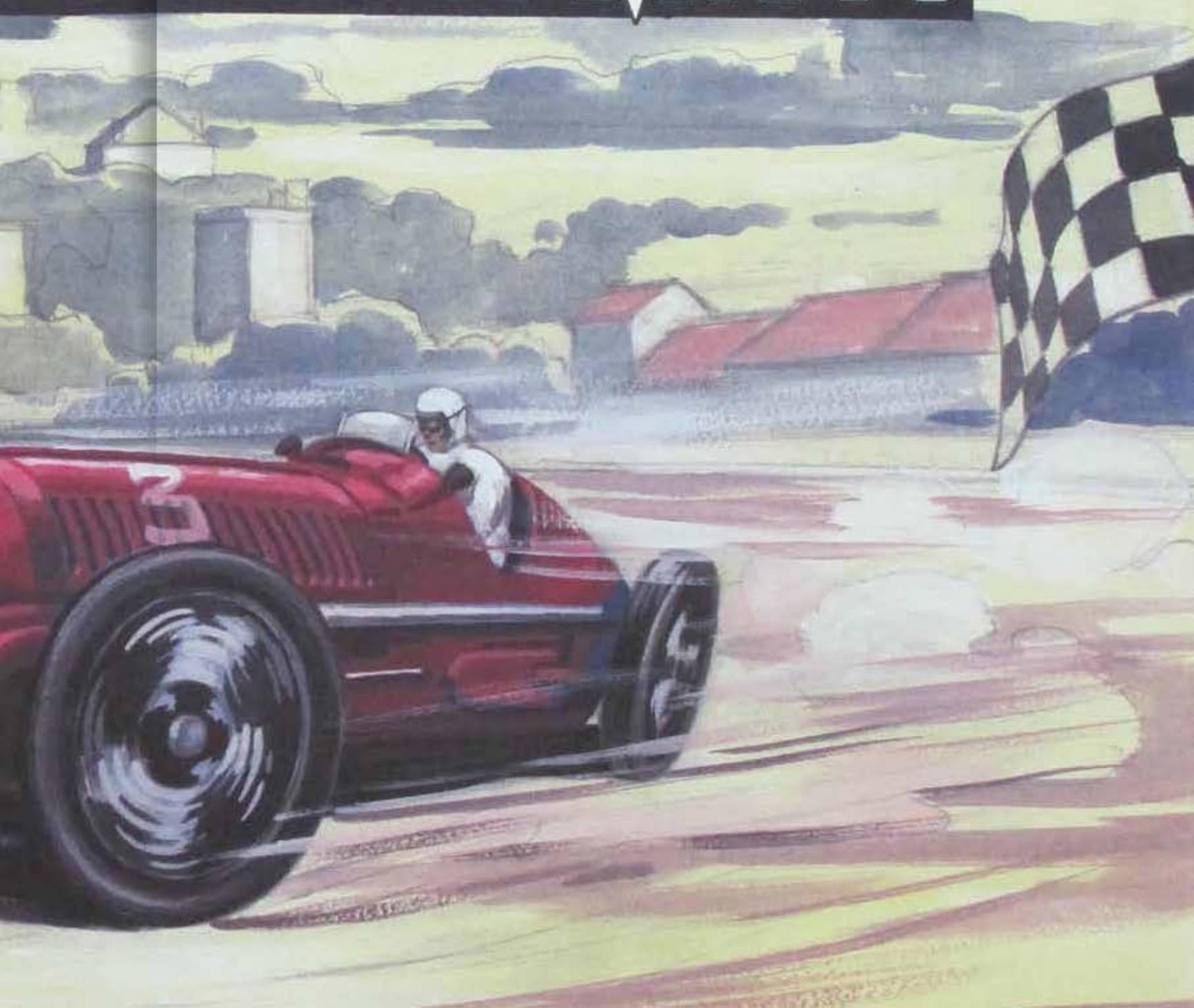
CIRCUIT DES REMPARTS

Le Circuit automobile des remparts d'Angoulême est un circuit automobile long de 1.287 mètres situé à Angoulême, dans le département de la Charente. Utilisé pour la première fois en 1939, ce circuit urbain a connu ses heures de gloire de 1947 à 1951.



DOULEME

ES REMPARTS



Évasion de rêve

C'est en 1939 que pour la première fois, les moteurs ont vrombi sur le célèbre circuit des remparts. Aujourd'hui, le circuit d'Angoulême est le dernier circuit de voitures anciennes de France, dont le tracé n'a jamais été changé.

