

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



ALPINE LA RÉSURRECTION

NUMÉRO COLLECTOR TOUS LES GENTLEMEN DRIVERS 2016

Tout Nouveau Tiguan.

Ses concurrents le détestent, vous allez l'adorer.



**CRÉDIT
À 0%**

**Disponible en Boîte manuelle
et automatique**
2.0 TDI 110 CV et 150 CV



Volkswagen

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

Édito



Ahmed Kseibati

Six ans de pure passion

À la fin de cette année, votre magazine soufflera sa sixième bougie. Une vie certes courte, mais ô combien émaillée de belles réalisations et également semée d'embûches. Le désir impénitent de partager avec vous notre passion pour l'automobile en tant qu'objet de plaisir a été durant toutes ces années la seule énergie qui nous galvanisait.

Créer un nouveau concept, au risque de jeter un pavé dans la mare d'un paysage journalistique un brin conservateur, a été notre pari fou et Dieu merci, nous l'avons gagné. Nous avons été sur tous les fronts pour vous mettre non seulement au cœur de l'actualité automobile, mais de vous la présenter sous des angles parfois insoupçonnés. Il en fut ainsi lors de nos visites des plus grands bastions de l'automobile de prestige (Lamborghini, Zagato, Italdesign, Pininfarina...) des concours d'élégance les plus éclectiques et les plus courus (Villa d'Este, Chantilly...), en passant par les grands rendez-vous de sports mécaniques, que nous avons écumés au gré de nos pérégrinations (GP Formule 1 de Barcelone, Abu Dhabi, les 24 Heures du Mans, le Mans Classic, Paul Ricard, Many Hours...). Nous avons également tenté de dépoussiérer un pan entier de notre patrimoine automobile, en mettant sous les feux des projecteurs les plus grands collectionneurs marocains de voitures classiques. Sans oublier nos nombreuses couvertures consacrées à des pontes du design au niveau international.

Notre grande fierté est d'avoir pu donner une visibilité à Gentlemen Drivers sur la scène médiatique automobile internationale. Ce positionnement nous a valu l'honneur de recevoir en invités d'honneur de nos Gentlemen Drivers Awards des figures de proue de l'industrie et du design automobiles. Encore merci pour votre soutien et votre fidélité, sans lesquels nous n'aurions pas pu continuer à nous dépasser pour vous satisfaire, chaque fois davantage.

Pour ce dernier numéro de l'année, je vous souhaite, chers lecteurs passionnés, une bonne année 2017, pleine de bonheur et de réussite. Je vous donne rendez-vous en janvier, pour jouer ensemble une nouvelle partition de plaisir automobile, avec pour point d'orgue le retour d'Alpine au concert des constructeurs de légende.

Bonne lecture, Gentlemen

HEURE ESSENTIELLE

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

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





Sommaire

8 Motors

- 8/10 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
- 12/14 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
- 16/20 **ActuEvenement** Grand Prix Abu Dhabi par Amal Razine
- 22/26 **ActuEvenement** Formule E Marrakech par Amal Razine
- 28/31 **AutoConcept** Renault Trezor par Youssef Bennour
- 32/37 **AutoException** Ferrari GT4C LUSO par Youssef Bennour
- 38/42 **AutoException** Mercedes Maybach S600 par Youssef Bennour
- 44/49 **AutoException** Audi S5 Cabriolet par Amal Razine
- 50/55 **AutoException** Alpine 2017 par Amal Razine

56

>97

Dossier **COLLECTOR**

Les Gentlemen Drivers de l'année 2016

- 98/105 **AutoLégende** Alpine A310 V6 Turbo par Youssef Bennour
- 106/107 **MotoException** MV Agusta 800 Brutale par Lina Mouafak

108 L'Homme

- 108/109 **Montres** Roger Dubuis Excalibur par Lina Mouafak
- 110/111 **Sport d'élite** The Transat Bakerly par Lina Mouafak
- 112/113 **Resort** Le jardin Royal Mansour Marrakech par Antoine Dalmas
- 114/115 **Cigare** "Le hoyo de San Juan" by Hoyo de Monterey par Antoine Dalmas

116 Lifestyle

- 116/119 **Evasion** Circuit de Chavy par Lina Mouafak
- 120/121 **Art** André Sarrut par Antoine Dalmas



Gentlemen
DRIVERS

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

www.gentlemendriversmag.com

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



64



38



74



54



18



48



76



78

34



72



42

Le « Mobilité Club Maroc » s'affilie à la FIA



Sous la présidence de Jean Todt, la Fédération Internationale de l'automobile (FIA) a réuni, les 1er et 2 décembre 2016 à Vienne, 175 clubs de la Mobilité et du sport. À cette occasion, l'assemblée a voté à l'unanimité l'affiliation du club marocain « Mobilité Club Maroc » (MCM) à la FIA pour les droits de la mobilité. Résultat : « Mobilité Club Maroc » devient le seul club à jouir des droits de la mobilité au Maroc, après le « Royal Automobile Club », présidé par feu Mohamed Mjid. Se félicitant de cette décision, Jalil Nekmouche, président du MCM a déclaré : « Avec le sport, la mobilité est le pilier central de la FIA, puisqu'elle englobe la sécurité routière, le transport, le voyage et tourisme, la formation et la connectivité. Élargir le champ d'action au Maroc est une étape logique, dans un pays en pleine transition dans la mobilité de ses citoyens, mais aussi frappé de plein fouet par les fléaux meurtriers de la route. La FIA dispose d'un écosystème très clair, entièrement décliné pour servir les nations partout dans le monde ».

Fort de nombreux faits d'armes dans les domaines touchant à la mobilité, MCM est déjà paré pour entamer l'année 2017 du bon pied. En effet, son programme a déjà été ratifié par sa tutelle et a également acquis les faveurs, entre autres, du CNPAC, acteur incontournable dans la prévention routière. Il y a lieu de noter enfin, que le MCM présentera le Club et son programme aux institutions et à la presse marocaine, lors d'une conférence de presse en janvier.

Adil Bennani nouveau président de l'AIVAM



Le DG de Toyota du Maroc, Adil Bennani, vient de se faire élire à l'unanimité président de l'AIVAM

(Association des importateurs de véhicules automobiles montés). Il succède à Mohamed Amal Guedira, DG d'Auto Nejma, qui a assuré cette fonction pendant huit ans.

Après un diplôme de l'École supérieure de gestion Paris et de la Sorbonne (Paris), où il a obtenu un DESS en management des entreprises et 6 années d'expérience professionnelle en France, M. Bennani a intégré Toyota du Maroc en 1998, en tant que responsable de l'unité pneumatique, avant de devenir la même année directeur de la marque Daihatsu. Il sera ensuite chargé de plusieurs grands projets, notamment le développement et l'extension du réseau des succursales (Rabat, Marrakech, Tanger), ainsi que de la réalisation du gigantesque siège de TDM à Casablanca. En 2001, il est nommé directeur marketing et commercial pour Toyota, Lexus et Daihatsu, puis directeur général pour le marketing et l'import en 2003. En 2005, il est nommé directeur général de Toyota Du Maroc.

Une nouvelle concession Renault-Dacia écolo à Dakhla

À la veille de la COP 22, Renault Commerce Maroc a inauguré, vendredi 4 novembre, à Dakhla, une concession automobile Renault-Dacia entièrement à l'énergie renouvelable. Avec ce nouveau site, SUPERDAK Automobiles, le Groupe Renault Maroc renforce non seulement sa présence dans les provinces du sud, mais également sa position de pionner dans le secteur des énergies vertes dans le Royaume.

D'une superficie globale de 1.125 m², le site comprend un showroom Dacia de 300 m², un showroom Renault de 275 m², un magasin de 70 m², ainsi qu'un atelier mécanique et service rapide de 480 m². Il a nécessité un investissement de près de 4 MDH.

La concession Superdark Automobiles est la première au Maroc à fonctionner entièrement à l'énergie renouvelable, grâce à un système hybride qui combine l'éolien et le solaire.

Techniquement, il s'agit d'un système monophasé pour les showrooms et triphasé pour l'atelier, avec des onduleurs extensibles. Le surplus d'énergie produit est emmagasiné dans des batteries à GEL pour alimenter le système en cas d'absence ou d'insuffisance d'énergie. Quand l'énergie produite devient suffisante, cela permet de recharger les batteries. La gestion du système se fait à distance, via une application Internet.

Il est à noter que Renault Commerce Maroc dispose du réseau de revendeurs le plus étendu au Maroc, avec 5 succursales, 17 concessions, 9 agents, 11 agents directs et 8 agents de service.

VOLVO S90 & XC90



OUR IDEA OF LUXURY

Test Drive sur rendez-vous

www.volvocars.com/ma    volvo cars maroc

«Miftah Dacia» Offre inédite



Bien que caracolant en tête des ventes depuis son introduction sur notre marché, Dacia ne se repose pas sur ses lauriers et compte consolider cette position. En effet, au moment du lancement des nouvelles Sandero et Logan, le tout nouveau patron de Renault Maroc a également annoncé le lancement d'une nouvelle offre de financement. « Miftah Dacia » est une offre financée par Renault Crédit International et vise avant tout les clients qui ont un petit revenu et ne peuvent pas se permettre d'avancer un apport lors de l'achat ou d'assumer des mensualités élevées. Grâce à cette offre, l'apport est de 0 DH avec des mensualités qui s'adaptent à chaque profil. La durée peut aller jusqu'à 60 mois et à ce terme, le client choisit entre l'option de payer les 3 ou 4% de la valeur résiduelle du véhicule et l'acquiescer ou d'opter pour une nouvelle offre de financement, sur une durée qui ne dépasserait pas les 24 mois. Si Dacia a déjà dominé le marché marocain grâce à des prix imbattables, avec cette offre, elle pourra atteindre un public plus large.

Le Mövenpick Marrakech se mobilise pour la mobilité durable

À l'occasion de l'événement de la COP22, qui s'est déroulé du 7 au 18 novembre 2016 à Marrakech, la société marocaine Green Mobility Africa (GMA), l'association EPAMAROC et l'agence française BlueCom ont organisé en partenariat avec Mövenpick Hotel Mansour Eddahbi Marrakech & Palais des Congrès, le premier convoi de véhicules électriques (TVE) reliant Paris et les capitales européennes à Marrakech.

Cet événement d'envergure internationale, s'impose comme une rencontre incontournable entre partenaires clés du secteur privé et public acteurs dans les filières

des véhicules électriques, des énergies et carburants alternatifs. Il vise à promouvoir le développement des véhicules électriques, ainsi que l'implantation de bornes de recharge au Royaume.

Premier raid écologique vers le continent africain, le Tour Véhicules Electriques Paris & Europe - Marrakech a été lancé le 4 novembre dernier de l'Esplanade de la Mairie de Paris dans le cadre des accords de Paris COP21. Les trajets aux départs des principales villes d'Europe (Paris, Bruxelles, Zurich, Budapest, Lisbonne) ont convergé vers Marrakech sous la symbolique d'une « migration des véhicules électriques ».

Cet événement a par ailleurs été marqué par l'arrivée de la flamme de la COP22, une flamme photovoltaïque baptisée « Light Us » symbole d'un engagement durable et de la préservation de la planète. Il s'agit d'un passage de témoin, qui a marqué la continuité de la COP21 vers la COP22.

L'Académie d'entrepreneuriat Henry Ford s'active au Maroc

Depuis son lancement en décembre 2015, l'Académie d'entrepreneuriat Henry Ford a formé plus de 40 entrepreneurs au Maroc, grâce à un programme de développement de nouvelles compétences primordiales, combinées à des outils appropriés et à la culture entrepreneuriale nécessaire pour évaluer la faisabilité de leurs plans et de les aider à lancer et développer de nouveaux projets.

Proposé en français et en anglais, le programme commence par un atelier de deux jours, offrant une formation entrepreneuriale par des professeurs, ainsi qu'une présentation des idées par des entrepreneurs locaux. Le troisième jour est consacré à un atelier financier et à des sessions de mentorat en groupe. Cette année, l'atelier s'est tenu du 6 au 8 décembre et a vu la participation de 50 candidats deux ateliers distincts en anglais pour 25 personnes et en français pour 25 personnes. Le but est d'encourager les participants à penser et à agir comme entrepreneurs.

"L'Académie d'entrepreneuriat Henry Ford prend des mesures positives pour encourager la culture d'entreprises chez les Marocains. Chez Ford, nous sommes fiers de soutenir cette initiative," a déclaré Simonetta Verdi, directrice des affaires gouvernementales et des relations communautaires de Ford Moyen-Orient et Afrique.

La date de clôture des candidatures est le 25 novembre 2016, avec des places limitées.



* ou 100 000 Km

SUR TOUTE LA GAMME KIA

DES PRIX PERCUTANTS DES CRÉDITS GRATUITS DES MENSUALITÉS POIDS PLUME



PAR EXEMPLE :



SOUL
À 1 000 DHS TTC/MOIS

CEED
À 1 100 DHS TTC/MOIS

NOUVEAU SPORTAGE
À 1 400 DHS TTC/MOIS

SORENTO
À 1 900 DHS TTC/MOIS



The Power to Surprise

KMBG AGADIR 0528262537 • KMBG CASABLANCA 0522240664 • AUTOMOBILES MÉNARA CASABLANCA 0522662155 • LAKOUASS AUTO KÉNITRA 0537372000 • KMBG MARRAKECH 0524354818 • SICAR AUTO MEKNÈS 0535525241/49 • COMAM OUJDA 0536710616 • SAFI AUTO SAFI 0524463434 • GARAGE LAFAYETTE TANGER 0539321332 • LEADER TAMOUDA AUTO TÉTOUAN 0539965698 • SANDI STAR AUTO KHÉMISSET 0537551944 • S2BKIA FÈS 0535693333 • TAOUIMA AUTO NADOR 0536380202

0802 002022

[/kiamorocco](#) [/kia_maroc](#) [YouTube](#) KIA MAROC

Photo non contractuelle, offre soumise à conditions et frais d'immatriculation en sus

Mercedes-Maybach S650 Cabriolet

Une édition limitée



C'est sur le stand Mercedes du Salon de Los Angeles que le public a pu découvrir le vaisseau amiral Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet. Basé sur une Mercedes-AMG S65 Cabriolet, il a eu droit à un traitement bien spécifique au niveau, notamment, de la partie basse du bouclier avant et des jantes forgées bi-ton de 20". Le cabriolet allemand a également eu droit à plusieurs touches de chrome, pour que son côté luxueux soit davantage mis en valeur. Sa robe rouge est tout simplement irrésistible et met en valeur ses lignes bien marquées. L'intérieur porte indéniablement la touche de Maybach, avec des boiseries, une sellerie au traitement exclusif, sans oublier la bagagerie exclusive, qui va avec. Sous le capot, le cabriolet a droit à un V12 de 6.0 litres, qui développe 630 ch et un couple de 1.000 Nm. Abattant le 0 à 100 km/h en à peine 4,1 s et avec une vitesse bridée à 250 km/h, la Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet est limitée à 300 exemplaires, dont la commercialisation devrait débuter au prochain printemps.

Hyundai IONIQ Hybrid

Lancement au Moyen-Orient

Les modèles IONIQ de Hyundai, qui ont été présentés au Salon de Genève en mars dernier, vont commencer à être livrés, dans un premier temps, sur le marché du Moyen-Orient. Grâce à une architecture partagée du véhicule, il est possible de choisir entre 3 technologies de modes de propulsion alternatifs, à savoir l'hybride, le plug-in hybride, ainsi que le tout-électrique. Pour ces premières livraisons de fin d'année, toute l'attention sera accordée au modèle hybride. Ce dernier a droit à un moteur essence 1,6 l Kappa GDI, couplé à un moteur électrique de 32 kW et une batterie au lithium-ion-polymère de

1,56 kWh est positionnée sous les sièges arrière, pour une conduite électrique. Le Maroc aura également droit à ces modèles, comme l'a déclaré, la directrice Marketing et Communication de Hyundai Maroc, Zineb Oukacha, puisque la marque s'apprête à investir en force le segment des véhicules écologiques. La nouvelle IONIQ sera la premier modèle automobile grand public à proposer 3 technologies alternatives à savoir 100% électrique, 100% hybride et l'hybride rechargeable.



