

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



**PAOLO
GARELLA**
MISTER LIMITED EDITION



La couverture de ce numéro est réservée à un des pontes du monde de l'automobile, Paolo Garella. Ce passionné depuis sa tendre enfance et fondateur de Manifattura Automobili Torino (MAT) a été derrière le retour sur scène de la mythique bête de rallye, la Lancia Stratos, pour le plus grand bonheur des aficionados. Lors de son riche parcours, il s'est spécialisé dans la conception des « One-off cars » pour des clients VIP et passionnés, dont le riche sultan de Brunei est l'un des plus notoires.

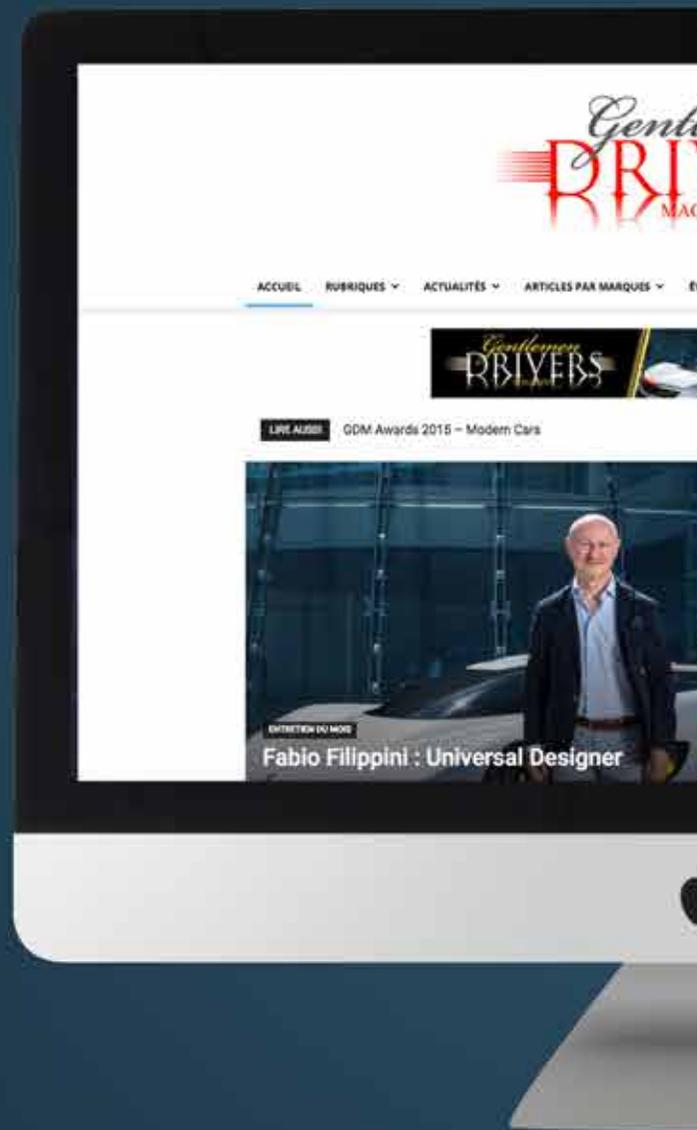
Vous en saurez également un peu plus sur deux supercars de haut vol : la bestiale Lamborghini Sian, ainsi que la démoniaque nouvelle Stratos. La Bentley Continental GTC est également de la partie. Comme tous les mois, chers Gentlemen, nos pages lifestyle avec les rubriques montre, moto ou encore cigare, vous sont dédiées.

Il ne me reste plus chers lecteurs, qu'à vous souhaiter une très bonne lecture et pour ne rien perdre de l'actualité, n'oubliez pas de télécharger nos applications mobiles.

Ahmed Kseibati

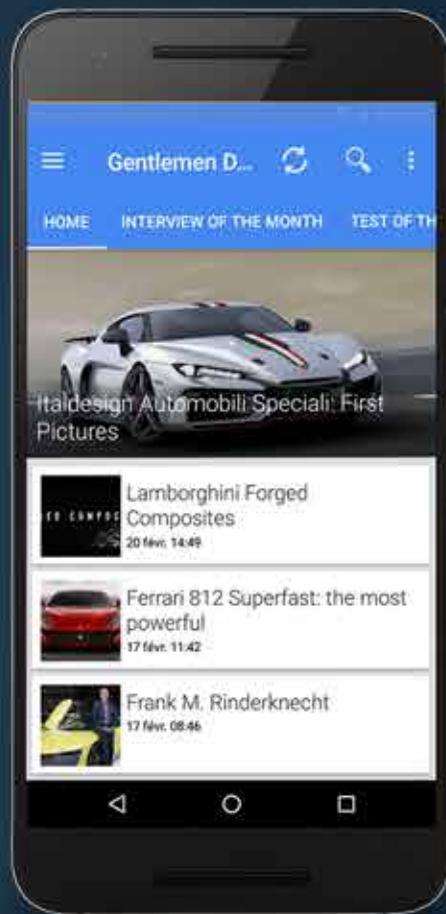
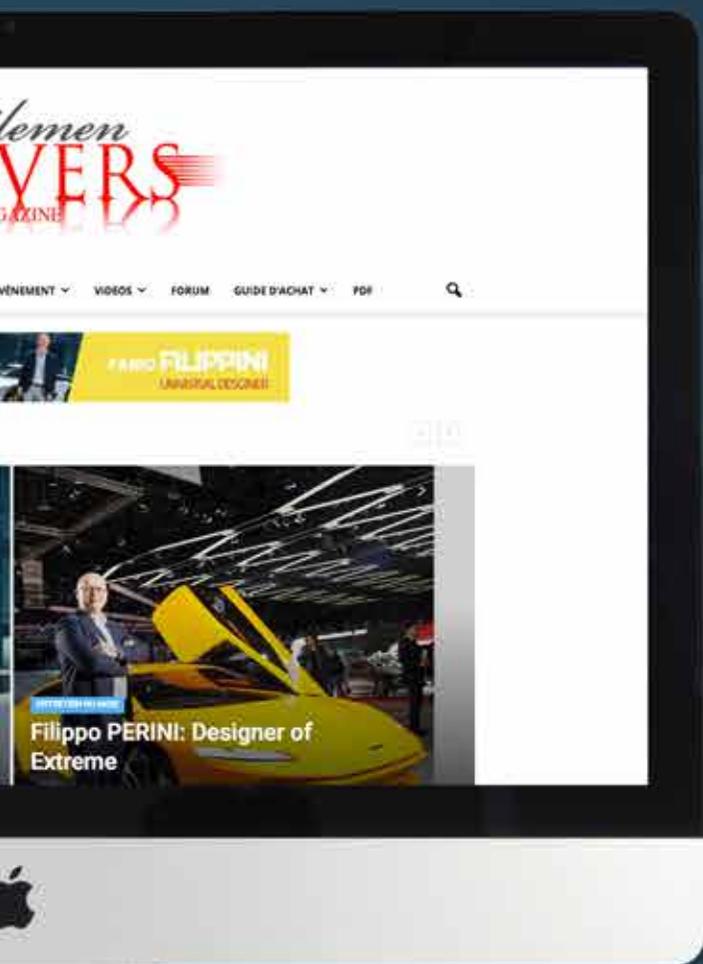
Gentlemen DRIVE

MAGAZINE



SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!
Restez informés sur nos actualités automobiles