Parmi les dix inscrits de la première édition du Circuit des remparts, figurent les grands noms du moment : Jean-Pierre Wimille, Roger Loyer, Maurice Trintignant et Raymond Sommer, qui triomphe au volant d'une Alfa Romeo.

La deuxième édition n'aura pas lieu avant huit ans, en raison de la Seconde Guerre mondiale.

La guerre finie, en 1947, deux constructeurs participent en personne, au volant de leur création : Amédée Gordini, dit «le Sorcier», pilote une Simca Gordini, tandis que René BONNET est aux commandes de sa D.B, dont la motorisation est empruntée à la Citroën traction avant.

C'est cependant un autre génie de la mécanique qui remporte la victoire, Eugène Martin, qui a transformé et affûté sa Frazer Nash.

En 1949, Ferrari fait son apparition. Cette jeune marque italienne, révélée à peine deux années plus tôt, a déjà une réputation de gagneuse, surtout après sa victoire au Grand Prix de l'A.C.F. de Reims, l'année d'avant. Deux voitures de la marque ont fait le déplacement, une 166 Inter et une 166 F2, aux mains de Dudley-Folland et du comte Sterzi.

Au fil du temps, le circuit est devenu une véritable institution, un rendez-vous de haute volée pour le gratin automobile de collection et de compétition. En effet, en 1951, 18 coureurs prennent le départ sur des Formules 2 de 7 marques différentes, pour 2 manches éliminatoires de 40 tours et une finale de 80 tours.



En 1955, ce sont même deux courses qui sont proposées, l'une de Monomills et l'autre de Barquettes Sports dernière Spéciales, dont la motorisation est pour la plupart réalisée par Panhard ou Renault. C'est en 1978 que le Circuit des remparts renaît de ses cendres, parrainé par Juan-Manuel Fangio en personne.

5 années plus tard, le circuit est de nouveau homologué et, depuis cette date, il est le rendez-vous incontournable de tous les passionnés de sport automobile historique. Le circuit est très dynamique, ils s'y tient régulièrement plusieurs expositions de voiture, concours d'élégance, le fameux Rallye de Charente sur 180 kilomètres de balade à travers une histoire riche de châteaux, castelets et autres manoirs à découvrir et admirer, dans de superbes automobiles au passé chargé d'histoire.





not a
makeup
blog

par Antoine Delmas

François BRUÈRE

1961 (Le Mans - France)

Peintre, sculpteur.

Né au Mans le 18 juin 1961.

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

Membre de la maison des artistes.

Peintre officiel (licence A.C.O.)