WTCC Qatar

Bennani et Tarquini vainqueurs



Pour cette dernière étape de la saison, qui s'est tenue à Losail, au Qatar, le public a assisté à des courses plutôt disputées, avec même en prime des accidents. En effet, lors de la première course remportée par Gabriele Tarquini au volant de sa Lada, un accident impliquant Tiago Monteiro (Honda), Hugo Valente (Lada) et José Maria Lopez (Citroën), les a obligés à abandonner, puisque les dégâts sur leurs voitures étaient vraiment importants. Alors qu'il avait pris la 15e place lors de la première course, Mehdi Bennani a réussi à décrocher la pole position en qualifications pour la seconde épreuve. Lors de la course principale, le Marocain a pu tenir tête au triple champion du monde, malgré l'intervention de la voiture de sécurité dès les premiers tours. Pour cette dernière épreuve de la saison, le pilote du Sébastien Loeb Racing a devancé Thed Björk et José Maria Lopez. Ce dernier a, bien évidemment, conservé la tête du classement des pilotes, alors que pour sa dernière course en WTCC, Yvan Muller a décroché une 6e place.



AXA Assurance Maroc, entreprise régie par la loi n° 17-99 portant code des assurances. Selon les dispositions en vigueur et les conditions générales et particulières qui régissent votre contrat d'assurance auto. Offre soumise à conditions. Liste des garanties complémentaires à la Responsabilité Civile disponible sur www.axa.ma

Jusqu'à **-50%**
sur les garanties
complémentaires à la
Responsabilité Civile

**Le vrai gagnant dans la vraie vie
n'est pas le plus rapide, mais
le plus prudent.**

AXA récompense les conducteurs responsables
Grâce au programme « **Fidelity By AXA** »,
votre conduite responsable et votre fidélité
sont enfin récompensées.



Contactez votre
conseiller AXA



Connectez-vous sur
www.axa.ma



Appelez le
05 22 88 93 99

réinventons /
l'assurance auto



Toyota Des batteries lithium-ion plus fiables



Les constructeurs ne cessent aujourd'hui de rivaliser pour être à la pointe de la technologie et offrir des véhicules qui ne décevront pas la clientèle. Toyota a toujours été pionner quand il s'agit de véhicules hybrides rechargeables et n'a jamais cessé ses recherches en vue de leur amélioration. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui les ingénieurs de Toyota Central R&D Labs, en collaboration avec 4 universités et Nippon Soken, Inc., ont inventé une méthode permettant de voir ce qui se passe dans une batterie lithium-ion. Grâce à cette méthode, il est possible de visualiser et d'étudier la déperdition de certains ions conduisant au vieillissement de l'accumulateur pour éviter que le propriétaire n'ait à changer sa batterie, comme cela a pu se produire chez certaines marques. Ainsi, Toyota qui prévoit de lancer des modèles 100% électriques en 2020, pourra les équiper de batteries lithium-ion d'une plus grande longévité et dont la densité également pourrait nettement progresser.

Mercedes 10 milliards pour l'électrique

Alors que Mercedes avait déjà communiqué à plusieurs reprises sur son engagement dans l'électrique, elle vient désormais d'annoncer qu'elle y consacrerait 10 milliards d'euros dans les prochaines années. Le premier véhicule de production devant apparaître avant 2019, mais, la firme à l'étoile a déjà donné un aperçu de sa vision, à travers le concept Generation EQ. Alors que pour commencer, 2 berlines et 2 SUV seraient prévus, Mercedes compte lancer à l'horizon 2025, 10 véhicules électriques, dont 3 seraient lancés sous la marque Smart, selon son responsable R&D, qui devraient l'aider à atteindre un objectif de 25% de ventes en électrique. Contrairement à d'autres constructeurs qui lancent

des versions électriques de leurs modèles, Mercedes compte lancer des modèles qui, bien que partageant des composants techniques avec le reste de la gamme, auront leur propre appellation EQ. La somme faramineuse qui a été investie servira au lancement de tous ces modèles, mais également au développement de batteries dont l'autonomie pourrait atteindre 700 km.



WEC 2016 L'adieu d'Audi



Audi se retire en beauté suite à la dernière course du Championnat du monde d'endurance 2016, qui s'est tenue à Bahreïn. Le constructeur, qui a participé au fil des ans au développement de championnat, s'est offert un doublé grâce aux R18 e-tron Quattro, qui ont mené la course de bout en bout. Après avoir décroché la pole position avec la n°8, pilotée par Di Grassi et Jarvis, les deux Audi R18 ont donné le ton dès les premiers tours et n'ont pas été inquiétées par leurs rivales, puisqu'elles se sont disputé entre elles la première position. Même si la n°7, pilotée par Fässler, Lotterer et Tréluyer a pu prendre la tête après quelques ravitaillements, c'est la n°8 qui s'est imposée, offrant à Audi un beau doublé pour clore, pour le moment, ce chapitre de l'endurance. Alors que les deux Porsche engagées se sont aussi livrées une bataille pour monter sur la 3e marche du podium, c'est finalement la n°1 qui a pris le dessus. À l'issue de cette dernière course, c'est le trio Romain Dumas, Neel Jani et Marc Lieb qui a remporté le titre de champions du monde des pilotes.

MEHDI BENNANI PORTE LE DRAPEAU MAROCAIN TOUJOURS PLUS HAUT !



Mehdi Bennani clôture la saison WTCC avec panache ! Quelques semaines seulement après avoir brillamment conquis le championnat du monde du WTCC Trophy, notre grand champion, auteur de la première pole position de sa carrière, vient de remporter à Doha la course principale du dernier Grand Prix de la saison et termine l'année au 5^e rang du classement général.

Par son courage, son abnégation, son engagement, son talent et son amour du pays, Mehdi Bennani a une nouvelle fois levé très haut le drapeau national et conforté, ainsi, sa stature internationale.

Bravo Mehdi !



www.ocpgroup.ma

Actu évènement

par Ahmed Kseibati

Photos : Hicham Zemmar

Grand Prix d'Abu Dhabi

Finir en beauté

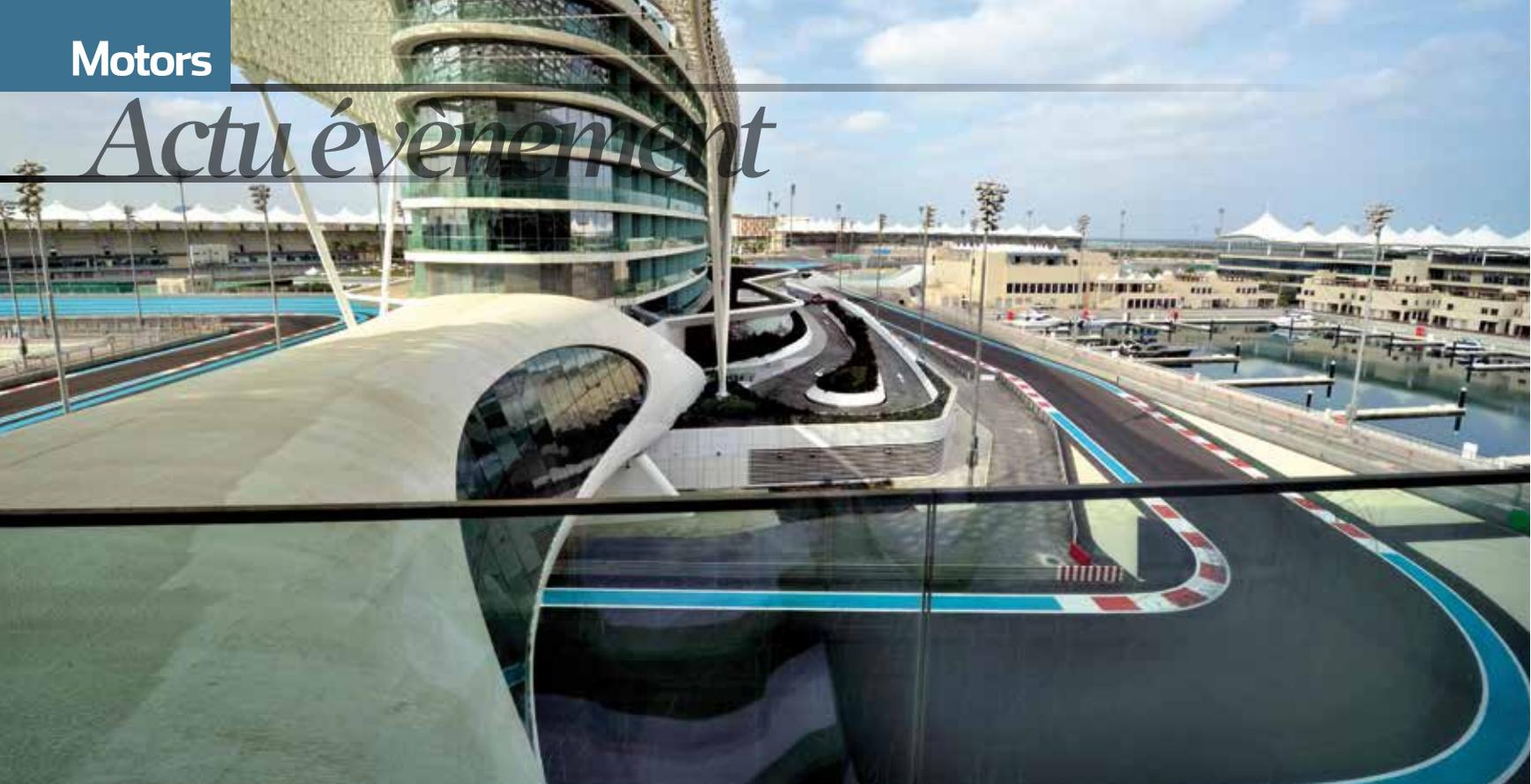
Pour cette toute dernière épreuve de la saison de Formule 1, qui a connu une lutte acharnée entre les deux coéquipiers Mercedes, à savoir Nico Rosberg et Lewis Hamilton, à peine 5 points les séparaient, autant dire que rien n'était encore joué et tous les scénarios étaient encore possibles. En jeu, le titre de champion du monde, le premier pour l'Allemand ou le quatrième pour le Britannique, qui voulait inscrire son nom dans l'histoire de la F1 aux côtés, notamment, de Sébastien Vettel, qui compte 4 titres à son actif. Finalement, à l'issue de cette course sur le circuit particulier de Yas Marina, Rosberg a gagné le respect de ses pairs, alors qu'Hamilton a déçu, malgré sa victoire. Bien évidemment, il était inconcevable pour Gentlemen Drivers de rater ce spectacle, dont nous essayerons de n'oublier aucun détail sur les quelques lignes qui suivent.

ETIHAD

ETIHAD



Actu événement



Dès l'arrivée à Abu Dhabi, on sent l'esprit de la Formule 1, qui a envahi la ville. D'ailleurs les embouteillages qui nous ont accueillis, nous rappelant étrangement ceux de Casablanca, le confirmaient. Personne ne voulait rater cette dernière étape décisive pour les pilotes Mercedes, mais qui n'était qu'une nouvelle preuve de la suprématie des voitures à l'étoile cette saison. Une fois notre badge en poche, direction le circuit pour les essais qualificatifs. La tension était déjà à son comble, puisque sur un tracé tel que Yas Marina

où les dépassements, se font rares, tout se jouait à ce moment-là. N'ayant pas droit à l'erreur, Lewis Hamilton a décroché la pole position, suivi de très près par Nico Rosberg, Daniel Ricciardo et Max Verstappen. Le Britannique comptait donc sur ces derniers pour s'intercaler entre lui et son coéquipier à qui, une 3e place assurait le titre de champion du monde. Et il a donné le ton dès le premier tour. En effet, ce n'était pas dans son intérêt de creuser l'écart avec le peloton, bien au contraire, mettant ainsi la pression à Rosberg qui





devait jouer la carte de la sécurité pour s'assurer une place sur le podium. Hamilton a imposé aux autres pilotes, et à nous spectateurs, une course de lenteur qui a forcément déçu et qui a obligé son ingénieur à le rappeler à l'ordre. Alors qu'en tête du peloton le démarrage s'est passé sans accrocs à l'arrière, Max Verstappen a eu un accrochage avec Nico Hülkenberg, qui a fini en tête-à-queue, mais il a pu reprendre les choses en main réussissant même, pendant quelques tours, à inquiéter le tout nouveau champion du monde.

Après son premier arrêt aux stands, qui a coïncidé avec celui de Sebastian Vettel, l'Allemand a perdu quelques précieuses secondes, qui l'ont obligé par la suite à prendre des risques. C'est au 20e tour qu'il a attaqué le pilote Red Bull, Max Verstappen, évitant de justesse de le toucher, il lui a lui pris la seconde place, qu'il conservera jusqu'à la fin. Lewis Hamilton a réussi à se mettre à dos son équipe et a ralenti davantage lors des derniers tours, s'assurant ainsi la victoire à Abu Dhabi, mais voyant le titre de champion du monde,





lui filer entre les doigts au profit de son coéquipier, qui a fait une course irréprochable. Le podium a été complété par Sebastian Vettel au volant de Ferrari. L'écurie Mercedes-AMG, malgré la rivalité entre ses pilotes, signe sa 3e année consécutive de domination quasi-absolue, avec 19 courses remportées sur les 21 de la saison, depuis l'adoption des moteurs V6 turbo hybrides en 2014.

Grâce à ce premier sacre, à l'âge de 31 ans, Nico Rosberg vient de dissiper tous les doutes à son sujet,

après une saison durant laquelle il a fait preuve de constance. Avec 9 victoires en Grand Prix, contre 10 pour Hamilton, il a signé 15 podiums et 8 poles position pour réussir à décrocher ce premier titre de champion du monde, avec à peine 5 points d'avance sur son éternel rival. Le pilote Mercedes devient, ainsi, le 3e Allemand à remporter ce titre après Michael Schumacher et Sebastian Vettel et le 2e de la famille Rosberg, puisque son père a été sacré en 1982.



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



* Prix d'une communication locale

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

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

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

EN PARTENARIAT AVEC



Appelez-moi au
080 100 30 30*



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

C'est simple d'être efficace

Actu évènement

par Ahmed Kseibati
Photos : Hicham Zemmar

Formule E Marrakech

Et de deux pour Buemi



À l'occasion du 1^{er} grand prix de Marrakech de la Formule E, Smeia, l'importateur exclusif de Jaguar au Maroc, a invité la presse spécialisée à assister à la course et par la même occasion de faire une immersion au sein du team « Panasonic Jaguar Racing ». Récit



Actu évènement

©BMW



La préservation de l'environnement est un enjeu planétaire, qui mobilise tous les pays, un bras-lebas de combat qui dépasse le cadre politique, pour embrasser le domaine sportif. Ainsi, en est-il de la Formule E, qui témoigne de la mutation dans laquelle s'est inscrit l'industrie automobile depuis quelques années. Au cœur de cette salve environnementale, Marrakech, qui abritait la COP22, ne pouvait faire l'impasse sur ce jeune championnat, promis à un bel

avenir. Ainsi, après Hong-Kong, la ville ocre a accueilli la seule manche africaine et arabe du championnat du monde de Formule E les 12 et 13 novembre 2016, sur le magnifique circuit Moulay EL Hassan. La présence de Jean Todt, président de la Fédération internationale automobile, alors qu'un grand prix de Formule 1 se disputait au Brésil, démontre toute l'importance que revêt cette discipline pour les plus hautes instances mondiales.