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



WWW.GENTLEMENDRIVERSMAG.COM

LE JOURNAL DU LUXE

DU LUNDI AU VENDREDI À 8H54, 12H45 ET 18H30

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





Sommaire

10 **Motors**

- 10 **L'actu** En bref **Nationales** par Lina Mouafak
12 **L'actu** En bref **Internationales** par Lina Mouafak
14/17 **AutoConcept** ATS GT Concept par Youssef Bennour
18/23 **AutoException** The New Stratos par Lina Mouafak
24/29 **AutoException** Lamborghini Sion par Lina Mouafak
30/35 **AutoException** Bentley Continental GTC par Youssef Bennour
36/41 **AutoNouveauté** Volkswagen Tiguan par Youssef Bennour



42

>53

Entretien du mois **Paolo GARELLA**
Mister Limited Edition

- 54/61 **AutoLégende** Lancia Stratos : La reine des rallyes par Hamid Benmaarouf
62/63 **MotoException** Ducati Monster 821 Stealth par Lina Mouafak

64 **L'Homme**

- 64/65 **Montres** Breitling Bentley B06 S par Lina Mouafak

66 **Lifestyle**

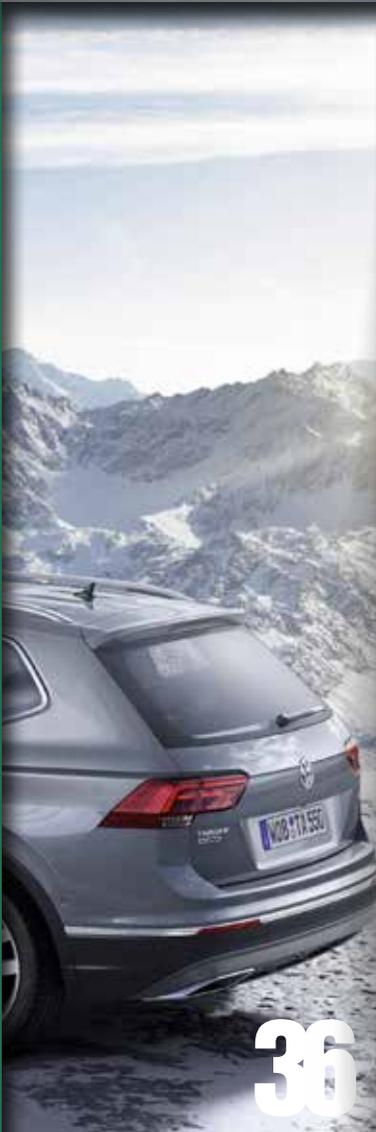
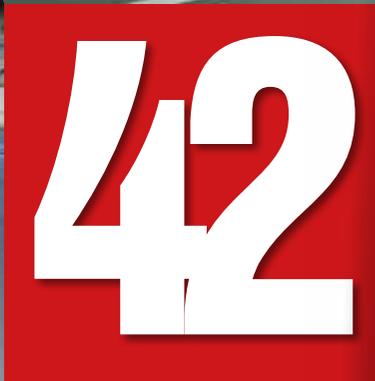
- 66/67 **Cigare** Bolivar par Antoine Delmas
68/69 **Resort** Hilton Tangier Al Houara Resort & Spa par Lina Mouafak
70/71 **Evasion** Circuit de Kyalami par Lina Mouafak
72/73 **Art** Luca Borgogno par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar - 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



Orbis Automotive ouvre une nouvelle concession à Rabat

Orbis Automotive poursuit l'expansion de ses activités. Ainsi, après la région de Tanger où elle est présente depuis décembre 2017, à travers une concession automobile distribuant les marques Fiat, Fiat Professionnel, Jeep, Alfa Romeo et Abarth, le concessionnaire vient d'inaugurer le 26 septembre une nouvelle concession à Rabat. Cette dernière s'insère dans la stratégie de développement d'Orbis Automotive, qui ambitionne de devenir un acteur majeur de la vente de véhicules neufs et de service après-vente au Maroc. Situé sur l'axe routier principal à l'entrée de Rabat, le nouveau showroom adopte les meilleurs standards internationaux en matière d'équipements. La nouvelle concession s'étend sur plus de 4.000 m². Une surface de plus de 1.000 m² sur trois niveaux est dédiée aux véhicules particuliers et utilitaires neufs. Deux magasins de pièces de rechange et deux ateliers de mécanique et de carrosserie disposant de 5.000 m² permettront d'offrir plus de 45 entrées par jour. Orbis Automotive développera également dans un avenir très proche un espace dédié à la vente des voitures d'occasion.

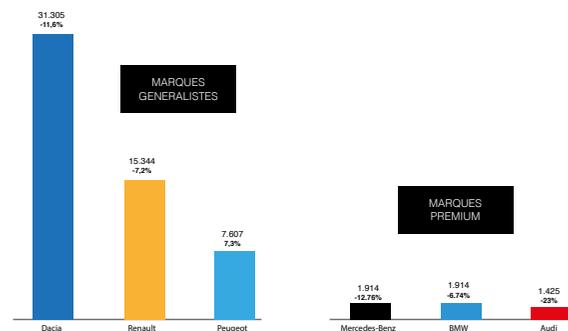


Marché auto : enfin, les prémices de la reprise

Englués dans une spirale de croissance négative depuis quelques mois, les importateurs marocains peuvent souffler. La sortie de tunnel qu'ils appelaient de tous leurs vœux est enfin là. Ainsi, selon les chiffres de l'AIVAM pour le mois de septembre 2019, les ventes ont évolué positivement de 9,16%, pour atteindre 12.847 véhicules en septembre 2019, contre 11.769 sur la même période en 2018. S'agissant plus spécifiquement des véhicules particuliers (VP), ils ont progressé de 7,81%, avec 11.110 immatriculations, contre 10.382 en septembre 2018.

Idem pour les utilitaires (VUL), dont les ventes ont connu une hausse assez significative : 1.737 ventes, contre 1.387 en septembre 2018. Toutefois, en cumulé sur les 9 mois écoulés, le marché reste sur une tendance baissière à -8,57%.

MARCHÉ AUTOMOBILE - FIN SEPTEMBRE 2019 ET ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2018



Le classement par marques reste presque inchangé. Dacia continue de truster la première place du podium, avec 31.305 voitures vendues, mais accuse un repli de 11,6%. Elle est suivie par Renault, qui affiche 15.344 immatriculations, soit une baisse de 7,2%. En troisième position, on retrouve une autre française, Peugeot, qui a vendu 7.607 unités, soit une croissance de 7,3%. Du côté des premiums, Mercedes mène toujours la danse, en cédant 1.914 véhicules en 2019, contre 2.194 une année auparavant, soit une baisse de 12,76%. Elle est talonnée de très près par sa rivale BMW, qui enregistre 1.910 transactions en 2019, en baisse de 6,74% par rapport à 2018. La marque aux anneaux ferme la marche en réalisant 1.425 transactions, contre 1.858 un an plus tôt, soit une régression de 23%.



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank
BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine

VOTRE PATRIMOINE CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ AU FIL DES GÉNÉRATIONS

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

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

L'embellie continue pour Volvo Cars

Les bonnes nouvelles se suivent et se ressemblent pour le constructeur suédois. Ainsi, Volvo Cars annonce une progression de 10,2% de ses ventes mondiales durant le mois d'août et par rapport à la même période une année auparavant. Au total, 47.796 véhicules de la marque ont été vendus.