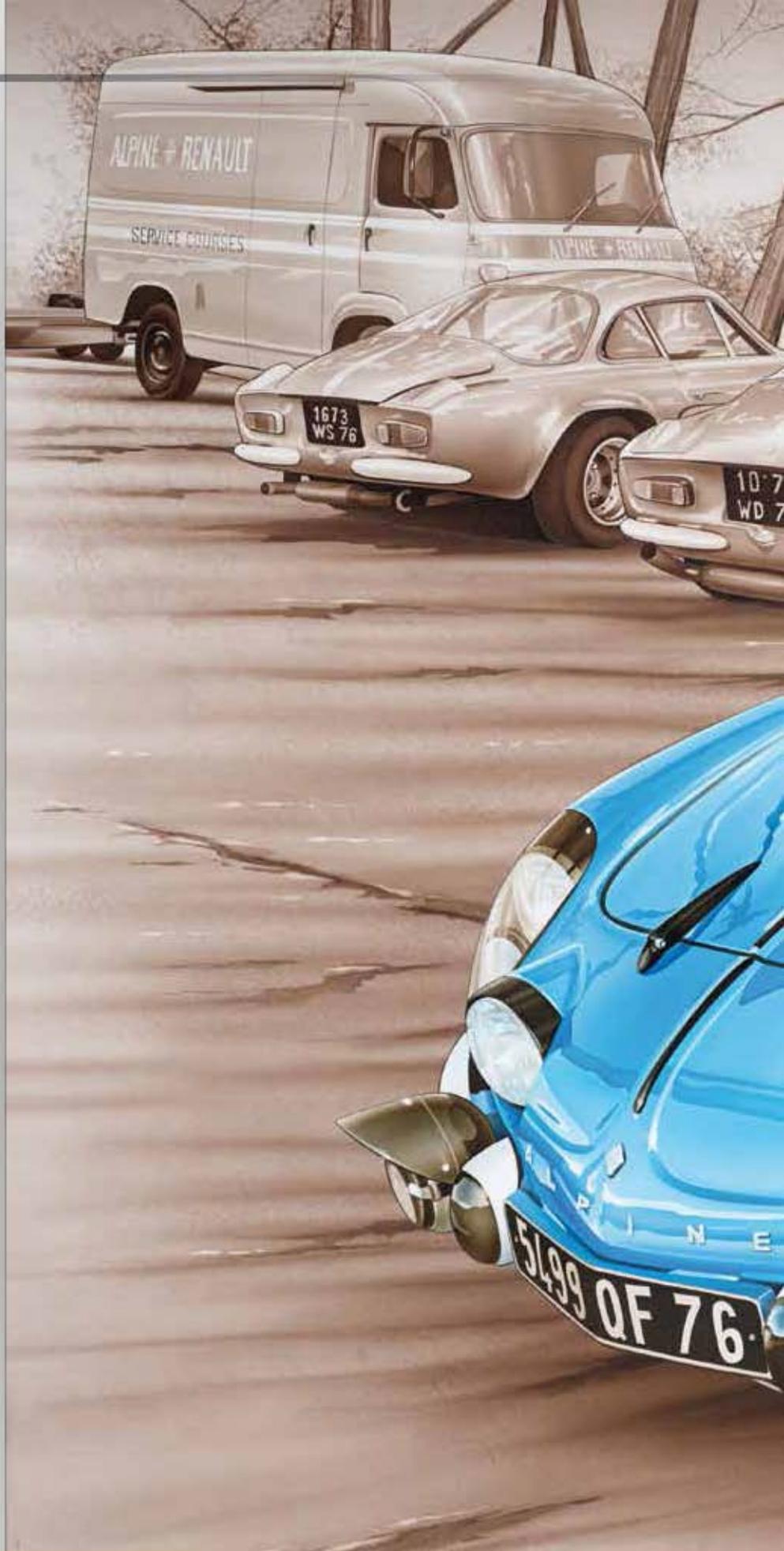
des 24 HEURES du MANS,

il réalise des commandes institutionnelles pour le ministère des Transports ou des timbres pour la Poste.

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

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

WWW.ORBHEOGRAFF.COM





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 - Appt 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 - Appt 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