Né en 2014 à l'initiative de la F.I.A. (Fédération internationale automobile), la formule E compte actuellement 10 écuries de 2 pilotes, qui se relayent au milieu de la course en raison de l'autonomie limitée de la batterie, qui ne peut tenir toute la distance d'un Grand Prix. La course de Marrakech a tenu toutes ses promesses, n en offrant du beau spectacle au large public, qui s'est déplacé massivement pour la

circonstance. Parti en pole position, Felix Rosenqvist, du Mahindra Racing, a bien manœuvré pour préserver son leadership et s'est démené comme un beau diable pour rester en tête. Mais c'était compter sans la fougue et la dextérité du très prometteur pilote Sébastien Buemi, qui est revenu comme une balle pour prendre les commandes à 4 tours de l'arrivée, après une chevauchée fantastique de la 7e place, en raison d'une pénalité infligée suite à une fuite d'extincteur. Il s'agit





de la seconde victoire pour le pilote suisse de Renault, après celle de Hong-Kong, devant la monoplace du Team DS Virgin du Britannique Sam Bird, le podium étant complété par le poleman, le Suédois Félix Rosenqvist, de l'équipe indienne Mahindra. À l'issue de cette manche, la formation Renault e.dams quitte Marrakech avec 74 points au Championnat des Teams, devant l'écurie allemande ABT Schaeffler Audi Sport et Mahindra Racing, secondes ex-aequo avec 36

points. Quant à Sébastien, lui, il totalise 50 points au Championnat pilotes, tandis que Lucas di Grassi, son plus proche rival, n'en compte que 28, Nicolas Prost pointant au troisième rang, avec 24 points.

Une incursion chez Panasonic Jaguar Racing

En marge de la course, nous avons eu le privilège de côtoyer les membres d'une partie de l'équipe





« Panasonic Jaguar Racing », pendant 36 heures, afin de mieux découvrir cette nouvelle formule qui vient pour la première fois en Afrique. Une opportunité offerte par la Smeia, l'importateur exclusif de la marque au félin au Maroc. Esthétiquement, la ressemblance est frappante avec une Formule 1, sauf que le museau et l'aileron avant sont très ouverts, permettant au passage de voir les roues de 18 pouces équipées de pneus Michelin rainurés.

Après une demi-journée consacrée à la présentation de la discipline et la conférence de presse générale, nous avons eu droit à un échange informel et très convivial avec toute l'équipe Jaguar, dans un magnifique riad aux abords de la place Jamaà el Fna, que nous apercevions en arrière plan. Ce fut l'occasion pour nous de découvrir les méandres de cette nouvelle discipline et de lever le voile sur certains aspects techniques innovants.



Actu évènement



Ainsi, techniquement, la Formule E pèse 880 kilos (la batterie représente à elle seule 320 kg), avec le pilote. La puissance maximale est de 200 KW, soit l'équivalent de 270 chevaux, mais seulement 170 kw, soit 230 ch sont utilisés durant la course, avec une possibilité d'overboost pour doubler. Au niveau des performances, la monoplace est capable d'atteindre la vitesse de

225 km/h et le 0-100 km/h en 3 secondes. Lors de la course, la gestion parcimonieuse de la batterie est un des facteurs clés de la victoire en Formule E. Nous avons pu le vérifier à Marrakech avec Felix Rosenqvist, qui a été handicapé par le ralentissement de sa monoplace à cause d'une consommation très importante de sa batterie.





Motors

Auto Exception

par Youssef Bennour

RENAULT

TREZOR CONCEPT

SUR LES PAS DU DEZIR

TR
EPT
C
N
S



Dévoilé au Mondial de Paris 2016, le concept Trezor est un coupé électrique deux places, qui s'inscrit dans la rupture stylistique de Renault, initiée en 2010 avec DeZir et incarnée par la nouvelle Clio dès 2012.



TOUR
CONCEPT

Renault dispose désormais d'une gamme complètement renouvelée et enrichie, qui offre des véhicules complémentaires, ayant chacun une forte identité. Avec Trezor, nous maintenons le cap de ce renouveau, tout en débutant une nouvelle histoire du cycle de la vie», souligne Laurens van den Acker, directeur du design de la marque au losange.

Lignes simples, sensuelles et chaleureuses, face avant identitaire, signature lumineuse en forme de «C». C'est ainsi qu'on peut résumer la ligne originale du

Trezor. De plus, ce dernier étonne par ses vitrages rouges et sa carrosserie innovante en carbone, aux surfaces contrastées. Sur le capot, l'entrée d'air en forme de nid d'abeille fait écho à la structure arrière de la carrosserie. Ces formes hexagonales assurent une prise d'air à géométrie variable, dont le mouvement insufflé un style vivant à Trezor et donne la sensation que le véhicule respire. Sur le profil, la trappe à essence est remplacée par une jauge analogique, qui indique le niveau de charge du véhicule. À l'arrière, le concept au losange est doté d'une signature lumineuse





résolument moderne, avec des fibres optiques qui intègrent une lumière laser rouge.

À l'intérieur, l'habitacle est une ode au luxe, avec des matériaux nobles, tels que le bois et le cuir. Alliant artisanat et technologie, le cockpit préfigure les intérieurs encore plus épurés, raffinés et connectés des futurs modèles Renault.

Sous le capot sommeille un moteur électrique d'une

puissance de 260 kW (350 ch) et avec un couple de 380 Nm, il permet de passer de 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes. Cette puissance est dérivée d'une paire de batteries qui ont chacune leur propre système de refroidissement. Ceux-ci sont optimisés par l'entrée d'air du capot à géométrie variable.

Enfin, Trezor dispose d'un système de récupération d'énergie au freinage basé sur la technologie RESS développée pour la Formule E.

Ferrari

GTC4 LUSSO TURBO

BREAK DE CHASSE

La FF était une nouveauté, à part chez la marque au cheval cabré, car elle était la première Ferrari à disposer d'une transmission intégrale. Pour son restylage de mi-carrière, la FF s'est muée en GTC4 Lusso, caractérisée par une esthétique plus sensuelle et des performances en hausse. À la version atmosphérique vient de s'ajouter une déclinaison suralimentée, présentée au dernier Salon de l'automobile de Paris.







Esthétiquement, la GTC4Lusso apporte l'once d'agressivité qui manquait à la FF : grille élargie, phares plus élégants, spoiler avant et jupes latérales plus incisifs, capot creusé, rétroviseurs rappelant la ligne d'épaule plus marquée qu'auparavant, nouvelles ouïes latérales à trois aubes et custode inclinée vers l'avant. L'arrière se munit de deux paires de feux pour se distinguer de la F12, le bouclier se bombe, un becquet de hayon s'intègre à la silhouette et le diffuseur

est redessiné tout en noirceur, gardant les quatre sorties d'échappement. Bien évidemment, cette nouvelle ligne ne se fait pas sans une amélioration de l'aérodynamique, puisque Ferrari nous promet un gain substantiel en ce qui concerne le coefficient de traînée. Dans la foulée de ce toilettage, la bête, déjà imposante, a pris deux centimètres en longueur (4,92 m) et trois en largeur (1,98 m).



Cylindrée : V8 Turbo - 90° 3855 cc
Puissance : 610 ch à 7,500 Tr/m
Couple : 760 Nm à 3000/5,250 Tr/m
Transmission : Automatique 7 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 1740 kg
Dimensions : 4,92/1,98 1,38 (L/I/h)
Réservoir : 91 l
Volume coffre : 450 l
Pneumatiques : 245/35ZR20-295/35ZR20

Performances globales

Vitesse max : 320 km/h
0 à 100 : 3,5s
Consommation : 11,6 l/100 km
Autonomie : --- km

À l'intérieur, le changement est également de mise. En effet, les gros aérateurs ronds qui coiffaient la planche de bord de la FF sont chassés par un écran tactile de 10² en guise de console centrale. En option, le passager peut également disposer d'un écran l'informant de la vitesse ainsi que de différents paramètres. Les trois boutons qui commandent les modes de la boîte à double embrayage en profitent pour s'aligner verticalement et se rapprocher de la

main du conducteur. Le dessin des sièges a également été modernisé. Ils sont plus typés baquet, surtout aux places arrière. Pour le reste, le pilote ne verra que peu d'évolution, avec un volant à peine revu et un fond de compteur de vitesse plus lisible.

Par ailleurs, ce nouvel opus mise sur davantage de connectivité et d'interactivité. Un grand écran tactile de 10,25 pouces, soit 26 centimètres, prend ainsi place



entre les deux aérateurs. Et le passager a également droit à son écran, devenant ainsi le copilote où il peut choisir la musique, entre autres et consulter la navigation et les réglages de l'engin.

Sous le capot, la version 'T' comme Turbo a droit à un huit cylindres en V de 3,9 litres suralimenté qui a été élu "moteur de l'année 2016". Déjà connu sous le capot de la Ferrari 488 GTB, ce bloc développe une remarquable cavalerie de 610 équidés à 7.500 tr/min. La valeur de couple est, pour sa part, de 760 Nm, disponible entre 3.000 et 5.250 tr/min. Cela pourrait offusquer plus d'un passionné, mais la tendance du downsizing ainsi que les normes écologiques plus strictes condamnent de plus en plus les grosses cylindrées. Toutefois, les plus inconditionnels peuvent toujours jeter leur dévolu sur la version V12 développant 690 chevaux. Les performances de ce moteur suralimenté sont au rendez-vous, permettant à l'italienne de s'affranchir de l'exercice du 0-100 km/h en seulement 3,5 secondes et d'afficher une vitesse de pointe de 320 km/h. Les roues arrière sont entraînées par l'intermédiaire de la boîte automatique à double embrayage et sept rapports, alors qu'une boîte à deux rapports s'occupe des roues avant : le premier rapport est conçu pour fonctionner en accord avec les deux premiers rapports du train

arrière. Quant au deuxième rapport de train avant, il est adapté aux troisième et quatrième rapports du train arrière. Au-delà, la GTC4Lusso fonctionne comme une propulsion.

Côté tenue de route, l'originale transmission intégrale, avec sa deuxième boîte à vitesses deux rapports, située à l'avant, n'est plus au menu de cette version suralimentée. Le V8 devra se contenter d'entraîner les roues arrière. Mais la vraie nouveauté qui équipe déjà la version atmosphérique, ce sont ses roues arrière, capables de braquer, un système baptisé 4RM-S qui équipe déjà la Ferrari F12 tdf. Ainsi, la GTC4Lusso jouit d'un train arrière directionnel rendant le guidage encore plus précis et améliorant, de fait, les vitesses de passage en courbe. Pour information, le réglage de ce dispositif se fait par le fameux manettino sur le volant.

Pour le reste, la V8'T bénéficie de la dernière technologie embarquée, à l'image de sa sœur, pour une conduite plus sûre et plus efficace. Il s'agit en l'occurrence des suspensions pilotées, l'antidérapage de neuvième génération avec contrôle de l'angle de dérapage et les freins en carbone-céramique...Donc, cette version plus abordable de la plus familiale des Ferrari n'a décidément rien d'un modèle au rabais.



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

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

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

Le Domaine du Rétro
by Lead Events



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

Mercedes-Benz

MAYBACH S600 PULLMAN GUARD SOUS HAUTE PROTECTION

Mercedes a une longue tradition de transporteur de personnalités de premier plan. Sa dernière arme s'appelle la Maybach S 600 Pullman Guard, qui se propose de protéger ses occupants, tout en leur assurant un confort de première classe.







Esthétiquement, le véhicule affiche une stature exubérante, en accord avec son standing. Il souligne par son caractère unique le statut important de ses occupants. À l'avant, le capot moteur caractéristique et les projecteurs au dessin épuré rappellent la classe S. La grille de calandre à trois lamelles doubles chromées avec baguette chromée en position verticale et une autre lamelle double chromée à l'arrière subliment l'esthétique raffinée du modèle. Par ailleurs, l'emblème Maybach ornant le montant arrière et les portes arrière revisitées par rapport à celles de la Classe S Limousine attestent clairement du caractère unique du véhicule. Pour leur part, l'habillage chromé du montant médian et les deux sorties d'échappement

chromées renforcent l'impression haut de gamme.

En termes de dimensions, l'allemande est très généreuse. Longue de 6,5 m, avec un empattement de 4,4 m, la Maybach pèse entre 5,1 et 5,6 tonnes sur la balance, selon la configuration. Ce poids hors normes s'explique par sa capacité à résister à des tirs d'armes à feu ainsi qu'à des explosions grâce au blindage de la voiture et aux vitres en verre stratifié. De quoi assurer la survie de ses occupants.

Pour sa part, l'habitacle très spacieux permet de positionner les quatre sièges en vis-à-vis à l'arrière. Particulièrement ergonomiques, les sièges Executive



Cylindrée : V12 biturbo - 5 980 cc
Puissance : 530 ch à 4900 tr/min
Couple : 830 Nm dès 1 900 tr/min
Transmission : 7G-TRONIC PLUS

Poids et mesures

Poids à vide : 2 335 kg
Dimensions : 6,50/ 1,9/ 1,6 (L/l/h)
Réservoir : 91 l
Volume coffre : 500 l
Pneumatiques : 245/45 R 19 - 275/40 R 19

Performances globales

Vitesse max : 160 km/h
0 à 100 : 5 s
Consommation : 12,9 l/100 km
Autonomie : 700 km

de série garantissent des voyages extrêmement confortables. Grâce aux grandes portes arrière et aux sièges Executive positionnés en retrait, toutes les places sont facilement accessibles.

L'arrière offre non seulement un espace très généreux au niveau des jambes, mais également une garde au toit considérable (60 millimètres de plus que sur une Mercedes-Maybach Classe S). L'habitacle de la Mercedes-Maybach S 600 Pullman exhale un parfum haut de gamme, grâce aux cuir et bois, qui sont omniprésents. Outre le ciel de pavillon, notamment l'encadrement des portes et les consoles de siège sont revêtus d'un cuir raffiné. Les sièges Executive livrés

de série de chaque côté à l'arrière offrent un confort digne de ce nom aux occupants, qui apprécient de pouvoir se laisser conduire et bien entendu, les flûtes à champagne argentées ne manquent pas non plus à l'appel. De plus, deux tablettes rebattables haut de gamme permettent de transformer la console business de l'espace arrière First-Class (option) en bureau.

S'agissant de l'équipement, c'est le nec plus ultra. Ainsi, la dotation comprend une cloison de séparation entre l'arrière et l'espace conducteur, dont la vitre s'abaisse électriquement et peut devenir opaque ou transparente sur simple pression d'une touche.

Le grand écran de 47 cm au format 16:9 se déploie également électriquement devant la cloison de séparation. Les systèmes de sonorisation haut de gamme Burmester satisfont aux exigences les plus élevées en termes de qualité sonore.

La sécurité n'est pas en reste, puisqu'en plus de l'attirail classique, la Pullman Guard propose en option le Pack d'assistance à la conduite Plus. Avec ses systèmes d'aide à la conduite complémentaires, ce pack contribue entre autres à respecter les distances de sécurité, maintenir le véhicule dans sa file et initier des mesures de protection des passagers arrière lorsqu'un risque de collision arrière est détecté.