Depuis le début de l'année en cours et jusqu'au mois d'août, les ventes de Volvo Cars ont atteint le chiffre de 443.168 véhicules écoulés, ce qui représente une hausse de 7,6 % par rapport à la même période de l'année précédente.

Derrière ces bonnes performances, le succès du nouveau XC60 (14.969 unités vendues contre 13.364 en 2018) et du XC40 (8.200 unités écoulées contre 6.540 en 2018).

Dans le détail, ce ne sont pas moins de 16.639 nouvelles immatriculations qui ont pu être réalisées sur le marché européen en août, ce qui représente en substance une progression de 11,5 % par rapport à la même période, une année auparavant.

Concernant les ventes en Chine, elles se sont élevées à 14.212 véhicules en août, en augmentation de 24,8 % par rapport à la même période de l'année précédente.

Les ventes en Amérique ont, de leur côté, atteint 9.194 véhicules pour le mois d'août, ce qui représente une hausse de 2,5 % par rapport à la même période une année auparavant.

Filippo Perini nommé chef designer de Genesis Advanced Design Studio en Europe

Filippo Perini a été nommé le 16 septembre 2019 chef designer du studio de design advanced de Genesis, la division luxe du constructeur coréen en Europe. Il assurera ses nouvelles fonctions sous la responsabilité de Luc Donckerwolke, vice-président et directeur du design de Hyundai Motor Group. Il rejoint au sein du groupe industriel asiatique le designer Karim Habib, parti prendre la direction du design chez Kia.

Titulaire d'un diplôme d'ingénieur en génie mécanique (1992), ainsi que d'un master en architecture et en design automobile obtenu à l'école polytechnique de Milan en 1994, Perini débute en 1995 sa carrière chez Alfa Romeo comme designer, puis devient chef du design extérieur en 2001. En 2003, il rejoint Audi au département design en Allemagne, en tant que senior designer. L'année suivante,

il intègre le Centre de style de Lamborghini en Italie, où il a été successivement responsable du design extérieur et intérieur et chef du design du centre. En 2015, Perini devient chef du design d'Italdesign, une filiale du groupe Volkswagen. Depuis 2016, il est responsable du design et de l'innovation d'Italdesign.



Koenigsegg Regera Le record du 0-400-0 km/h pulvérisé

La course au sommet de la hiérarchie automobile mondiale pour le titre de l'hypercar le plus rapide continue de plus bel. Ainsi, la marque suédoise vient de pulvériser son propre record du 0-400-0 km/h détenu jusqu'alors par l'Agera S à travers la démoniaque Koenigsegg Regera. Cet hypercar hybride dévoilée en 2015 au salon de Genève est mu par un V8 5.0 l biturbo de 1 100 ch et par trois blocs électriques développant 700 ch, pour une puissance cumulée exploitable de 1 500 ch et un couple maxi de 2 000 Nm.

Grâce à cette très lourde artillerie, la bête s'est acquittée de l'exercice du 0-400-0 km/h en 31,49 s, soit une seconde et huit dixièmes plus vite que sa sœur qui était considérée jusqu'alors comme le nec plus ultra. Une performance qui ne durera certainement pas trop longtemps, puisque le spectre de la nouvelle Koenigsegg Jesko plane déjà. Cette dernière qui entrera en production en 2020, sera dotée d'un moteur thermique de 1 600 ch et devrait s'attaquer à son tour à ce record du monde.



Nouveau GLC. Force l'admiration.

Laissez-vous séduire par les lignes singulières du nouveau GLC qui reflètent l'élégance absolue. Appréciez son habitabilité optimale conjuguée à l'expérience utilisateur MBUX pour un confort remarquable. Cédez au plaisir, sans cesse renouvelé que procurent les qualités routières de premier ordre du nouveau GLC. Enfin, admirez ce pur concentré de performance et d'intelligence... puis possédez-le. www.mercedes-benz.ma

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Auto Nejma

Casablanca - 0522 65 09 90 • Marrakech - 0524 29 85 00 • Oujda - 0536 71 98 00

Rabat - 0537 28 82 00 • Tanger - 0539 37 86 00

Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • Meknès - 0535 53 97 11



ATS GT

RETOUR VERS LE FUTUR

Le constructeur italien de voitures de sport Automobili Turismo e Sport a annoncé une édition spéciale de lancement de son nouveau modèle GT, après l'avoir présentée lors de manifestations aux États-Unis. Comme l'ATS 2500 GT d'origine, la voiture sera également produite en série en 12 exemplaires, sous le nom de Launch Edition. La nouvelle GT est la première ATS de série depuis environ 50 ans.



AUTO CONCEPT



ATS dit que la voiture est "construite sur l'un des meilleurs châssis et groupes motopropulseurs en fibre de carbone disponibles sur le marché aujourd'hui". Cela signifie un rebodying en fibre de carbone de quelque chose de déjà existant, très probablement la McLaren 650S. L'entreprise explique que l'intérieur et l'extérieur sont le fruit de sa propre conception et que la voiture est dotée de nouveaux systèmes électroniques, d'un système d'infodivertissement, d'un étalonnage du moteur et de phares, entre autres caractéristiques personnalisées. Côté motorisation et selon les besoins du client, la puissance de la GT Launch Edition varie de 730 à 830 ch, ce qui est suffisant pour un supercar. Les freins Brembo en carbone-céramique sont disponibles en option, pour garder tous ces chevaux sous contrôle.

Par ailleurs, la bête dispose d'un système d'échappement en titane soudé à la main "Sistema-Trio" à trois silencieux, dont le son peut être ajusté en sélectionnant différents modes de conduite, Viaggio, Sport et Corsa, de la conduite quotidienne à l'utilisation sur circuit. Ces modes affectent également les réponses du moteur, de la suspension et de la boîte de vitesses. La boîte à vitesses sera probablement celle de la McLaren à double embrayage à sept rapports, avec modes automatique et manuel.

Le développement a inclus un design de cockpit orienté confort, avec une attention particulière accordée à l'insonorisation et une atmosphère de conduite relaxante sur de longues distances, accentuée par un système de sonorisation planar-magnétique sur mesure ATS, appelé "Prima Orchestra". De plus, les acheteurs de la Launch Edition peuvent faire graver leur nom sur le volant de la voiture.





THE NEW STRATOS

THE COME-BACK

La nouvelle Stratos est la réincarnation d'une des voitures de rallye les plus mythiques de tous les temps, la Lancia Stratos. Les fondamentaux de la bête ont été reconduits, notamment le moteur signé Ferrari.







En 1971, Lancia présenta la Stratos HF Prototype, un modèle qui s'inspirait du concept-car que Marcello Gandini avait créé pour Bertone un an plus tôt, baptisé Stratos Zero. La caractéristique stylistique principale de la Lancia Stratos était sa forme en coin, alors complètement révolutionnaire. Sous son spectaculaire modèle des années 70 se trouvait un moteur V6 Ferrari, le Dino 246.

Aujourd'hui, à la fin de la seconde décennie du 21e siècle, Michael Stoschek, un Allemand, à la tête d'une importante entreprise de l'industrie auxiliaire automobile, Brose Group, a réalisé son rêve particulier, celui de créer une Stratos du présent. Michael Stoschek

et son fils Maximilien sont derrière ce projet, dont la construction a été confiée à Pininfarina. Les Stoscheks ont acquis les droits sur le nom Stratos, auprès de la marque Lancia.