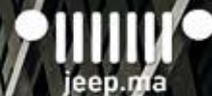
Jeep avec



MILANO 2015

New Cherokee

BUILT FREE



L'AVENTURE EST UN STYLE DE VIE

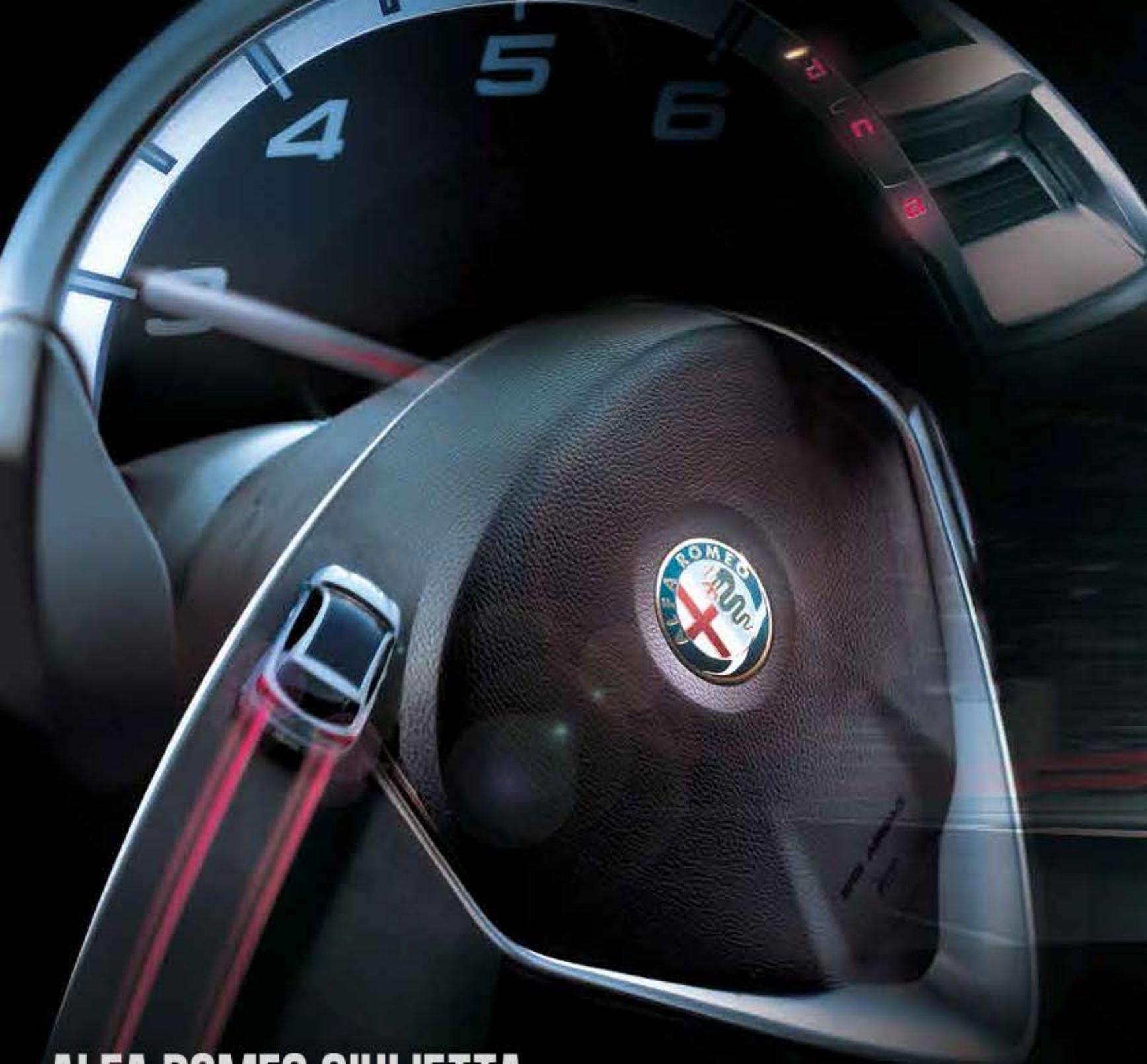
Bienvenue à bord de la liberté ! Le New Jeep Cherokee introduit un style unique et moderne au sein de la gamme Jeep. En plus de son design novateur et ses systèmes de sécurité actifs, le New Cherokee est doté de nombreuses technologies conçues pour vous procurer un plaisir de conduite unique.

Osez la liberté signée Jeep !



/ JeepMaroc

Jeep



ALFA ROMEO GIULIETTA.

OUBLIEZ LE DESIGN RACÉ. OUBLIEZ L'ÉLÉGANCE DES NOUVEAUX INTÉRIEURS.
OUBLIEZ LE NOUVEAU SYSTÈME MULTIMEDIA UCONNECT™ AVEC ÉCRAN TACTILE.

DIESEL À PARTIR DE 239 900 DHS*

 / ALFAROMEOMAROC WWW.ALFAROMEOCO.MA

ASSISTANCE ROUTIÈRE ET CONCIERGERIE OFFERTES - POSSIBILITÉ DE SOUSCRIRE À UNE EXTENSION DE GARANTIE.

•CASABLANCA : SHOWROOM JEEMEO CARS - ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI - TÉL : 05 22 77 83 50. •RABAT : GMD - BD HASSAN II, 9 EX-VITA, ROU
•AGADIR : FENIE BROSSETTE - ROND-POINT 40 N° 46, DCHEIRA ELJIHADIYA - TÉL : 05 28 32 25 81 / 82. •MARRAKECH : AUTO HALL MARRAKECH - 13 RO
• KÉNITRA : VÉNICIA MOTORS SARL - ANGLE AV. MOULAY YOUSSEF ET AV. YOUSSEF IBN TACHEFIN - TÉL : 05 37 37 65 89. •TANGER : VALENTINO AUTO MOTO

Alfa Romeo avec



ET MAINTENANT PRENEZ LE VOLANT



OUBLIEZ LE SÉLECTEUR DYNAMIQUE ALFA DNA. ET MAINTENANT
PRENEZ LE VOLANT.



*OFFRE VALABLE DU 1^{er} AU 28 FÉVRIER 2015 DANS LA LIMITE DU STOCK DISPONIBLE.