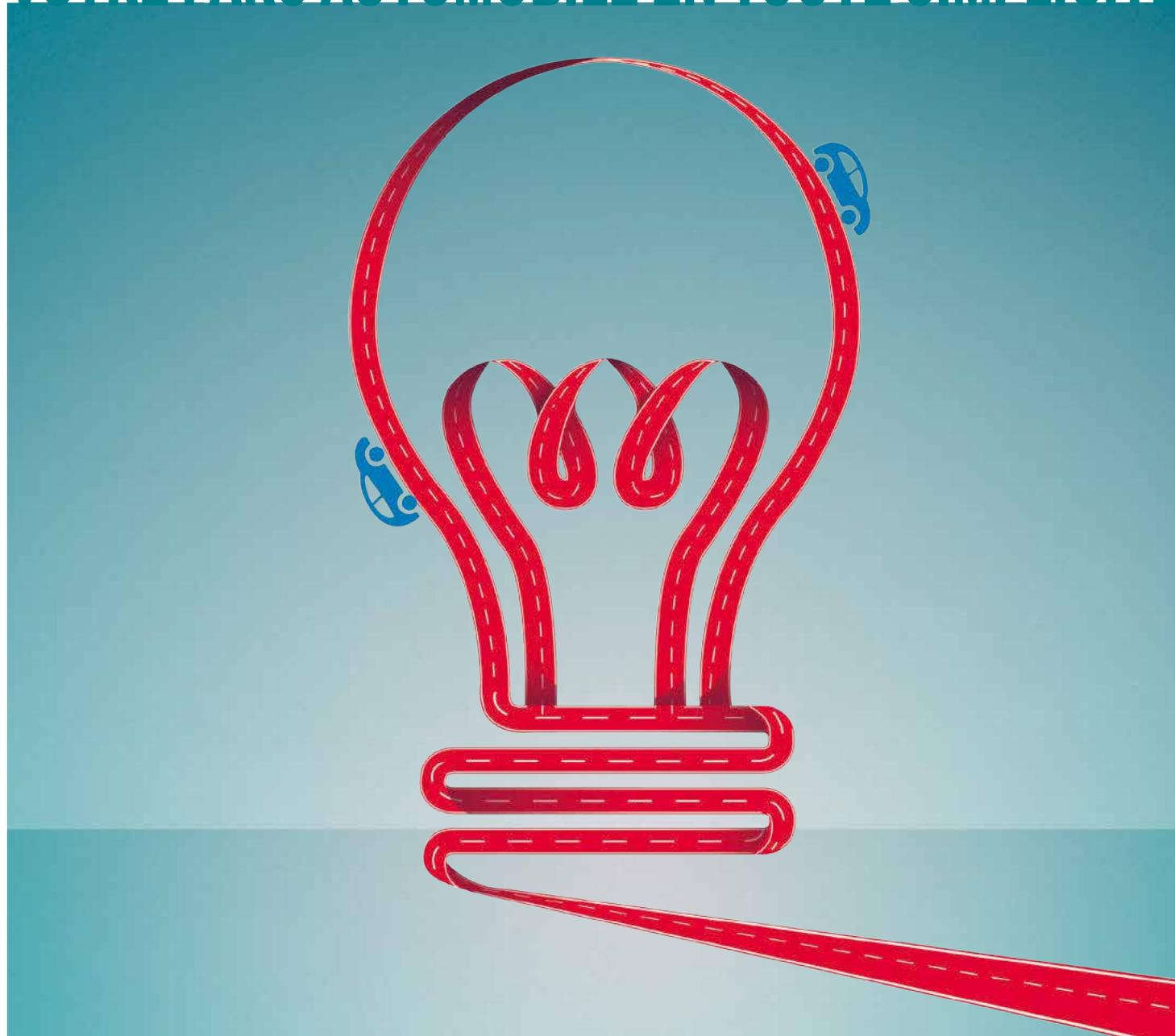
Sous le capot, un moteur V12 biturbo de 530 chevaux pour 830 Nm de couple dès 1 900 tr/min se charge de mouvoir le mammoth. Inutile de préciser que malgré sa puissance phénoménale, ce bloc est appelé à tracter plus de 5 tonnes, ce qui n'est pas une sinécure.

Signalons au passage que la vitesse de pointe de la S 600 Pullman Guard est limitée électroniquement à 160 km/h.

Au chapitre tenue de route, ce modèle est doté de « l'Airmatic » avec régulation en continu de l'amortissement. Ainsi, le véhicule est automatiquement abaissé à vive allure pour une meilleure stabilité de marche et une moindre résistance à l'air. Il est également possible de relever le véhicule sur les chaussées en mauvais état ou dans les chemins d'accès difficiles. Pour les plus exigeants, le « Magic Body Control » est proposé en option. Ce train de roulement anticipe littéralement la situation de conduite : il prévoit les dos d'âne, avant que le véhicule ne les franchisse. Jusqu'à 130 km/h, une caméra stéréo permet d'enregistrer les caractéristiques de la chaussée afin d'ajuster au mieux l'amortissement de chaque roue aux prochaines irrégularités.



DES SOLUTIONS INNOVANTES POUR GÉRER VOTRE PARC AUTOMOBILE EN TOUTE SIMPLICITÉ



LA MOBILITÉ PAR ALD AUTOMOTIVE

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

ALDAUTOMOTIVE.MA

LET'S DRIVE TOGETHER



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



Audi S5 CABRIOLET UN AIR DE PRINTEMPS



Alors que ces jours-ci le soleil se fait de plus en plus rare, Audi nous donne un avant-goût du printemps prochain, en dévoilant sa toute nouvelle S5 Cabriolet. Après le coupé et la Sportback qui a été dévoilée au dernier Mondial de Paris, la famille est désormais au grand complet, avec la déclinaison Cabriolet. La version la plus sportive de la gamme promet une expérience de conduite décoiffante, à coup sûr. La recette est toujours la même et le public ne manque pas au rendez-vous. Les modèles Audi mettent toujours en avant une touche de sportivité plus affirmée que chez la concurrence et cela prend une toute autre ampleur avec les versions S.



Cylindrée : 3.0TFSI V6 Inj dir
Puissance : 333 ch à 5500 tr/min
Couple : 440 Nm
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1880 kg
Dimensions : 4.64/1.85/1.38 (L/l/h)
Réservoir : 73 l
Volume coffre : 61 l
Pneumatiques : 245/40 R 18 - 245/40 R 18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5 s
Consommation : 10.3/6.5/7.9 l/100 km
Autonomie : --- km

Dans le monde de l'automobile, une simple lettre a le pouvoir de transformer complètement un modèle. C'est le cas du M pour BMW et du S pour Audi, en attendant l'arrivée de la RS. Le S d'Audi, met bien en évidence la sportivité de ses modèles et c'est bien évidemment le cas de la toute dernière S5 Cabriolet, qui vient donc compléter la famille A5 dans toutes ses déclinaisons. Alors que le public avait découvert le coupé et la sportback il y a à peine quelques mois, elle a tombé le haut pour nous annoncer, bien en avance, l'arrivée du printemps.

Depuis la présentation de la nouvelle A5, tout le monde s'accorde à dire qu'elle a un caractère plus affirmé. Cette impression se confirme davantage avec la version S, qui réussit à conserver sa ligne, même pour la déclinaison cabriolet. La nouvelle génération a droit, comme à l'accoutumée, à la fameuse calandre Singleframe, sur laquelle le logo S5 est apposé, qui a tout de même été revisitée pour un rendu à la fois plus moderne et plus sportif. Intimidante et séduisante, elle fait appel à des phares Xénon plus, avec bande d'éclairage diurne à LED. Les designers ont doté le



cabriolet, à l'instar des autres déclinaisons, d'un capot plus nervuré, mais celui-ci, combiné à un pare-brise plus incliné, lui confère une personnalité propre. De profil, une ligne bien marquée assure la continuité entre les phares avant et arrière. Les passages de roues, certes, marqués, sans pour autant devenir exubérants, ainsi que les rétroviseurs, en contraste avec la carrosserie, sont là pour réaffirmer son dynamisme. À l'arrière, la sportivité se matérialise à travers les doubles sorties d'échappement ovales, ainsi que par les feux à LED, à la signature unique. Une fois encore, les designers

prouvent que le choix de la capote en toile est loin d'être une contrainte et permet tout au contraire de conserver une ligne sportive.

Les photos dévoilées de la nouvelle S5 Cabriolet mettent en scène un habitacle qui ne laisse vraiment pas indifférent. Mariant parfaitement les couleurs noires et grenat, elle le fait aussi bien avec les matériaux. En effet, pour créer une ambiance sportive dans les moindres détails, la combinaison Alcantara et cuir est la plus adéquate dans ce cas. Sur les sièges baquets chauffants et électriques, fière de ses gènes

sportives, elle a tout naturellement droit au logo S. Une fois installé, le conducteur se retrouve face à un volant Sport multifonctions en cuir à trois branches, avec palettes de changement de vitesse à effet aluminium. Ce matériau ne manque jamais à l'appel, quand il s'agit de déclinaisons sportives, puisqu'on le retrouve également pour les pédales d'accélérateur et de frein, ainsi que pour le repose-pied. Toujours dans cette optique de se distinguer de la version « normale », elle a droit à un combiné d'instrumentation au design spécifique S. Mais bien que la sportivité soit sa priorité, le cabriolet n'en oublie pas moins le confort et le bien-être de ses occupants, grâce à des options comme le GPS Advanced, qui peut être associé aux services Audi Connect et au téléphone Bluetooth, pour une navigation plus simple, avec Google Earth, entre autres. Pour profiter du beau temps à ciel ouvert, cela ne vous prendra que 15 secondes et par simple impulsion sur

un bouton qui déclenche le mécanisme, sachant que vous pouvez le faire en roulant jusqu'à 50 km/h.

Adoptant la plateforme MLB Evo que toute la famille A5 partage, mais aussi l'A4 et le Q7, la S5 Cabriolet gagne quelques kilos sur la balance, bien qu'elle soit plus lourde que la Sportback, mais surtout réussit à améliorer sa rigidité torsionnelle de 40%. Sous le capot, le cabriolet est animé par un moteur V6 3.0 TFSI, qui développe une puissance de 333 ch et un couple de 440 Nm. Ayant droit à une boîte automatique à 8 rapports et une transmission intégrale, la S5 Cabriolet atteint les 100 km/h en 5,4 s, alors que la vitesse maximum est bridée à 250 km/h.

Les modèles S d'Audi ont tous pour mission d'offrir de belles sensations à leurs occupants, mais quand ils perdent aussi leur toit au profit d'une capote en toile, ces sensations ne peuvent qu'être multipliées. C'est bien évidemment le cas de l'Audi S5 Cabriolet.




ES SAADI
MARRAKECH RESORT
LE PALACE

PARENTHÈSE MUSICALE



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

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



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


ES SAADI
MARRAKECH RESORT
L'émotion est notre héritage

Motors

Auto Nouveauté

par Amal Razine



VISION

RENAISSANCE D'UNE ICÔNE



Ressusciter une marque automobile est un pari risqué, surtout lorsqu'il s'agit d'une icône au passé glorieux comme l'Alpine. Et pourtant Carlos Ghosn, patron du Groupe Renault-Nissan a franchi le pas. Ainsi, après le concept car « Vision », présenté officiellement à Monaco en 2016, la version de série est déjà dans les starting-blocks pour une commercialisation durant le premier semestre 2017.



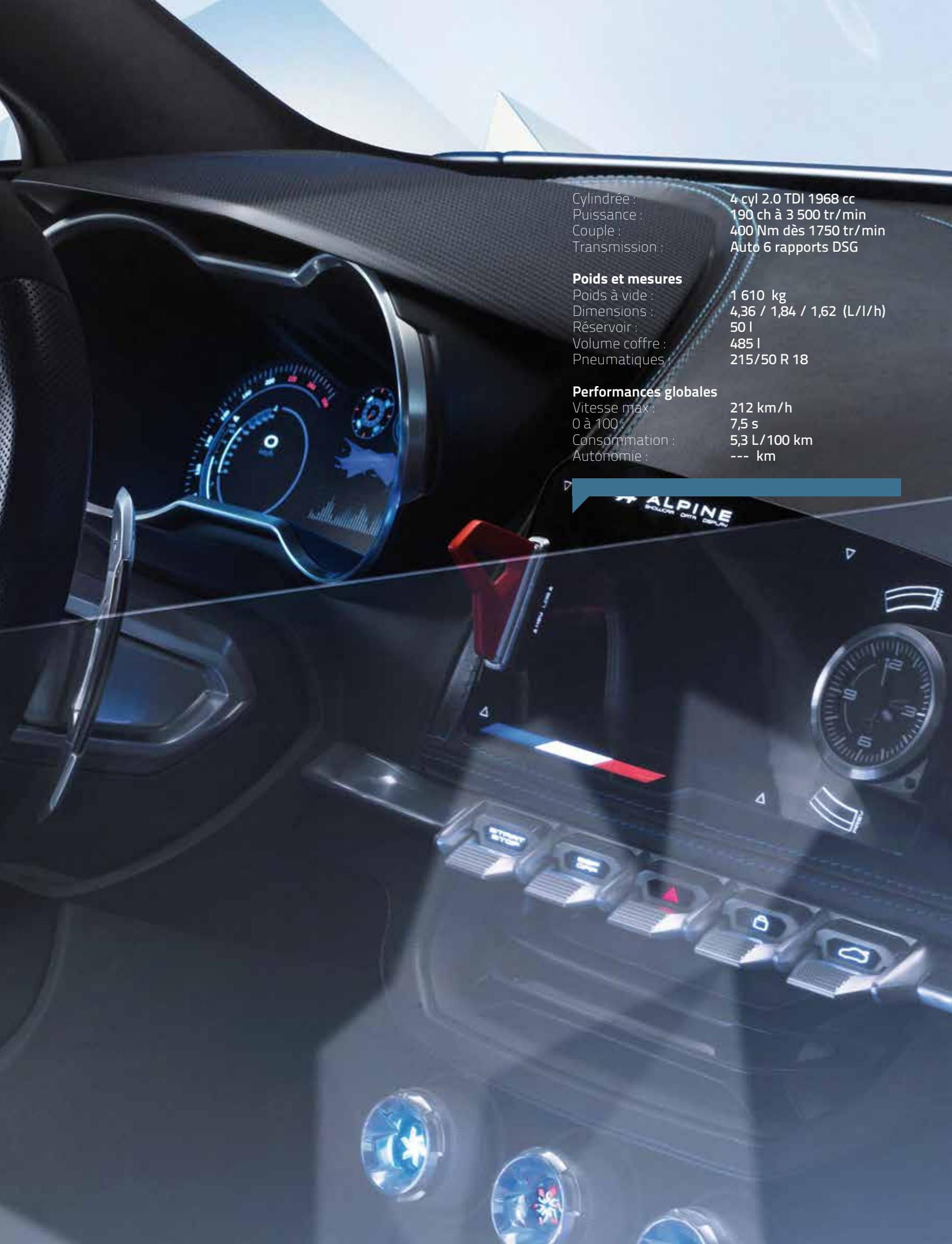
La résurrection de la marque, qui avait connu son heure de gloire dans les années 1960 et 1970 sur les circuits fermés, en rallye et entre les mains de passionnés, était déjà évoquée par Renault depuis trois ans, mais s'était heurtée à plusieurs obstacles. Renault réveille ainsi une marque mythique, fondée en 1955, tombée dans son escarcelle en 1973, mais qui avait été mise en sommeil il y a 21 ans. C'est dire si ce projet représente un enjeu important pour le constructeur français.

Esthétiquement, le nouveau modèle ne renie pas l'ADN de son ancêtre, la célèbre Renault A110. Ainsi, il s'échine à multiplier les clins d'œil au passé, à l'image des signatures lumineuses avec quatre cercles à l'avant et des "X" à l'arrière ou de la lunette arrière, débordant sur les côtés. Dans le même esprit, on notera la présence d'une grande sortie d'échappement centrale et d'une trappe à essence ornée du "A fléché", désormais placée sur l'aile avant droite. Par rapport à l'étude de style « Vision », il y a lieu de souligner quelques retouches, notamment les rétroviseurs, plus gros, afin de répondre aux normes en vigueur ou encore le diffuseur qui intègre des catadioptrés. On devine aussi au niveau des portières des poignées plus conventionnelles.

À l'intérieur, l'ambiance sportive est également de mise. Alpine annonce d'emblée la couleur, en ayant recours à des matériaux haut de gamme, avec un habillage mêlant cuir, microfibres, aluminium et carbone. L'instrumentation, elle, est présentée sur un écran LCD TFT personnalisable. Pour leur part, les deux pédales et le repose-pied en aluminium sont frappées de trois triangles évoquant les sommets alpins et l'héritage rallye de l'Alpine. Par ailleurs, la légèreté qui fait partie de l'héritage de la marque dieppoise se traduit par une recherche de pureté que l'on remarque au niveau de certains détails : une grande partie des contre-portes peintes dans la couleur de la carrosserie

ou les boutons de commande de la boîte à vitesses à double embrayage, ainsi que le bouton-poussoir de démarrage, protégé par un clapet implantés, comme chez Ferrari, sur un bras suspendu entre les deux baquets enveloppants installés sur des rails en aluminium.