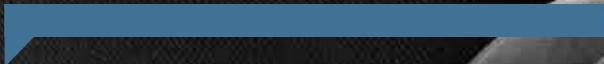
Les ingénieurs qui ont participé au projet ont cherché à respecter autant que possible les proportions du modèle original. Seuls les meilleurs composants dérivés de la compétition ont été utilisés dans la construction de la nouvelle Stratos. Le châssis est en aluminium et est dérivé de celui utilisé par la Ferrari F430 Scuderia, à laquelle a été soudée une cage de sécurité en barres d'acier de 40 mm d'épaisseur, dûment approuvée par la FIA. Le corps et l'intérieur



Moteur : **V8 4,3 L**
Puissance : **540 ch à 8250 trs/min**
Couple : **700 Nm à 3500 tr / mn**
Transmission : **séquentielle à 6 rapports**

Poids et mesures
Poids à vide : **1247 kg**
Dimensions : **4,18 m/ 1,97 m/1,24 m**
Réservoir : **80 l**
Volume coffre : **--- l**
Pneumatiques : **265/30 R19/315/30 R19**

Performances globales
Vitesse max électrique : **274 km/h**
0 à 100 : **3,3 s**
Consommation : **-- L/100 km**
Autonomie : **--- km**





sont entièrement en aluminium et en carbone.

La New Stratos est équipée d'un moteur Ferrari, tout comme la Lancia Stratos des années 1970. Le nouveau modèle est propulsé par le moulin de la Ferrari F430 Scuderia. C'est un V8 de 4,3 litres, développant 540 chevaux et 500 Nm de couple. La performance parle d'elle-même, avec un 0 à 200 km/h expédié en 9,7 secondes. Une partie des améliorations qui ont été apportées à ce 8 cylindres se résume à une nouvelle unité de commande électronique, ainsi qu'à une ligne d'échappement de la firme Capristo.

Au niveau du comportement routier, notons que le châssis de la New Stratos est dérivé de la Ferrari F430 Scuderia. En plus d'être plus courte, toute la

configuration est complètement nouvelle, car ZF Sachs a introduit un grand nombre d'améliorations. Derrière les jantes 19", avec des pneus 265/30-19 à l'avant et 315/30-19 à l'arrière, se trouve un système de freinage Brembo composé de disques en céramique de 398 mm à l'avant et 350 mm à l'arrière, avec étriers à 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière.

Enfin, il sied de souligner que Tiago Monteiro était responsable de la réalisation de la démonstration presse de la New Stratos, organisée sur le circuit Paul Ricard, situé dans la ville française du Castellet. Un autre des personnages illustres au volant de la New Stratos, au Paul Ricard, était le pilote de rallye Bernard Darniche. Ce dernier est le pilote qui a remporté le plus de victoires avec la Lancia Stratos, (pas moins de 41).



Lamborghini

SION



LA RÉVOLUTION ÉLECTRIQUE

Lamborghini a présenté au Salon de Francfort 2019 sa dernière création, la Sián FKP 37, qui devient la première voiture hybride de l'histoire de la marque et la voiture la plus puissante qu'elle ait jamais produite, car elle ne délivre ni plus ni moins que 819 ch.





La Lamborghini Sián FKP 37 est le modèle le plus puissant de l'entreprise italienne à ce jour. C'est aussi le premier modèle qui intègre la technologie hybride pour apporter un plus de puissance et d'efficacité à l'ensemble. C'est au Salon de Francfort que la marque a annoncé le nom définitif de son nouveau supercar. Sián FKP 37 sera nommé en mémoire de Ferdinand K. Piëch, récemment décédé, qui était à la tête du Groupe Volkswagen il y a quelques années et qui a beaucoup contribué à l'acquisition de la marque Lamborghini par le Groupe. De cette façon, ils voulaient lui rendre un petit hommage. Le "37" fait référence à son année de naissance, 1937. Quant à Sián, il signifie « éclair ». Une appellation qui renvoie au niveau hallucinant de performances de la bête et au fait qu'une partie est

générée par la fée Électricité.

Le Sián possède le même moteur atmosphérique V12 que la Lamborghini Aventador SVJ, mais avec une puissance qui, à cette occasion, atteint 785 ch. La mécanique thermique est couplée à un petit moteur électrique 48V (MildHybrid), qui ajoute 34 ch supplémentaires, pour compléter la puissance maximale de 819 ch.

Grâce au moteur électrique, qui est couplé à la transmission, les transitions du changement sont réalisées sans perte de puissance et sont beaucoup plus douces. De plus, il est également capable de déplacer le Sián FKP 37 à basse vitesse, sans avoir besoin d'assistance moteur. En principe, lorsque vous vous gardez ou quittez le parking,



Cylindrée : V12 6,5 l 48 V hybride
Puissance : (thermique) 785 ch (électrique)
34 ch- 819 ch DIN
Couple : (thermique) 680 Nm
(électrique) 40 Nm -720 Nm
Transmission : Automatique à 7 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 1620 kg
Dimensions : 4,98 m/ 2,10 m/1,13 m
Réservoir : -- litres
Volume coffre : --- l
Pneumatiques : 255/30 R20 92Y
355/25 R21 107Y

Performances globales

Vitesse max : 350 km/h
0 à 100 : 2,8 s
Consommation : -- l/100 km
Autonomie : --- km

Motors

Auto Exception



Pour générer de l'électricité, Lamborghini a choisi d'installer un super condensateur moins lourd, plutôt qu'une batterie lithium-ion comme celle que l'on trouve dans la plupart des voitures hybrides.

Il ne faut pas non plus négliger les 720 Nm de couple maximum, qui permettent à la nouvelle Lamborghini Sián FKP 37 d'accélérer de 0 à 100 km/h en seulement 2,8 secondes et d'atteindre une vitesse maximale supérieure à 350 km/h. Tout cela grâce à une boîte de vitesses automatique à 7 rapports, qui transmet toute la puissance aux roues arrière.

Les roues sont d'ailleurs de 20 pouces sur l'essieu avant et de 21 pouces à l'arrière et bien sûr, elles

sont équipées de freins en carbone-céramique, issus directement de la compétition.

Seules 63 unités seront fabriquées (se référant à l'année de création de la marque en 1963), à un prix supérieur à 3 millions d'euros l'unité et bien que rien n'ait encore été dit, il est probable que toutes ou la grande majorité, sont déjà vendues.

En termes de design, l'ADN Lamborghini transpire de l'hypercar. Œuvre du patron du design Lamborghini Mitja Borkert, la carrosserie est ultra sportive, avec une multitude de lignes droites typiques de la "Lambo" et un clin d'œil au sulfureux concept-car appelé Terzo Millennio.



par Myriem Cherkaoui



GTC



SPORT EN TENUE DE SOIRÉE

La Bentley Continental GTC est la version cabriolet de la Bentley Continental GT que la marque britannique a présentée en mars dernier lors du Salon de Genève. Au menu, des améliorations techniques et un confort encore plus royal.





Bentley prévoit de construire entre 6.500 et 7.000 unités par an de la Continental GT, dont, selon la demande prévue, environ 40 % appartiendront à la Continental GTC. Par rapport à la version Coupé, ce cabriolet représente une augmentation de prix d'environ 20.000 euros.