Mais une Alpine, c'est d'abord et avant tout une mécanique. Pour faire honneur à son aïeul, le nouvel opus abritera, selon le constructeur, un 4-cylindres turbo issu de la banque d'organes de Renault Sport. Mais à la différence de la Clio Sport, la cylindrée sera portée à 1,8 litre, pour développer une puissance annoncée autour de 250 chevaux. De quoi lui permettre de passer de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes. Originalité, la boîte robotisée à double embrayage et à sept rapports se passe de levier de vitesses, au



Cylindrée : 4 cyl 2.0 TDI 1968 cc
Puissance : 190 ch à 3 500 tr/min
Couple : 400 Nm dès 1750 tr/min
Transmission : Auto 6 rapports DSG

Poids et mesures

Poids à vide : 1 610 kg
Dimensions : 4,36 / 1,84 / 1,62 (L/l/h)
Réservoir : 50 l
Volume coffre : 485 l
Pneumatiques : 215/50 R 18

Performances globales

Vitesse max : 212 km/h
0 à 100 : 7,5 s
Consommation : 5,3 L/100 km
Autonomie : --- km

profit de boutons sur la console centrale et de palettes au volant. Les puristes le regretteront peut-être, tout comme ils pourront déplorer l'absence de levier de frein à main, remplacé par un bouton de frein de parking électrique.

S'agissant de la tenue de route, la nouvelle Alpine est parée pour coller au bitume et virevolter sur les routes sinueuses. Son châssis en aluminium et ses jantes en alliage forgé sont de nature à générer une baisse de poids qui devrait flirter avec la tonne. De quoi lui garantir une belle agilité.

Signalons, enfin, que la marque de Dieppe vient d'annoncer l'ouverture des précommandes pour la série de lancement, baptisée "Première Edition", limitée à 1.955 exemplaires. La réservation peut se faire via une application mobile accessible sur le site du constructeur.

Nul doute que le design et les caractéristiques techniques de l'Alpine qui évoquent son passé glorieux sont de bon augure pour son avenir commercial quoiqu'elle devra composer avec une concurrence farouche, notamment celle du Porsche 718 Cayman et de l'Alfa Romeo 4C.





VoitureAuMaroc.com
Votre Voiture Vous Attend!

PORSCHE



Cayenne 2013 Casa Particulier
Diesel 80 000 kms 12 CV Boite à vitesse automatique V6 Toutes options 1ère main Neuf WW Maroc Vitres teintées phares xénon parking radar
650 000 dhs - 06.76.101.492

BMW



Serie 5 2012 Casa Particulier
Diesel 111 000 kms 12 CV Boite à vitesse automatique 530dA Toutes options 258 Ch salon cuir tabac sièges électriques chauffants entretien chez SMEIA
370 000 dhs - 06.60.199.021

MERCEDES-BENZ



Classe C 2016 Casa Particulier
Diesel 3000 kms 9 CV Boite à vitesse automatique 220 Cdi importée neuve Pack AMG toit panoramique sièges cuir électriques chauffants à mémoire
620 000 dhs - 06.61.15.68.03

CHRYSLER



300C 2009 Casablanca Particulier
Essence 17 CV 160 000 kms V6 couleur gris clair boite à vitesse automatique toutes options Ordinateur de bord sièges cuir électriques chauffants vitres teintées
120 000 dhs - 06.61.14.63.04

AUDI



A6 2013 Casablanca Particulier
Diesel 87 000 kms 8 CV Boite à vitesse automatique Moteur 2 litres vitres teintées sièges cuir système de navigation ordinateur de bord jantes alu CD DVD
290 000 dhs - 06.66.86.62.96

BMW



Serie 4 2014 Casa Particulier
Diesel 93 000 kms 8 CV Boite à vitesse tiptronic Coupé 2 portes Pack Chrome Finition Luxury 1ère main entretien SMEIA Jantes Alu 18" Clim bi-zone
390 000 dhs - 06.64.12.08.18

JEEP



Grand Cherokee 2016 Cas Particulier
Diesel 20 000 kms 12 CV Boite à vitesse automatique V6 moteur 3.0 L version Limited caméra de recul sièges électriques chauffants Palettes au volant
480 000 dhs - 06.08.854.050

BMW

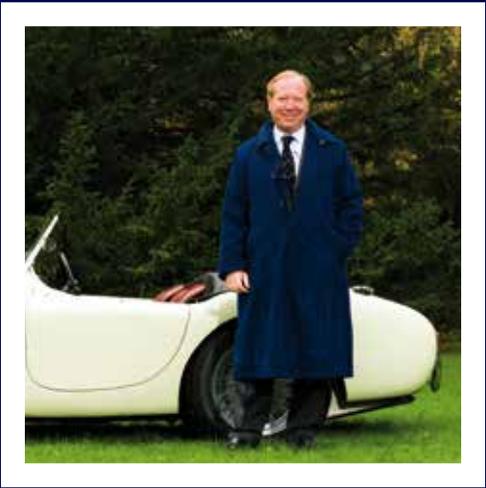
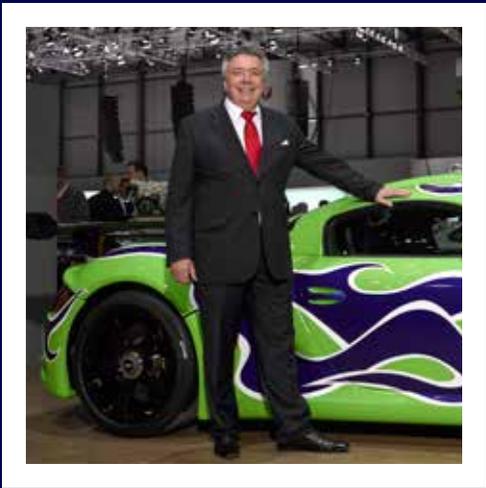
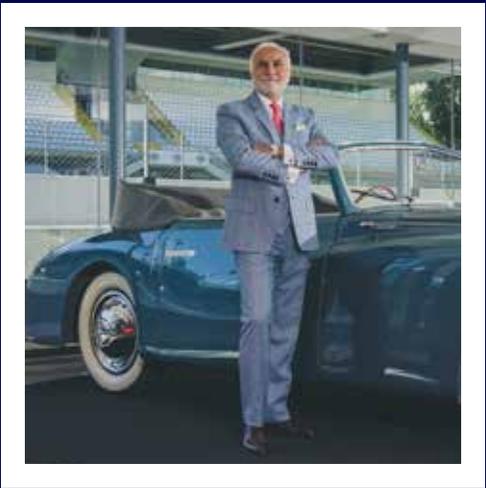


X5 2008 Casablanca Particulier
Diesel 90 000 kms 12 CV V6 Boite à vitesse automatique 3.0L Pack Sport Entretien SMEIA Sièges cuir électriques chauffants massants à mémoire Xénon
250 000 dhs - 06.64.12.08.18

BMW

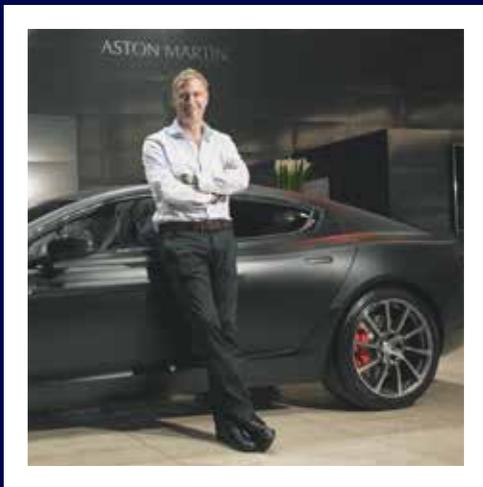


Z4 2007 Casablanca Particulier
Essence 81 000 kms boite à vitesse automatique 17 CV V6 moteur 3.0 L 265 Ch 0 à 100 en en 5.7 sec palettes au volant mode sport WW Maroc 2ème main
195 000 dhs - 06.95.99.59.85



DOSSIER

Les Gentlemen Drivers de l'année 2016



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

CORRADO LOPRESTO

LE CASANOVA
DES ITALIENNES
DE LÉGENDE





CORRADO LOPRESTO

LE CASANOVA
DES ITALIENNES
DE LÉGENDE

Architecte milanais et promoteur immobilier, Corrado Lopresto a passé sa vie à traquer et à dénicher des prototypes et des voitures uniques. C'est un individu profondément passionné de ce qu'il fait, prêt à apprendre et toujours intéressé par les petits détails des nouvelles voitures et l'histoire de chaque modèle. Depuis l'âge de 16 ans, sa passion pour le design automobile italien lui a permis de construire la seule collection dans son genre au monde. Et plus important encore, il a une intuition et une capacité qui lui permettent de voir l'élément pertinent qui rend une voiture unique et de l'ajouter à sa collection. De l'Alpha Praho Touring à l'Oscia 1 600 GT, en passant par le buggy Autobianchi A112 Pininfarina de 1973, chaque modèle présenté n'a été produit qu'à un seul exemplaire au monde. Ce Milanais a glané plus de 180 prix lors des Concours d'Élégance de Pebble Beach, Villa d'Este, Amelia Island, Goodwood ou Chantilly... Il est en plus la seule personne à avoir remporté la Coupe d'Or quatre fois à la Villa d'Este. Alors que les amateurs d'automobiles ont tendance à se concentrer sur de grandes voitures classiques, Corrado Lopresto est intéressé par les carrossiers et designers. Il sent que derrière chaque prototype, il y a une vraie personne et il se fait un point d'honneur à superviser la restauration de ses précieuses voitures, en prenant soin de préserver autant que possible les caractéristiques originales, de manière à respecter l'esprit du concepteur. Fidèle à son habitude depuis quelques années de vous faire vivre la passion automobile en allant à la rencontre des grands de cet univers fascinant, Gentlemen Drivers a rencontré ce collectionneur hors-pair, pour vous faire découvrir sa collection d'exception et sa vision du monde de la collection de voitures.



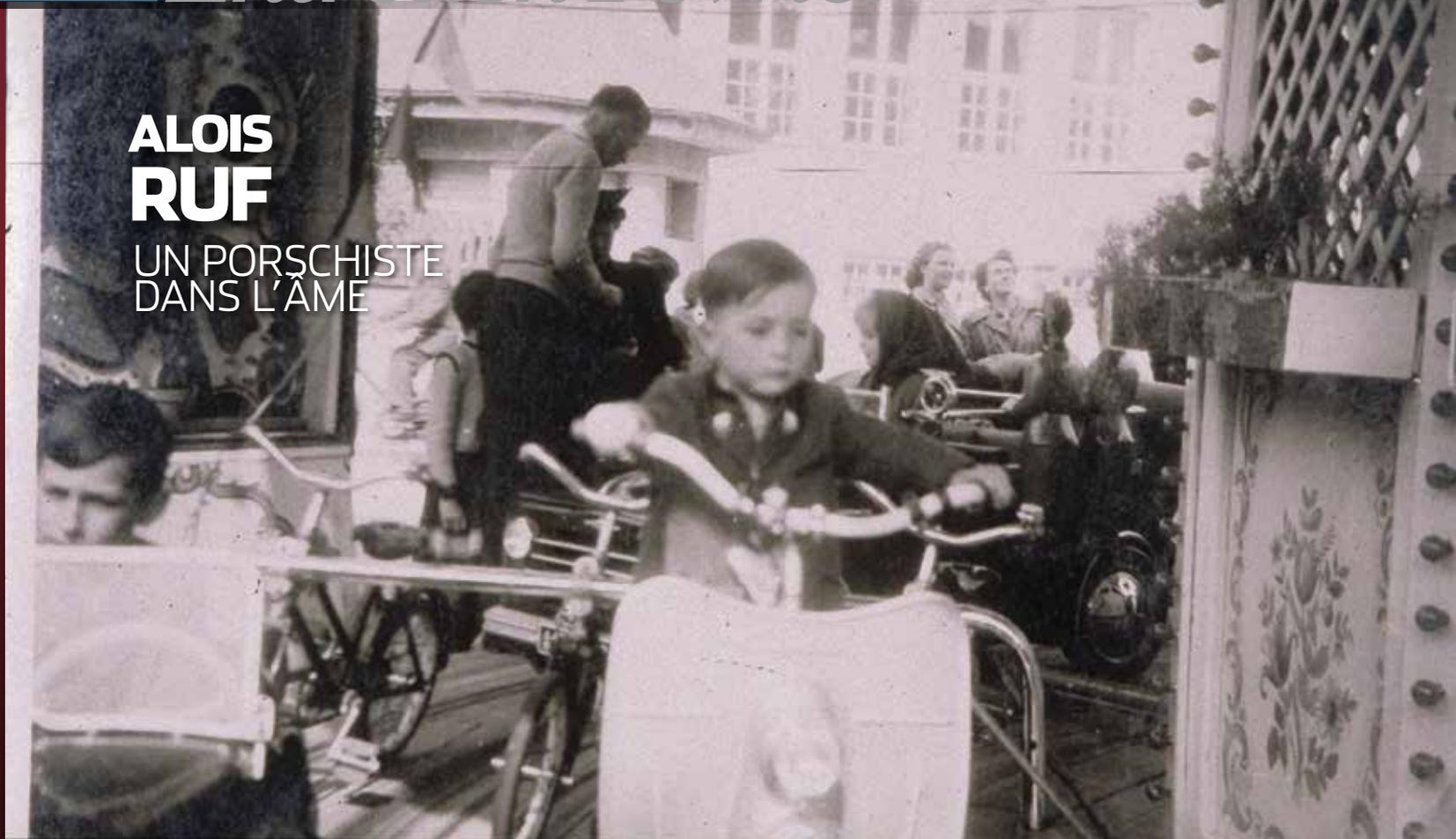
Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ALOIS RUF

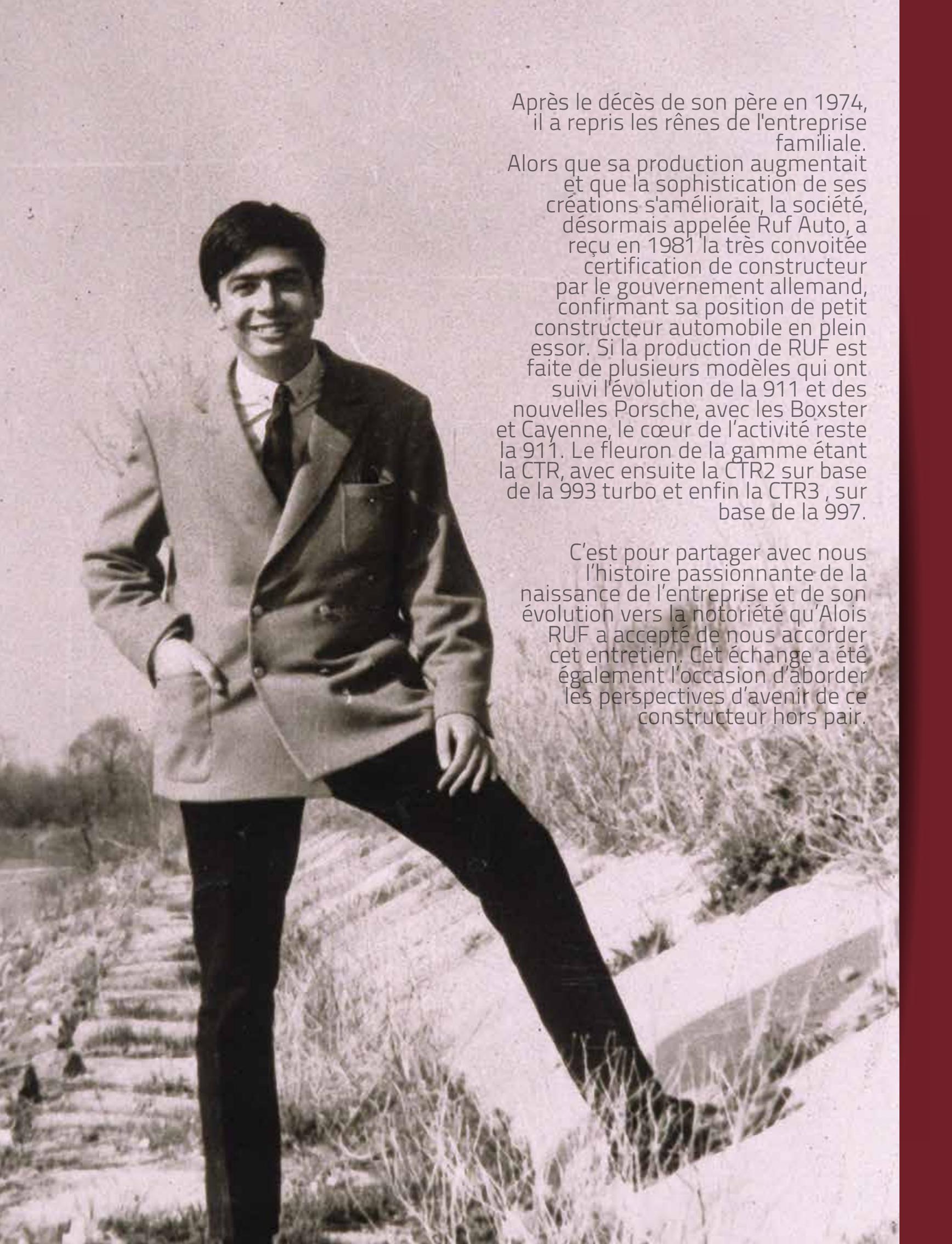
UN PORSCHISTE DANS L'ÂME





**ALOIS
RUF**UN PORSCHISTE
DANS L'ÂME

Pour ceux qui cherchent des Porsche ultra-puissantes, sans pour autant renoncer à la fiabilité, l'adresse idoine est RUF. Nichée à Pfaffenhausen, au cœur de la Bavière, RUF automobile est une entreprise qui maîtrise l'art de réinventer les Porsche, depuis 40 ans. Au cours des trente dernières années, la société a ravi les passionnés de Porsche, offrant des interprétations avancées de la 911 qui, pour Alois Jr. (Ndlr, le patron), est aujourd'hui encore la voiture par excellence. C'est au cours du printemps 1964 qu'il a pour la première fois entendu le grondement du prototype du moteur de la Porsche 901, qui a fini par devenir la bande-son de sa vie. Au fur et à mesure que sa fascination pour les premières Porsche se développait, Alois Jr. a voulu repousser les limites de la restauration, pour créer des voitures uniques, inspirées de la Porsche 911 originale.



Après le décès de son père en 1974, il a repris les rênes de l'entreprise familiale. Alors que sa production augmentait et que la sophistication de ses créations s'améliorait, la société, désormais appelée Ruf Auto, a reçu en 1981 la très convoitée certification de constructeur par le gouvernement allemand, confirmant sa position de petit constructeur automobile en plein essor. Si la production de RUF est faite de plusieurs modèles qui ont suivi l'évolution de la 911 et des nouvelles Porsche, avec les Boxster et Cayenne, le cœur de l'activité reste la 911. Le fleuron de la gamme étant la CTR, avec ensuite la CTR2 sur base de la 993 turbo et enfin la CTR3, sur base de la 997.

C'est pour partager avec nous l'histoire passionnante de la naissance de l'entreprise et de son évolution vers la notoriété qu'Alois RUF a accepté de nous accorder cet entretien. Cet échange a été également l'occasion d'aborder les perspectives d'avenir de ce constructeur hors pair.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

MAREK REICHMAN

DESIGNER OF EMOTIONS





ASTON MARTIN



MAREK REICHMAN

DESIGNER
OF EMOTIONS

On n'aborde pas Aston Martin sans émotion, tant la marque britannique est auréolée d'une image de prestige et de raffinement, qui tutoie les sommets. Mais avant la noblesse de la mécanique ou le confort à la sauce anglaise, une Aston Martin, c'est d'abord une ligne des plus aguicheuses, qui magnétise la rétine. Le mérite en revient à Marek Reichman, l'actuel responsable du style de la firme de Gaydon. Grand passionné de l'automobile et artiste dans l'âme, il a réussi à accrocher à son tableau de chasse les plus prestigieux blasons de la production automobile. Ainsi, il a été tour à tour responsable de Design chez BMW, Ford et enfin Aston Martin. Ses plus notables contributions incluent l'Aston Martin One-77, la DBS, la Rapide, la nouvelle Aston Martin Vanquish et la Rolls-Royce Phantom. Reichman est, par ailleurs, professeur invité au Royal College of Art, parce qu'il croit fermement à son devoir de transmettre le savoir qu'il a appris aux nouvelles générations. Dans cet entretien accordé au Magazine Gentlemen drivers, il retrace son riche parcours et donne son avis sur le design actuel et à venir d'Aston Martin.



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo: Hicham Zemmar

CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN
RACER





CHRISTOPHE LAPIERRE

GENTLEMAN
RACER



L'homme impressionne par son humilité, sa pudeur, son accessibilité. Sportif accompli, chef d'entreprise qui excelle dans son domaine, Christophe Lapiere est un ambassadeur formidable pour les sports mécaniques et la ville de Montélimar, dont il est natif. Fils de l'ancien brillant pilote de course de côte Jean Lapiere, lequel était l'un des piliers de la discipline dans les années 70, notre gentleman driver est un personnage attachant et doué derrière un volant. Si Christophe Lapiere s'est fait connaître sur les circuits ces dernières années, en participant et avec un réel succès aux épreuves de la Porsche Carrera Cup, il n'en demeure pas moins un homme d'affaires actif en dehors des pistes où il brille durant les week-ends.



Entre sa vie d'homme d'affaires hyper actif et sa prometteuse carrière de pilote, il est sûr que Christophe Lapiere n'a pas beaucoup de temps à consacrer à ses loisirs et pourtant il y tient et se fait plaisir à chaque fois qu'il le peut. Amateur de belles sportives, surtout les Porsche, il n'hésite pas, lorsqu'il fait beau, à enfourcher quelques grosses cylindrées pour se faire plaisir, cheveux au vent. Entretien avec un pilote atypique, dont la monture porte le numéro 9112

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

KARIM HABIB

LE RÉINVENTEUR
DU STYLE BMW





Motors

Entretien du Mai

**KARIM
HABIB**

LE RÉINVENTEUR
DU STYLE BMW





D'une voix posée, sans détour, Karim Habib, le directeur du design BMW, raconte ses débuts avec l'automobile. C'est une relation viscérale, qui s'est nourrie à la base d'une passion pour le design. Jouissant d'un véritable don, Habib va écumer les meilleures écoles de design, en Suisse et aux États-Unis et montrer très tôt ses prouesses, qui vont taper dans l'œil des responsables de la marque à l'hélice. C'est à Munich qu'il va se forger un nom dans le monde du design automobile, en prenant en charge avec succès des projets structurants pour la firme bavaroise. S'il a un temps cédé aux sirènes de la marque à l'étoile, il va finir par revenir rapidement au bercail. Ce retour triomphant va lui donner ses lettres de noblesse, à travers sa nomination au poste de directeur du design. C'est une reconnaissance du talent de ce Libano-Canadien, qui a réussi à réinventer avec succès le style de BMW. D'ailleurs, la firme bavaroise a souligné officiellement son « impact important » sur le design de BMW depuis plusieurs années, ainsi que son « instinct subtil pour l'élégance et la dynamique ».

Dans cet entretien accordé au Magazine Gentlemen Drivers, Karim Habib, égrène les différentes étapes de son brillant parcours, présente ses dernières créations et nous éclaire sur les enjeux futurs du design BMW.

Motors

Entretien Juin

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Jon Ongkiehong

PATRICK PETER L'ALCHIMISTE





PATRICK PETER L'ALCHIMISTE

Qui dit compétitions de voitures historiques, dit Patrick Peter. L'organisateur de manifestations automobiles s'occupe des plus beaux événements en France et en Europe. Au fil des années et grâce à une incroyable pugnacité, le Français est devenu le plus grand organisateur européen d'événements automobiles classiques et le label « Peter Auto » est devenu une marque d'excellence. Ce moral inoxydable lui a permis d'avoir, de tout temps, quelques longueurs d'avance sur ses concurrents : Tour de France Auto, Pau Historique, Ronde du Ventoux, Classic Endurance Racing, Spa Classic, Dix Mille Tours, tout cela, c'est lui. Mais de l'avis de tous, son plus beau succès reste Le Mans Classic. Il fallait un gros enthousiasme, une certaine témérité, un soupçon d'inconscience et une capacité financière pour faire venir au bas mot 400 à 500 voitures de course des quatre coins du monde (et le double de pilotes, afin de constituer des équipages), ainsi que quelques milliers d'autres autos en exposition dans les paddocks. Au bout de cette folie, Le Mans Classic est devenu la plus grande course historique du monde, tout simplement.

Dans cet entretien accordé à Gentlemen Drivers, ce grand nom de la compétition automobile classique revient sur son parcours, ses heures de gloire, ainsi que sur les avatars qui ont parfois freiné ses avancées.



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo: Hicham Zemmar

RALPH DEBBAS

LE PHÉNICIEN GENTLEMAN





Motors

Entretien Juillet-Août

**RALPH
DEBBAS**
LE PHÉNICIEN
GENTLEMAN





" Ne jamais abandonner et suivre toujours vos rêves, c'est la chose la plus importante. C'est en croyant à cette devise dur comme fer que Ralph Debbas a pu réaliser son rêve à lui, à savoir créer la première marque de voitures de sport dans le monde arabe. A seulement 28 ans, ce Libanais fort d'une passion pour l'automobile et porté par une ambition de lancer un projet pionnier dans la région arabe permettant l'éclosion d'une industrie automobile a créé la marque W Motors. L'ambition de concevoir des supercars et hypercars exclusifs a laissé beaucoup de monde dubitatif. Mais l'idée a fait depuis lors son chemin et Debbas a volé de succès en succès, ce qui lui a valu une reconnaissance internationale retentissante. D'ailleurs, sa Lykan a fait un début tonitruant en passant dans le film Fast and Furious et ses sept exemplaires ont été tous écoulés, malgré un prix exorbitant. Aujourd'hui, le projet de Ralph Debbas est en passe d'arriver à maturité et le dessein de s'installer définitivement dans la région du Moyen-Orient se précise de plus en plus. Au-delà du lancement d'une nouvelle marque, l'objectif est d'initier une véritable industrie automobile dans la région et de former aux métiers qui lui sont rattachés. Nous vous invitons à mieux découvrir les différentes facettes de la personnalité de ce gentleman, son parcours, ses ambitions et ses projets futurs, à travers cet entretien passionnant.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

LAURENS VAN DER ACKER

DESIGNER
PASSIONNÉ

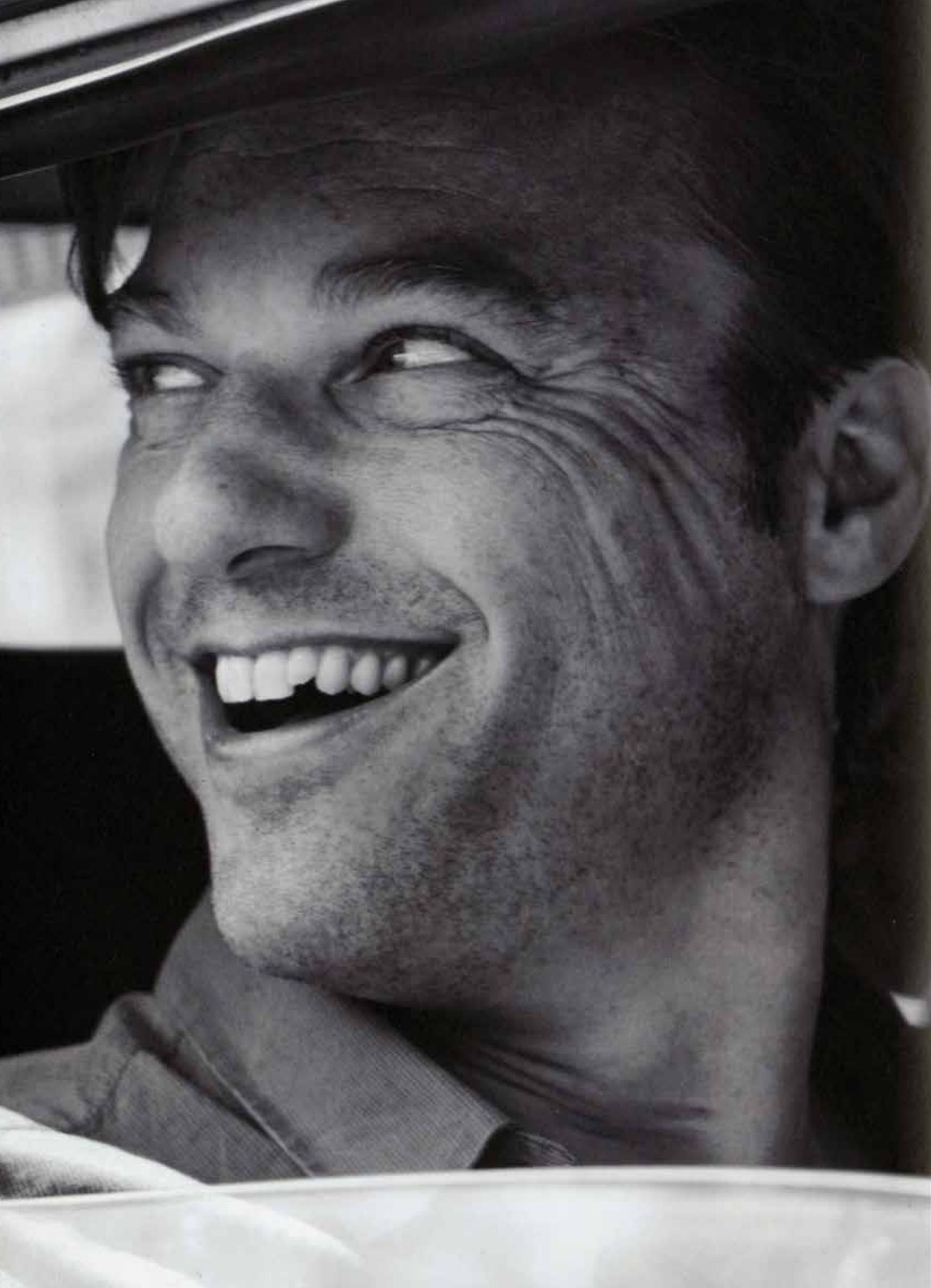




LAURENS VAN DER ACKER

DESIGNER
PASSIONNÉ

Allure décontractée, sourire angélique, mèche rebelle. L'homme est humble et très accessible, malgré sa cote très élevée parmi les designers les plus en vue du moment. Ses sempiternelles baskets aux pieds, personnalisées aux couleurs de ses concept cars, renseignent sur l'état d'esprit de Laurens Van Den Acker, directeur du design de la marque au losange. Ce dernier est arrivé à la tête du style Renault en 2009, avec comme objectif de rajeunir et de dynamiser des autos au style parfois très décalé, notamment sur la Mégane 2. Depuis, la patte Van Den Acker s'est imposée, avec notamment ce « noeud papillon » sur les faces avant et l'homme obtient même le « grand prix du design », à l'occasion du Festival automobile international. On lui doit les dernières Clio, Twingo, Espace, Talisman, Mégane et bien évidemment, la quatrième génération de la Scénic. Aimant prendre des risques, créer des tendances à l'image des nouvelles couleurs des modèles (rouge pour la Clio, violet pour l'Espace, orange pour le Captur) et n'hésitant pas à revisiter des modèles iconiques, son audace et ses partis pris font consensus, comme le prouve l'engouement retrouvé autour des modèles Renault. Nous vous invitons à découvrir les différentes facettes de ce grand designer, à travers cet entretien où il évoque son parcours, ses réalisations et ses projets d'avenir².