Il s'agit d'un modèle de 4,85 mètres de long. L'habitacle est configuré en quatre sièges (en configuration 2+2. Et bien que les sièges arrière ne soient pas conçus pour

être utilisés fréquemment, ils offrent de l'espace pour accueillir des adultes d'une manière plus ou moins confortable. Le coffre est petit par sa longueur : il ne contient que 235 litres.

À l'extérieur, les détails les plus frappants sont les phares dynamiques à LED, avec un boîtier intérieur imitant le verre taillé, les énormes disques de frein avant (pas moins de 420 mm de diamètre, mordus par des étriers fixes à 8 pistons), l'inscription "12" après les



passages de roue avant, qui fait référence au nombre de cylindres du moteur et les lignes minces des ailes arrière.

La capote, quant à elle, est à trois couches, à commande électrique et pliée en Z. Une fois rétractée, elle est complètement cachée sous un couvercle. Il faut 19 secondes pour l'ouvrir ou la fermer et elle peut être manœuvrée jusqu'à 50 km/h. Bentley affirme que ce nouveau GTC est de 3 dB plus silencieux que son

prédécesseur.

Le châssis GTC est un châssis multi-matériaux, utilisant une combinaison d'aciers ultra-haute, à haute et moyenne résistance, ainsi que des composants en aluminium coulé et estampé. Par rapport à la précédente GTC, Bentley indique qu'elle est 5 % plus rigide et 20 % plus légère. La différence de poids avec la version coupé est de 170 kilos.

L'intérieur est très qualitatif, dans presque tous



les aspects. Le design est élégant, l'habitabilité est exceptionnelle et les matériaux sont inégalés. Par exemple, couche après couche, Bentley investit 10 mètres carrés de bois à l'intérieur de chaque GTC !!! De plus, les sièges, à 20 réglages différents, offrent un confort exceptionnel.

Un détail dont Bentley est particulièrement fier est

l'écran rotatif du tableau de bord. Il s'agit d'un module rotatif, avec trois côtés : un écran de 12,4 pouces, une surface lisse et une surface avec trois élégants indicateurs analogiques : température extérieure, cap et chronomètre.

Au chapitre mécanique, le GTC est proposé avec un seul moteur 6.0 W12 biturbo de 635 ch (à 6.000 tr/min) et

Moteur : 6.0L W12 inj. directe biturbo
Puissance : 635 ch à 5000 tr/min
Couple : 900 Nm à 1350 tr/min
Transmission : Double embrayage 7 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 2224 kg
Dimensions : 4,85 m/ 1,97 m/1,40 m
Réservoir : 90 l
Volume coffre : 358 l
Pneumatiques : 275/40R20/275/40R20

Performances globales

Vitesse max électrique : 333 km/h
0 à 100 : 3.7 s
Consommation : 12.20 l/100 km
Autonomie : 738 km



pas moins de 900 Nm (disponible entre 1.350 et 4.500 tr/min). Bien que ce moteur partage l'architecture et la cylindrée de l'ancienne W12, Bentley assure qu'il est totalement nouveau et que la réponse lors de la livraison du couple maximum est 3 fois plus rapide que dans le moteur précédent. La transmission est, quant à elle automatique, avec double embrayage et huit

vitesses. Le couple est transmis aux roues arrière, bien qu'une partie puisse être transmise aux roues avant, en reliant l'essieu au moyen d'un embrayage multidisque commandé par un système électro-hydraulique. Selon le mode de conduite choisi, le système peut envoyer entre 38 % (modes Bentley et Confort) et 17 % (mode Sport) du couple à l'avant.



TIGUAN

LA BONNE AFFAIRE

Il était temps pour le Tiguan de muer en Tiguan Evolution, en subissant une refonte totale pour accentuer son avance sur ses concurrents. Au menu, un enrichissement en équipements de confort et de sécurité, accompagné d'une baisse tarifaire.







Le nouveau Tiguan a été présenté pour la première fois au Salon de Francfort 2015. Il s'agit de la deuxième génération du SUV compact de Volkswagen, qui s'est vendu à plus de 2,8 millions d'unités depuis son lancement sur le marché en 2007. Produit à Wolfsburg, le Tiguan est un modèle très important pour la marque. C'est le quatrième modèle de Volkswagen le plus vendu dans le monde.

Le Tiguan Evolution ne présente pas de changements esthétiques. Mais il est toujours utile de rappeler quelques caractéristiques du modèle actuel. Ainsi, on constate que son design rectiligne n'a pas grand-chose à voir avec la silhouette arrondie de son prédécesseur. La plus grande hauteur de la ligne de caisse, la surface vitrée plus petite et le nouveau devant rendent son

apparence plus dynamique et musclée. La partie avant, quant à elle, se distingue par la nouvelle calandre, qui s'élargit progressivement dans la gamme Volkswagen, avec trois ailettes chromées horizontales et au centre, le logo de la marque bien visible. De profil, la ligne de tension, qui commence à l'aile avant, continue à travers les portes et se termine à l'arrière, traduit un élément de design que Volkswagen a baptisé Tornado.

Côté dimensions, l'actuel Tiguan est 6 centimètres plus long (4,49 m), 3 centimètres plus large (1,84 m) et 3,3 centimètres plus bas que son prédécesseur. Son empattement a également augmenté, de 7,7 centimètres, à 2,68 mètres.



La première nouveauté qu'apporte ce Tiguan refondu se situe au niveau de l'équipement des trois finitions disponibles : Confort, Carat et Executive. Ainsi, le chrome extérieur et intérieur, le capteur de pluie, l'allumage automatique des feux et des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement font leur entrée dès la première finition Confort. La finition Carat s'enrichit pour sa part du toit panoramique,

de la climatisation Tri-Zone et du système Easy Open, incluant l'ouverture des portes mains libres, le démarrage sans clé et le coffre à ouverture virtuelle. La nouvelle gamme bichonne également le passager, en lui offrant un accoudoir central arrière et 2 lampes de lecture LED à l'avant, des tablettes d'aviation, ainsi que des miroirs de courtoisie éclairés. La montée en gamme apporte par ailleurs plus de



connectivité, avec un ordinateur de bord Premium couleur dès l'entrée de gamme. La fonction AppConnect, compatible avec Iphone/ VW Media Control, ainsi qu'un tableau de bord digital « Active Info Display », sont disponibles de série sur la version Exécutive. Enfin, toutes les versions sont désormais dotées de 8 haut-parleurs au lieu de 4.

Au chapitre mécanique, le Tiguan Evolution est

proposé en version manuelle, avec une boîte à vitesses à 6 rapports, ainsi qu'en version automatique avec une boîte à vitesses DSG 7 rapports 4x4. Les deux versions bénéficient d'une motorisation de 2.0l TDI, d'une puissance de 110 CV pour les 4X2 BVM et de 150 CV pour les 4X4 BVA. Les versions Confort et Carat sont proposées en BVM et BVA, alors que la version Exclusive n'est disponible qu'en BVA uniquement.

Cette nouvelle gamme est disponible sur le marché à partir de 269.000 DH BVM pour la finition Confort et culmine à 434.000 DH pour la finition la plus chic, Exécutive.