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ACHIM ANSCHIEDT

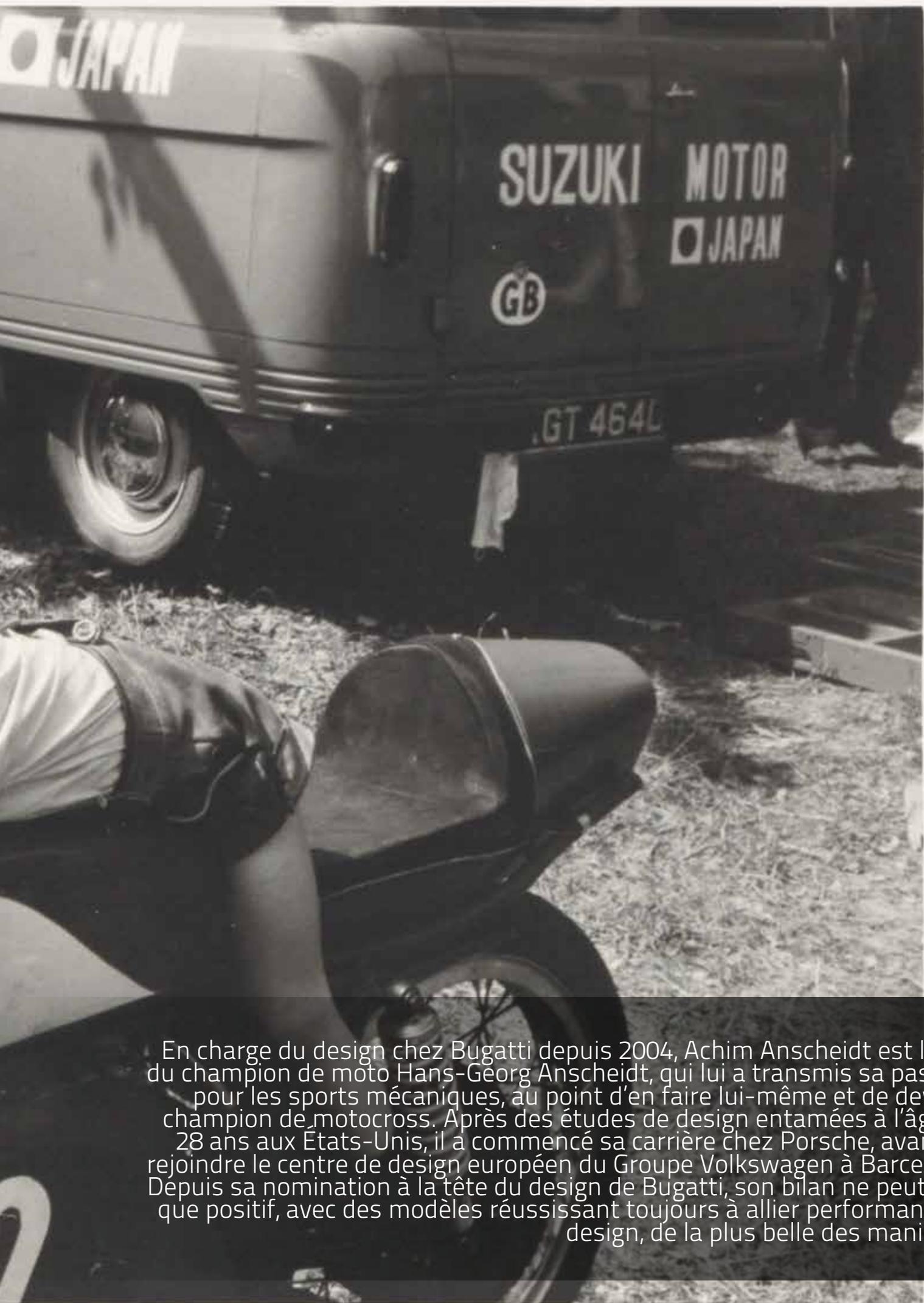
THE BUGATTI DESIGNER





**ACHIM
ANSCHIEDT**
THE BUGATTI
DESIGNER





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

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ITALDESIGN

FILIPPO PERINI DESIGNER OF EXTREME

CARACTÈRE

SECMA

EP TENDER

ALLEE
2100

HALLE

TECHART

GTZERO





ALLEE
2200
HALLES
76543

SUBARU

OPEL

SEE SEE AUTOMOTIVE
ZENVO

RO

**FILIPPO
PERINI**

DESIGNER OF EXTREME



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

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



Motors

Auto Légende



A310

LE DERNIER
TESTAMENT DE
RÉDÉLÉ



L'Alpine A 310 a été produite de 1971 à 1985. Avec cette voiture ciblée plus grand tourisme que la Berlinette, la marque française voulait concurrencer Porsche. Pourtant, la dieppoise n'est jamais parvenue à titiller l'allemande, à cause de ses performances en retrait.





Au départ, l'Alpine A310 devait recevoir un V8, mais par manque de moyens, cette option sera jetée aux orties. Du coup, la dieppoise devait se contenter d'un quatre pattes qui la mettait à mi-chemin entre une voiture de sport et une GT.

Encouragée par le succès de l'Alpine A110, la marque de Dieppe dévoile en 1971 celle qui doit remplacer la berlinette Alpine, l'Alpine A310, avec un moteur quatre cylindres 1,6 litres de la Renault 16 TS. Mais elle n'arrivera jamais à remplacer la berlinette dans le cœur des passionnés. L'Alpine A310 est la dernière Alpine décidée par Jean Rédélé, le fondateur d'Alpine, qui souhaite concurrencer la Porsche 911 sortie depuis 1963. S'embourgeoisant, l'A310 est devenue plus GT avec de meilleures performances obtenues dans un niveau de confort inédit. Mais la malchance s'est abattue sur ce nouveau modèle à son lancement à cause du changement définitif de propriétaire (Renault rachète Alpine totalement à Jean Rédélé) et des soucis d'approvisionnement en pièces détachées, qui ont affecté la mise au point des voitures. Voilà un mauvais départ donc, qui risque d'hypothéquer son avenir, elle qui a misé pourtant sur une qualité et une fiabilité supérieures.

Au départ, l'Alpine A310 devait recevoir un V8, mais par manque de moyens, cette option sera jetée aux orties. Du coup, la dieppoise devait se contenter d'un quatre pattes qui la mettait à mi-chemin entre une voiture de sport et une GT.

L'A310 ouvre une nouvelle page de l'histoire d'Alpine, avec le déménagement du site de production vers la nouvelle usine, basée à l'avenue de Bréauté en 1969. Par la même occasion, la marque dieppoise passera du statut d'artisan à celui de constructeur à part entière. Les premières esquisses de ce modèle remontent à la fin des années 60 et sont l'œuvre de Marcel Béliogond. En contemplant la voiture, on ne manque pas de relever des analogies avec certains traits de Lamborghini, notamment les persiennes ou encore les phares arrière surplombant la ligne de caisse, etc. Il semble que la ligne générale ait été inspirée du prototype commandé par Alpine à la Carrozzeria Fissore en 1967 et dû au crayon de Fiore Trevor. Une des originalités de son dessin est la batterie de 6 phares, qui sont cachés derrière une vitre en plexiglas, qui s'étale sur toute la face avant. Les feux arrière sont repris de ceux de la Renault 8 Gordini.

Disposant de quatre vraies places et d'un confort en net hausse par rapport à son ancêtre, l'A310 dispose d'abord d'un moteur 1.600 S, qui lui-même provient de celui de la Renault 16 TS, poussé à 128 ch et de la boîte de la R12 Gordini. Bien que volontaire, ce moulin se fait trop entendre et manque de noblesse.

Le lancement de l'A310 intervient dans un contexte difficile, marqué notamment par de grandes difficultés financières pour la marque, suite à la construction de la nouvelle usine Avenue de Bréauté à Dieppe et à une grève menée par les employés, qui a paralysé l'entreprise. Suite à ces événements, Jean Rédélé accélère la mise au point de l'A310. Six mois seulement



Disposant de quatre vraies places et d'un confort en net hausse par rapport à son ancêtre, l'A310 dispose d'abord d'un moteur 1.600 S, qui lui-même provient de celui de la Renault 16 TS, poussé à 128 ch et de la boîte de la R12 Gordini.

Sous le capot arrière est niché un V6 PRV 2,7 litres de 150 ch. Ce moteur, de type 112/730 a été repris de la Renault 30 TS. Mais par rapport à cette dernière, le V6 dont l'angle d'ouverture est de 90° est largement modifié.



après sa présentation à Genève, la voiture sera disponible en concession.

Les premiers acheteurs de la 1600 seront déçus par une mise au point bâclée. Des problèmes de jeunesse telle que la finition approximative, l'étanchéité et les réglages des trains, qui peineront à être corrigés avec le temps. Cela ne manquera pas de déteindre négativement sur l'image du modèle par la suite.

En 1973, le Groupe Renault devient l'actionnaire majoritaire et par la même occasion devient le propriétaire de la marque Alpine. Quatre ans plus tard, la marque au losange dévoile la nouvelle Alpine A310 V6, avec une motorisation qui va cette fois vraiment faire entrer Alpine dans le monde des GT...

Pendant le développement de l'auto, il est envisagé des phares escamotables avant, alors très en vogue dans les années 70 et une poupe intégralement redessinée, du type fastback. Mais faute de budget et de fiabilité, on retient la ligne originelle de l'Alpine A310 qui plaît aux clients et au public. Les différences avec la version quatre cylindres se limitent à des feux avant, toujours sous plexiglas, dont la surface a été réduite et ramenés à 4 feux carrés. Les très belles jantes Alpine à trois goujons et trois fentes sont aussi d'un dessin inédit. L'arrière, quant à lui, hérite enfin d'un becquet, pour parer à l'augmentation des performances et donc des contraintes aérodynamiques.



En écho à cette montée en gamme, l'habitacle devient plus raffiné, en se parant notamment de lève-vitres électriques, pare-brise feuilleté, sièges " pétale ", autoradio de nouveau sur la planche de bord²

Sous le capot arrière est niché un V6 PRV 2,7 litres de 150 ch. Ce moteur, de type 112/730 a été repris de la Renault 30 TS. Mais par rapport à cette dernière, le V6 dont l'angle d'ouverture est de 90° est largement modifié : nouveaux pistons bombés, échappement spécifique, arbres à cames et soupapes inédites, nouveau système d'alimentation, cache-culbuteurs et carter d'huile spécifiques² Les modifications apportées au V6 PRV apportent 25 ch, avec un couple identique mais disponible à 1.000 tr/mn plus haut. Pour

seconder le V6, la boîte à vitesses à 4 rapports type 367-05 est montée. Cette boîte est prélevée comme le moteur de la Renault 30 TS. Les performances font un spectaculaire bond en avant : 225 km/h et moins de 29 secondes pour le kilomètre DA.

Côté tenue de route, c'est le châssis à poutre centrale de la version 4 cylindres qui est repris. Il est toutefois renforcé pour pouvoir accueillir et supporter le V6 plus lourd et plus gros que le 1,6 litres. Ainsi, la poutre reliant les deux berceaux n'est plus de section circulaire, mais carrée, afin de simplifier la fabrication du châssis. Les liaisons au sol sont également reprises de la version inférieure, soit un quadrilatère déformable par triangles superposés de longueur inégale, 4 roues



Avec le V6 posé en arrière du train arrière et sa répartition des masses de 33%/67% (av/ar), le comportement devient plus pointu et l'équilibre précaire. Les critiques, tant des clients et des journalistes sur l'équilibre de la tenue de route de l'Alpine A310 V6 pleuvent.

indépendantes, des combinés ressorts hélicoïdaux/amortisseurs télescopiques. En revanche, a un petit changement du côté des disques de frein, qui sont désormais ventilés à l'avant.

Avec le V6 posé en arrière du train arrière et sa répartition des masses de 33%/67% (av/ar), le comportement devient plus pointu et l'équilibre précaire. Les critiques, tant des clients et des journalistes sur l'équilibre de la tenue de route de l'Alpine A310 V6 pleuvent. Il faudra attendre le mois de septembre 1980 pour que l'Alpine A310 V6 hérite de nouveaux trains roulants hérités de la Renault 5 Turbo, améliorant le comportement routier très nettement.

En 1979, l'Alpine A310 V6 va enfin gagner un cinquième rapport. Trois ans plus tard, le catalogue s'enrichit



d'une option pack GT : ailes élargies, spoiler et becquet arrière plus grands, jantes de 15 pouces avec pneus avant en 225 et arrière en 285. Le moteur n'a pas subi de modifications mais a tout simplement été changé. Le V6 PRV de chez Volvo cube à 2.8L, version choisie par Alpine. Gavé par deux carburateurs triple corps Weber, avec des culasses et une distribution modifiée, il fournit enfin une puissance à la hauteur de sa ligne, 193 chevaux !

L'année 1985 sera la dernière année de commercialisation des Alpine A310, qui sont remplacées par les Alpine GTA V6 GT et V6 Turbo.

L'A310 à l'assaut de la piste

Le 19 août 1977, l'A310 V6 groupe 4 faisait ses premiers

tours de roues sur le circuit de Croix en Ternois aux mains de Guy Fréquelin. Ce modèle annonçait un kit client. L'usine Alpine va, en effet, présenter et commercialiser en 1978 une version Groupe 4 compétition client, affublée d'une carrosserie modifiée, arceau de sécurité et trains roulants renforcés. Le moteur reste en revanche d'origine, contrairement à la préparation Groupe 5, qui le portait à 270 ch, environ comme sur la fameuse A310 "Calberson", avec laquelle Guy Fréquelin sera sacré champion de France des rallyes en 1977. Cette A310 groupe 4 permettait donc à ses pilotes de disputer des grands rallyes, des épreuves du Championnat du monde au départ desquelles les groupes 5 n'étaient pas admises.

par Lina Mouafak



800 BRUTALE

Apparue en 2013, la 800 est la digne héritière de la 750 Brutale Oro, 4 cylindres, dévoilée en 2000. Pour cette nouvelle évolution qui marque le passage à la norme Euro IV, MV Agusta revendique une moto à la fois plus facile et plus accessible.



C'est à l'aube du 21^e siècle que Massimo Tamburini nous dévoile la Brutale, série Oro. Une 750 F4, sans carénage et avec deux échappements en sortie latérale, au lieu des 4 « trompettes de la mort » sous la selle. Cependant, MVAgusta pousse le bouchon plus loin. Le moteur est celui de la sportive « en vigueur » et le châssis aussi, bien secondé par une énorme fourche inversée de 50 mm et de superbes étriers à 6 pistons. Pour moderniser l'œuvre du maestro, sans la trahir, il convient donc de respecter les proportions, afin qu'une Brutale reste toujours identifiable comme telle, au fil

des millésimes. Il faut aussi intégrer les éléments propres aux nouvelles technologies, comme le phare avant à LED et selon la nouvelle réglementation, qui impose à la fois une réduction du bruit et des émissions. Un chantier titanesque, dont l'équipe sort la tête haute, avec une machine plus belle que jamais, adoptant les codes esthétiques de la TurismoVeloce, à savoir une boucle arrière « aérée », qui permet de voir au travers de la moto, un détail qui suggère et met en avant sa légèreté. Pour autant, le passage à l'Euro IV se traduit par un supplément de poids : On passe de 167 kg annoncés à sec à 175 kg, toujours à sec, soit une inflation officielle de 8kg.

Dans le même temps, le moteur s'est assagi, passant de 125 ch à 11.600 tr/mn, à 116 ch, à 11.500 tr/mn. Ces évolutions ont permis, entre autre, de réduire le bruit de 5 dB (de 82 à 77 dBa). Le couple progresse spectaculairement sur toute la plage d'utilisation, (+ 18%), avec un maxi situé 1.000 tr/mn plus bas et 90% du couple maxi disponible entre 5.800 et 10.200 tr/mn.

C'est un réel progrès, là où l'on en a besoin au quotidien, puisque la nouvelle version surpasse ou égalise l'ancienne de 3 à presque 10.000 tr/mn. Bref, les 9 chevaux qui manquent ne se sentiront que sur l'allonge.

Au niveau du freinage, le double disque avant et ses gros étriers radiaux assurent le service à merveille. C'est puissant, dosable et l'ABS (déconnectable) se fait très discret.