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

PAOLO GARELLA

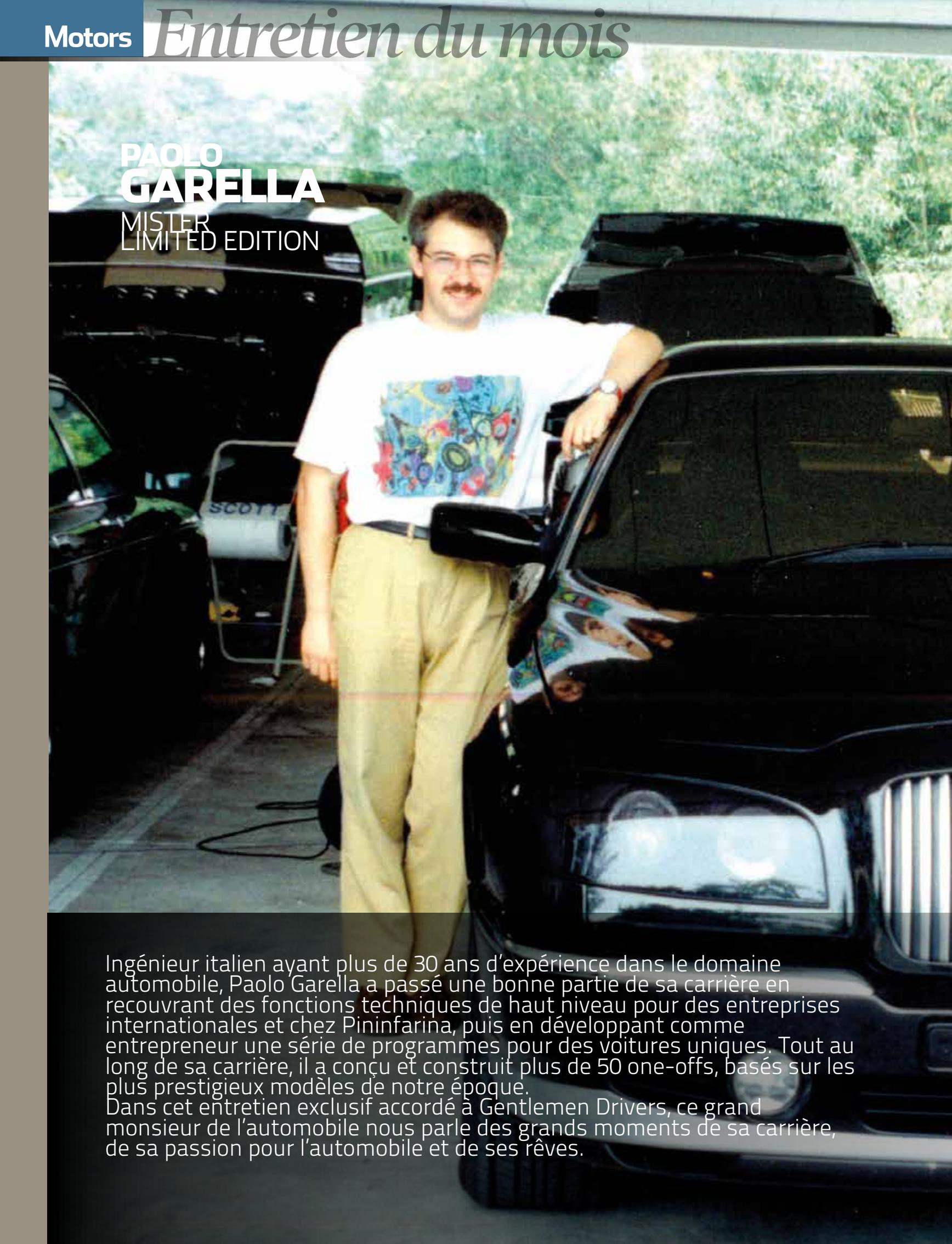
MISTER LIMITED EDITION





**PAOLO
GARELLA**

MISTER
LIMITED EDITION

A photograph of Paolo Garella, a man with a mustache and glasses, wearing a white t-shirt with a colorful abstract graphic and khaki pants. He is standing in a garage, leaning his right arm on the hood of a black car. In the background, another car is visible with its hood open, and a white air compressor with the name 'SCOTT' on it. The scene is brightly lit, suggesting daylight coming from a window or open garage door.

Ingénieur italien ayant plus de 30 ans d'expérience dans le domaine automobile, Paolo Garella a passé une bonne partie de sa carrière en recouvrant des fonctions techniques de haut niveau pour des entreprises internationales et chez Pininfarina, puis en développant comme entrepreneur une série de programmes pour des voitures uniques. Tout au long de sa carrière, il a conçu et construit plus de 50 one-offs, basés sur les plus prestigieux modèles de notre époque. Dans cet entretien exclusif accordé à Gentlemen Drivers, ce grand monsieur de l'automobile nous parle des grands moments de sa carrière, de sa passion pour l'automobile et de ses rêves.



BM 8877

PAOLO GARELLA

MISTER LIMITED EDITION



Quand avez-vous commencé à vous intéresser aux voitures ?

1)-Comment vous êtes-vous passionné pour l'automobile ?

Je savais dès l'âge de cinq ans que je voulais faire carrière dans l'automobile. Après avoir vu le concept Ferrari Pinin- la première et toujours la seule Ferrari quatre portes jamais produite - au Salon de l'auto de Turin en 1980, je m'étais engagé à devenir ingénieur et à créer des modèles uniques en leur genre.

2)-Après la fin de vos études, vous avez démarré votre carrière dans l'automobile ?

Peu de temps après avoir obtenu mon diplôme d'ingénieur mécanicien au Politecnico de Turin, en Italie, j'ai décidé de m'installer au Luxembourg où j'ai travaillé pendant cinq ans comme ingénieur d'essais au Centre Technique International de Goodyear. Avec Goodyear, j'ai eu l'occasion de travailler sur le développement du circuit de Mireval et de tester quelques belles voitures. Aujourd'hui, certains de mes anciens collègues de Goodyear sont toujours mes bons amis.

3)-Et votre expérience chez Albatech ?

De retour du Luxembourg, j'ai travaillé pendant trois ans chez Albatech où j'ai d'abord codirigé une série de projets de véhicules hybrides et électriques innovants, puis je suis devenu responsable technique de l'Alba Group C Motor Racing.

4)-Comment avez-vous intégré le célèbre designer Pininfarina ?

J'ai été recruté par Pininfarina en 1992 pour diriger le département d'ingénierie et de fabrication de prototypes. Dix ans plus tard, Andrea Pininfarina m'a

chargé de diriger le groupe de travail de l'entreprise chargé de la réorganisation des services d'ingénierie au sein des sociétés du groupe.

En 2002, j'ai été chargé de la création et du développement de "Pininfarina Special Projects", une division de l'entreprise dédiée à la conception, au développement technique et à la fabrication haut de gamme et au conseil industriel.

Sous ma direction pendant 7 ans, Pininfarina Special Projects a réalisé cinq projets majeurs de luxe ponctuels, réaffirmant le leadership de l'entreprise dans le domaine des voitures exclusives et uniques et a géré et conseillé le démarrage de centres d'ingénierie et de recherche en Jordanie, au Portugal et dans d'autres pays.

5)-Quels sont les projets de « Pininfarina Special Projects » qui vous ont marqué le plus ?