Côté confort, la selle est ferme, mais les suspensions le sont aussi, sur les petits chocs. Pour autant, les suspensions travaillent et sont réglables en compression comme en détente.

Pour conclure, avec cette revisite de la Brutale, on prend plus de plaisir, on se fatigue moins et on avance plus. Le supplément de couple réjouira même les amateurs de Wheeling. Sa plastique et sa finition sont plus que jamais séduisantes.





ROGER DUBUIS

Excalibur

Savant mélange d'excellence technique et de design délibérément extravagant, la collection emblématique Excalibur s'apprête à frapper un grand coup dans le monde de l'horlogerie, à l'occasion du SIHH 2017.

En matière de complications progressives, le mouvement à remontage manuel RD101Quatuor est une véritable référence. Composé de 590 pièces, ses quatre balanciers-spiraux et cinq différentiels lui permettent de battre à une fréquence de 16 Hz. Remarquablement rapide et efficace, le Quatuor accomplit instantanément ce qu'un tourbillon réalise en une minute : il compense les écarts de rythme causés par les effets de la gravité sur la montre.

En 2017, Quatuor intègrera sa propre matière inattendue : le chrome-cobalt. Cet alliage de haute performance, mélange de chrome et de cobalt, est utilisé pour habiller la boîte de 48 mm, la lunette, le fond de boîte et la couronne. Sa production est rendue possible par la technologie MicroMelt®, exclusivité absolue, qui ne représente que 0,1 % des technologies employées en métallurgie dans le monde entier. Le chrome-cobalt est un métal 100 % biocompatible, hautement résistant à la corrosion, grâce à la formation spontanée d'un film protecteur passif et incroyablement durable, à sa structure multicouches

et à la précipitation des carbures.

Dans cette interprétation fraîche et audacieuse du modèle Excalibur Quatuor, le brillant du chrome-cobalt offre un contraste très appréciable au bleu du revêtement PVD appliqué à la cage de barillet et aux ponts du mouvement, ainsi qu'au cadran et aux index ; un bleu que l'on retrouve encore sur le bracelet en cuir d'alligator.

Quelques touches de rouge et de blanc viennent donner la part belle à la minuterie, exécutée dans le style des compteurs de vitesse, aux aiguilles en or gris squelettées.

Synonyme d'un esprit contemporain et sporty inspiré par l'automobile, l'Excalibur Spider Squelette Automatique, fièrement parée de bleu, de noir et de rouge, est une expression nouvelle du talent et de l'ingéniosité employés par le « pionnier des squelettes contemporains », démontrant sa capacité à élever son artisanat au rang de véritable forme d'art contemporain.



The Transat Bakerly

La Transat anglaise, appelée The Transat bakerly depuis 2016, est une course à la voile transatlantique d'est en ouest, entre l'Europe et l'Amérique du Nord, en solitaire. Elle a lieu principalement contre les vents dominants et les dépressions y sont fréquentes.





Mais qu'y a-t-il de si difficile sur The Transat? Ce n'est ni la plus longue, ni la plus dangereuse course au large en solitaire et pourtant, elle est réputée pour être une épreuve redoutable.

The Transat est un parcours de 3.500 milles, à travers l'océan, entre la pointe sud de l'Angleterre et New York. C'est un défi rythmé par une succession de dépressions qui balayent l'Atlantique Nord et génèrent des vents de face.

The Transat naît d'un pari entre une poignée de marins britanniques, pour savoir s'ils sont capables de traverser l'Atlantique en solitaire et en combien de temps. Parmi eux, Sir Francis Chichester et Blondie Hasler. Le concept imaginé en 1960 est d'abord critiqué, tourné en dérision et considéré comme insensé. L'idée même d'une course à la voile en solitaire est révolutionnaire et quasiment inédite à l'époque, mais ces hommes ont un objectif et ils sont déterminés.

Blondie Hasler cherche des sponsors pour la course, mais en 1959, personne n'est prêt à le soutenir. Finalement, le journal The Observer franchit le pas, et en 1960, sous la direction du Royal Western Yacht Club of England, est organisée la course transatlantique en solitaire Observer Single-handed Trans-Atlantic Race², autrement dit l'OSTAR. Étonnamment, 115 personnes manifestent leur intention de participer à la course, 50 déposent une demande d'inscription, mais

seuls huit bateaux sont officiellement inscrits et cinq prennent le départ de Plymouth.

À l'époque, il n'y a pas de système de navigation par satellite, mais uniquement des compas et des sextants. Privés des moyens technologiques d'aujourd'hui, les marins n'ont alors que peu d'occasions d'envoyer des nouvelles à la terre et au fil des jours, l'inquiétude grandit. Cette première édition en 1960 est la seule à se courir sans multicoque et la seule et unique à ce jour avec une arrivée à New York.

Après une absence il y a quatre ans, The Transat revient avec un maximum de 40 bateaux répartis en quatre classes sur la ligne de départ à Plymouth, le 2 mai prochain. En 2016, la légendaire course transatlantique en solitaire pour navigateurs professionnels, retrouve sa ville « natale » de Plymouth. Le retour de la Transat anglaise a été un grand succès, avec 25 bateaux sur la ligne de départ, ainsi que la classe Ultime, qui a fait son entrée dans la course de manière spectaculaire.

En dehors des Ultime, la seconde grande innovation a été la mise en place d'un pré-départ ralliant Saint Malo à Plymouth. The Transat bakerly a mis en évidence plusieurs confrontations entre les meilleurs marins du monde.

Aujourd'hui, la course paraît plus accessible, mais si les conditions météo ne sont pas favorables, The Transat peut encore être un enfer !

Le jardin Royal Mansour Marrakech

Si le Royal Mansour Marrakech est la vitrine du Maroc, il est aussi, comme aime à le rappeler son directeur général, M. Jean-Claude Messant, une vitrine ouverte sur l'avenir, dans laquelle rien n'est figé, un lieu magique, toujours appelé à créer la vie et l'émotion.





C'est dans cet esprit que naît aujourd'hui ce nouvel univers. Traditionnel, parce qu'il incarne l'art de vivre dans les jardins marocains, leur végétation luxuriante et leurs parfums subtils². Contemporain, parce qu'il marie un design inventif, mêlé d'esprit berbère. Il propose une cuisine appelée à surprendre par son extraordinaire créativité et s'entoure d'une nouvelle identité musicale.

Le nouveau jardin élargit le havre de paix que constituent l'hôtel et ses riads. Au-delà de ses venelles intimes et entrelacées qui se perdent parmi les plantes, la médina intérieure de l'hôtel s'ouvre désormais vers un espace paysager foisonnant. Luis Vallejo respecte les formes, les couleurs et les parfums du jardin arabo-andalou source de vie et d'épanouissement spirituel.

De saison en saison, le long des allées de promenade,

rien n'est plus évocateur du Maroc que l'éclat des daturas odorants, le parfum de fleur d'oranger et, dès le crépuscule, celui de ce jasmin que l'on nomme galant de nuit³.

Le Jardin, la piscine et le restaurant sont ouverts aux clients de l'hôtel et aux hôtes d'une journée. Au centre, la piscine, de 30 mètres de long sur 20 mètres de large. Autour, le solarium et les espaces ombragés meublés de transats confortables de style contemporain.

Dans le Jardin, le chef étoilé Yannick Alléno ouvre le quatrième restaurant du Royal Mansour Marrakech. Le chef étonne encore par sa créativité. Il puise cette fois-ci son inspiration dans les récits du grand voyageur marocain du XIV^e siècle, Ibn Battuta, qui en revenant d'Asie a lui-même tracé une route du feu à l'image des routes des épices et de la soie.

Hoyo de Monterrey

"Le Hoyo de San Juan"

Le module Le Hoyo de San Juan, de la célèbre fabrique Hoyo de Monterrey, propose un cigare aux dimensions importantes, avec une longueur de 150mm et un cepo de 54.

Ce cigare, léger en début de dégustation, monte rapidement en puissance sur son dernier tiers. Le boisé laisse sa place à des saveurs plus "nicaraguayennes", terreuses et animales (cuir).



La particularité de ce très beau havane est que tous les tabacs qui le composent (seco, volado et ligero) proviennent exclusivement du fameux terroir de San Juan y Martinez, berceau des meilleurs tabacs de Pinar del Rio, et en particulier pour Hoyo de Monterrey.

La feuille de cape sèche est assez belle, malgré quelques petits plis. Le corps est souple, du pied à la tête.

À cru, on ressent beaucoup de cannelle et autres épices. La combustion et le tirage sont parfaits !

La mise en route est facile, car le cigare est bien ventilé et les arômes légèrement boisés, avec des notes de pain grillé sont présents immédiatement.

Ce cigare, léger en début de dégustation, monte rapidement en puissance sur son dernier tiers. Le boisé laisse sa place à des saveurs plus "nicaraguayennes", terreuses et animales (cuir).

La fumée est également plus odorante et gagne encore en longueur.

Les évolutions aromatiques de cette dégustation la rendent vraiment très agréable et efface complètement les faux pas de l'amertume si facilement néantisée.

Bref, le Hoyo de San Juan est un très beau havane, souple et très bien équilibré. Le Hoyo de San Juan est une très belle réussite de Habanos.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DE CHAVY

Théâtre de tant et tant de courses mémorables, le circuit de Chavy a toujours conservé un public fidèle de passionnés de sport auto-moto. De la mythique course de côte d'Ars aux grands prix de Formule 3 des années 70 et 80, le pays de La Châtre a longtemps vécu aux ronronnements des moteurs. Courte mais très technique, la piste est propice aux débats qui s'éteignent bien longtemps après le grondement des moteurs.





elf

sojasun

WEC

ARTEC

95



Évasion de rêve

Le 1er juillet 1928, le comité des fêtes local et l'Automobile Club du Centre initient "la fête de l'automobile", dont le clou du spectacle sera une course disputée sur le revêtement de la D943. Fondée par un certain Mautice Barret, "la course de la côte d'Ars" allait être rapidement considérée comme la plus fameuse épreuve automobile du centre. Ouverte aussi bien aux autos, qu'aux motos ou au side-cars, la compétition s'élança du carrefour du Lion d'Argent. Le virage à 65° qui caractérise alors la course sera fatal au champion André Boillot lors de l'édition 1932. Disputé jusqu'en 1954, la course de côte sera délaissée lorsque le projet d'aménager un circuit automobile à la périphérie de la ville sera arrêté.

C'est au lieu-dit Chavy, sur un ruban de 1,3km que ce nouvel équipement doit accueillir sa première compétition, le 19 juin 1955.

L'inauguration sera finalement reportée à l'année suivante, au 17 juin 1956. Au fil des ans, le Grand Prix de La Châtre devient un rendez-vous incontournable pour les pilotes de demain. Plusieurs vedettes useront leurs gommes sur le tracé castrais, devant une foule experte, qui ne cesse de grossir à chaque édition. Manche française du championnat d'Europe, parfois retransmise en direct sur France 3, l'épreuve castraise allait pourtant périliciter. Ainsi, depuis 1995, plus aucune compétition n'a eu lieu à Chavy. En effet l'homologation n'a pas été renouvelée et la moindre compétition d'envergure a été désormais interdite.

En organisant des épreuves des Championnats



d'Europe et de France de formule 3, La Châtre a accueilli des pilotes de notoriété mondiale. Le circuit automobile aura été le banc d'essai de nombreux pilotes en devenir. Au fil des éditions, le Grand Prix de La Châtre a ainsi accueilli les champions de demain. Jacky Stewart, Jean-Pierre Beltoise, Jacques Lafitte, Henri Pescarolo, Jean Alesi... la liste est longue. Alain Prost, quand à lui, remportait l'édition 1979 de la course, qui comptait pour le championnat de France cette année-là.





André Sarrut

France

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

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

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



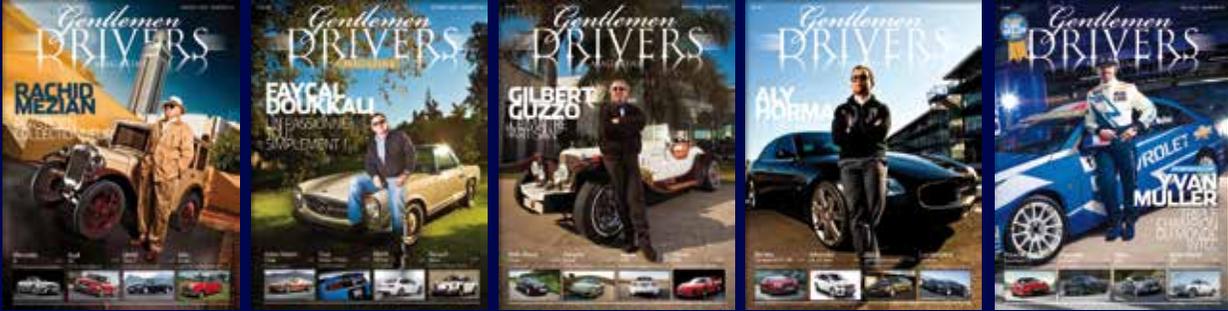


A. Jarmut
2014

2011



2012



2013



2014



2015



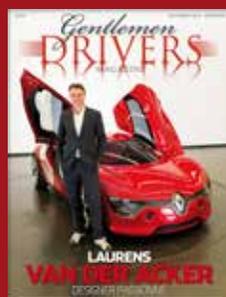
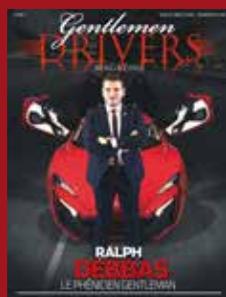
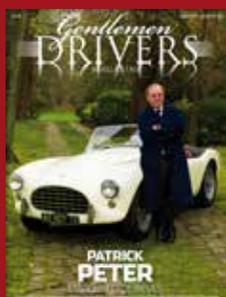
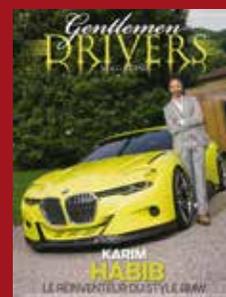
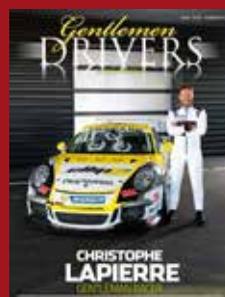
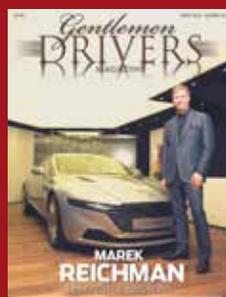
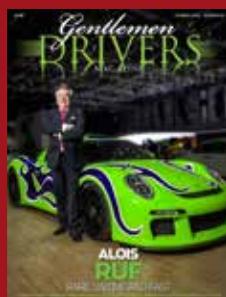
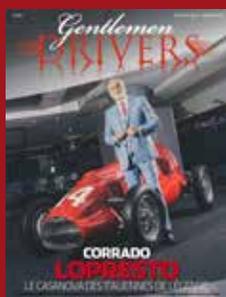


Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



2016



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

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

VOLVO S90 & XC90



OUR IDEA OF LUXURY

Test Drive sur rendez-vous

www.volvocars.com/ma    volvo cars maroc



DANS
LA NUIT ROSE
JAILLIT
UNE CONSTELLATION
D'ÉMOTIONS

Le soleil d'hiver au couchant mêle ses teintes or et rosées au bleu du ciel de Marrakech. Le Royal Mansour en a capté, dans son éclat et sa douceur, toute l'essence des soirs de fête. Son attention aux mille détails qui vous feront plaisir anime votre soirée de réveillon. Le tourbillon des parfums, des goûts et des saveurs célèbre sur votre table votre amour du partage et de l'amitié. La joie soudain s'enflamme dans la musique et les danses... jusqu'à la rencontre de l'aurore aux doigts de rose.

SOMMETOUTE - fusiodesign.com

TEL.+212 (0) 529 80 80 80

www.royalmansour.com



ROYAL MANSOUR

MARRAKECH