Il y a d'abord Hyperion qui est une voiture sur mesure dérivée du coupé Rolls-Royce Drophead. Son nom provient de l'un des Titans de la mythologie grecque, pour souligner sa puissance architecturale et figurative. Le projet a été conçu par le client de l'époque, le Gentleman britannique M. Roland Hall, avec un objectif clair en tête : combiner "le meilleur avec le meilleur" et produire une voiture avec passion et aux normes de qualité les plus élevées. Mon rôle en tant que gestionnaire de programme pour le projet Hyperion a impliqué un énorme effort pour combiner l'objectif de style (une réinterprétation moderne de l'attrait des voitures de luxe vintage des années 30) avec les exigences du développement technique.

Ensuite la Ferrari 612 Kappa. Quand Peter Kalikow



Biographie :

1959 : naissance à Bra, en Italie.

1983 : obtention du diplôme en Génie mécanique de l'Université Polytechnique à Turin, en Italie.

1984 : début de carrière en tant qu'ingénieur d'essais au Centre Technique International de Goodyear à Luxembourg.

1989 : Responsable Technique de l'Alba Group C Motor Racing pendant 3 ans avec PTI-Albatech à Turin.

1992 : recrutement par Pininfarina en 1992 pour diriger le département d'ingénierie et de fabrication de prototypes.

1999 : prend la direction du groupe de travail de l'entreprise chargé de la réorganisation des services techniques du groupe Pininfarina.

2002 : participe à la création et le développement de "Pininfarina Special Projects", la division de l'entreprise dédiée à la conception, au développement technique et à la fabrication de voitures haut de gamme.

2010 : collabore en tant que Consultant pour CEIIA, au Portugal et recruté par Momo Corporation LLC en tant que Program Manager pour le projet Momo Mirage.

2014 : création de Manifattura Automobili Torino (MAT)

PAOLO GARELLA

MISTER
LIMITED EDITION

a demandé, en 2005, à Pininfarina de fabriquer une voiture sur mesure, je me suis envolé pour New York et l'ai rencontré dans son bureau. J'ai tout de suite été impressionné par la vue dégagée du client sur sa prochaine voiture de rêve : "Je souhaite un nouveau corps avec des différences si subtiles par rapport à l'original qu'à première vue, seuls 10% des connaisseurs de Ferrari peuvent le reconnaître", a-t-il déclaré.

Peter Kalikow, qui n'est pas nouveau dans la création d'une voiture, s'est activement impliqué dans le développement du projet et sept mois après le lancement du projet, une superbe "Ferrari 612 Kappa by Pininfarina" a montré ses lignes fines comme invitée spéciale au Concours d'Élégance de la Villa d'Este.

6)-Vous avez également travaillé avec Kalikow sur le projet Momo Mirage ?

Travailler pour le magnat américain Peter Kalikow est toujours un défi et le projet Momo Mirage était sans pareil. Recréer en 2011 le même processus et les mêmes techniques que dans les années 60 n'a pas été facile, mais la vision et la détermination de Peter Kalikow étaient très claires.

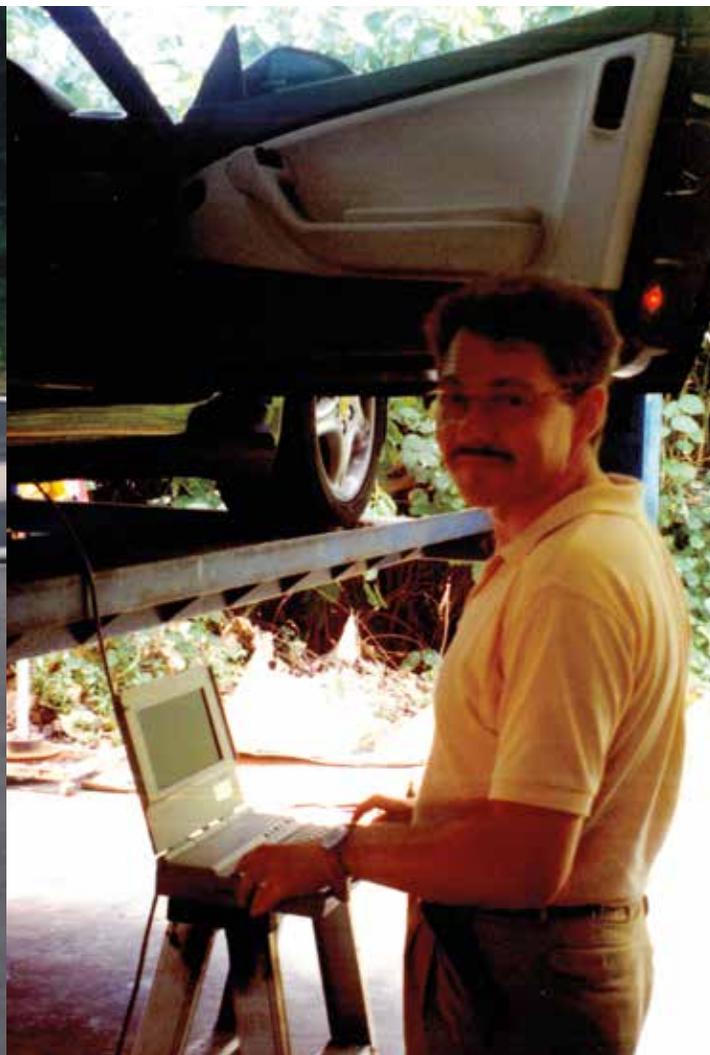
Après deux ans de travail, nous avons non seulement recréé une voiture formidable, mais nous avons aussi impliqué et formé de jeunes ingénieurs sur la façon dont une voiture va ensemble, comment elle est construite et comment l'amour, le dévouement et l'engagement peuvent créer des pièces maîtresses.

Une fois de plus, la vision de Peter n'a pas seulement créé une grande voiture, mais aussi des opportunités et un développement dans le monde de l'automobile.

7)-Et que représente pour vous le projet P4/5 Competizione de Glickenhaus ?

En 2009, Jim Glickenhaus m'a proposé de produire un prototype dérivé du P4/5 destiné à la compétition. Avec l'apport de conception et de fabrication d'un grand nom du monde de la course automobile, L.M. di Gianetti, le projet P4/5 Competizione a été conçu sous ma supervision et en 2011, la voiture - développée à partir d'une Ferrari 430 Scuderia et une Ferrari 430 GT2 - a fait son apparition sur la scène en montrant un esprit automobile vintage qui combine passion et compétence, artisanat et culture industrielle. Depuis la toute première compétition, toute l'équipe P4/5 Competizione, sous la direction de la Scuderia Cameron-Glickenhaus, a fait preuve d'un véritable esprit de compétition, concentrant l'attention à la fois sur le défi sportif lui-même, mais aussi sur le partage, à travers les réseaux sociaux, de cette expérience unique





avec les fans dans le monde. La P4/5 Competizione a commencé en 2011 son premier défi de course sur le circuit du Nürburgring, largement considéré comme le circuit le plus exigeant et le plus difficile du monde. Pendant les 24 Heures du Nürburgring, l'équipe s'est montrée déterminée, d'une manière ou d'une autre, à terminer. Lorsque le drapeau à damier est tombé, la P4/5C avait parcouru 133 tours, terminant au 39e rang au général et à la deuxième place de sa catégorie. Les organisateurs du Nürburgring ont décerné à la P4/5C un Trophée du Constructeur pour avoir présenté une nouvelle voiture importante. Peu après la course, la P4/5 Competizione a pris des vacances bien méritées par une exposition d'un mois au Musée National de l'Automobile de Turin....

8)-Et vous avez relevé ensemble un nouveau défi en 2013 ?

Grâce au collectionneur américain Jim Glickenhaus et à sa passion pour les voitures sportives exclusives, un nouveau défi passionnant a été lancé en septembre 2013 nommé SCG003C. La première mondiale a eu lieu au Salon international de l'automobile de Genève 2015, où le public a pu découvrir la première des 5 voitures de course construites et le modèle de la version Stradale qui a ensuite été présenté au GIMS 2017. La SCG003 est une toute nouvelle GT, inspirée des dernières technologies développées dans la série LMP1/LMP2. Les surfaces de la voiture ont été façonnées par le travail combiné de la talentueuse équipe de style de Granstudio, dirigée par Lowie Vermeersch et Goran

PAOLO GARELLA

MISTER LIMITED EDITION

Popovic et soutenue par Ing. Paolo Catone, le père de nombreuses voitures de sport de course à succès. La structure entièrement en fibre de carbone a été conçue pour obtenir un maximum de rigidité et de flexibilité. Le cadre arrière en fibre de carbone maintient les points de suspension et peut être facilement remplacé pour permettre l'utilisation de différents moteurs sur la même plate-forme. La SCG003C a participé aux courses du championnat VLN et aux 24 Heures du Nürburgring de 2015 à 2017.

9)-Comment le projet de la New Stratos a-t-il commencé ?

Le projet a commencé il y a quelques années, lorsque j'étais responsable de projets spéciaux chez Pininfarina, et c'était la seule fois où j'ai commencé comme employé de Pininfarina et que j'ai terminé comme consultant pour Michael Stoschek. J'ai donc quitté Pininfarina pendant la construction de la voiture, mais je suis resté attaché au projet. Nous avons eu beaucoup de discussions entre Pininfarina et le client pour déterminer si la voiture devait entrer en production, mais à ce moment-là, cela ne s'est pas produit pour beaucoup de raisons qui, je pense, ont été un peu exagérées. Mais la réalité était que personne ne s'intéressait vraiment à ce qui allait devenir une production en série.

10)-Tout est donc venu de Michael Stoschek au début. C'est l'homme derrière la New Stratos ?

Oui, c'est vraiment l'homme qui voulait que ça arrive. C'est probablement le projet unique le plus raffiné que j'ai jamais réalisé. Il y a des composantes qui n'avaient jamais été faites auparavant à ce niveau, grâce à la force de Brose, dont Michael Stoschek est le président. Je suis donc allé voir Michael et je lui ai demandé s'il accepterait de m'accorder une licence pour le projet d'une série de 25 voitures, et il a eu la gentillesse de me dire "oui, pourquoi pas" et m'a donné quelques directives sur la façon dont la voiture doit ressembler comme pour les couleurs. Nous avons donc commencé. Nous avons présenté la voiture à Genève, et ce fut immédiatement un grand succès. Nous avons reçu des demandes du monde entier, plus d'une centaine.

11)-C'est déjà beaucoup plus que ce dont vous aviez besoin.

Oui, et nous avons vraiment senti l'intérêt qui existe encore pour Lancia en tant que marque en général, l'amour et l'attachement des Italiens et des Européens à ce genre de voitures - Stratos, Delta...

12)-Avez-vous demandé une autorisation de Lancia





pour la nouvelle Stratos ?

Même en 2008, lorsque le projet a démarré, Michael était déjà en contact avec Lancia et ils lui ont répondu qu'ils n'étaient pas intéressés, mais qu'ils n'avaient jamais protégé le nom ou la marque comme marque. Ils ont dit qu'il n'y avait pas d'avenir chez Lancia pour ce genre de produit, que Lancia était connue aujourd'hui pour les petits et moyens véhicules de luxe. On leur a proposé de montrer la voiture, de faire partie du projet, mais ils n'étaient pas intéressés.

13)-Comment avez-vous géré la rareté et en temps le grand flux des demandes ?

La vérité est que les grands constructeurs peuvent vendre des voitures assez facilement. Il est également vrai que la plupart des annonces sont faites parce que les constructeurs jouent sur le fait qu'ils ont des concessionnaires, et les concessionnaires sont plus ou moins obligés d'accepter certaines voitures. Aujourd'hui, il y a des acheteurs, il y en a beaucoup plus qu'il y a de dix ans, mais pour un petit fabricant comme nous, il y a toujours un peu de scepticisme quant à la qualité de ce que nous pouvons livrer. Nous avons investi dans la construction d'une voiture de démonstration pour montrer que nous sommes sérieux, que nous investissons sérieusement, et que nous ferons d'autres choses après la nouvelle Stratos. Nous proposons donc un contrat de réservation aux clients potentiels qui doivent laisser un acompte, non remboursable. Chaque jour, nous avons eu des gens intéressés sous une forme ou une autre.

14)-Alors techniquement, comment ça marche pour passer une commande ? Les clients doivent vous apporter une Ferrari F430 et faire un dépôt ?

Oui, le client ramène une F430 et nous en faisons la nouvelle Stratos. Le coût de la transformation s'élève à 560 000 €, et il peut alors choisir différentes options pour sa voiture. La seule chose que nous facturons en supplément, c'est l'aspect en fibre de carbone. Toute la voiture est en carbone, mais il y a une quantité encore plus élevée de carbone pour un modèle à l'allure carbone.

15)-Qu'est ce qui caractérise la New Stratos ?

La New Stratos, qui est une réinterprétation moderne de la voiture emblématique des années 70, arbore un design frappant et la plate-forme de base polyvalente a permis la réalisation d'un supercar adapté à l'utilisation quotidienne ainsi que la possibilité d'avoir une version GT Racer et une version Safari. Un moteur de Ferrari retravaillé pour avoir 540 ch et des suspensions spécialement adaptées ont été conçus pour assurer une expérience de conduite inoubliable.

16)-Reproduisez-vous le V8 Ferrari ?

Nous changeons l'échappement et l'admission, avec à la clé une augmentation d'environ 10 % du couple, et nous obtenons 540 ch. L'objectif est d'avoir un couple uniforme. Nous travaillons également sur la boîte de vitesses de la F430 standard. Car quand on pousse fort, c'est acceptable mais quand on y va doucement, c'est un peu trop lent. Nous essayons donc d'améliorer

PAOLO GARELLA

MISTER
LIMITED EDITION

les choses. Ce problème ne se pose pas pour la Scuderia, mais le hic est son prix qui devient indécemment sur le marché.

17)-Quel est le poids de la New Stratos comparé à la F430 ?

Nous sommes environ 100 kilos de moins que la F430, soit environ 1300 kg. A spécifications égales, nous sommes 100 kilos de moins !

18)-Racontez-nous votre expérience de travailler sur des projets pour le compte du Sultan de Brunei .

Travailler sur les projets spéciaux de Brunei au début des années 90 en tant que directeur du prototype de Pininfarina n'était pas seulement une expérience professionnelle extraordinaire. C'était aussi un souvenir inoubliable fait de lieux, de gens et d'amis avec qui j'ai partagé des journées spéciales dans un monde exotique si lointain.

19)-Vous aviez un profond attachement pour le projet Fiat 500 Pick-up de Pininfarina .

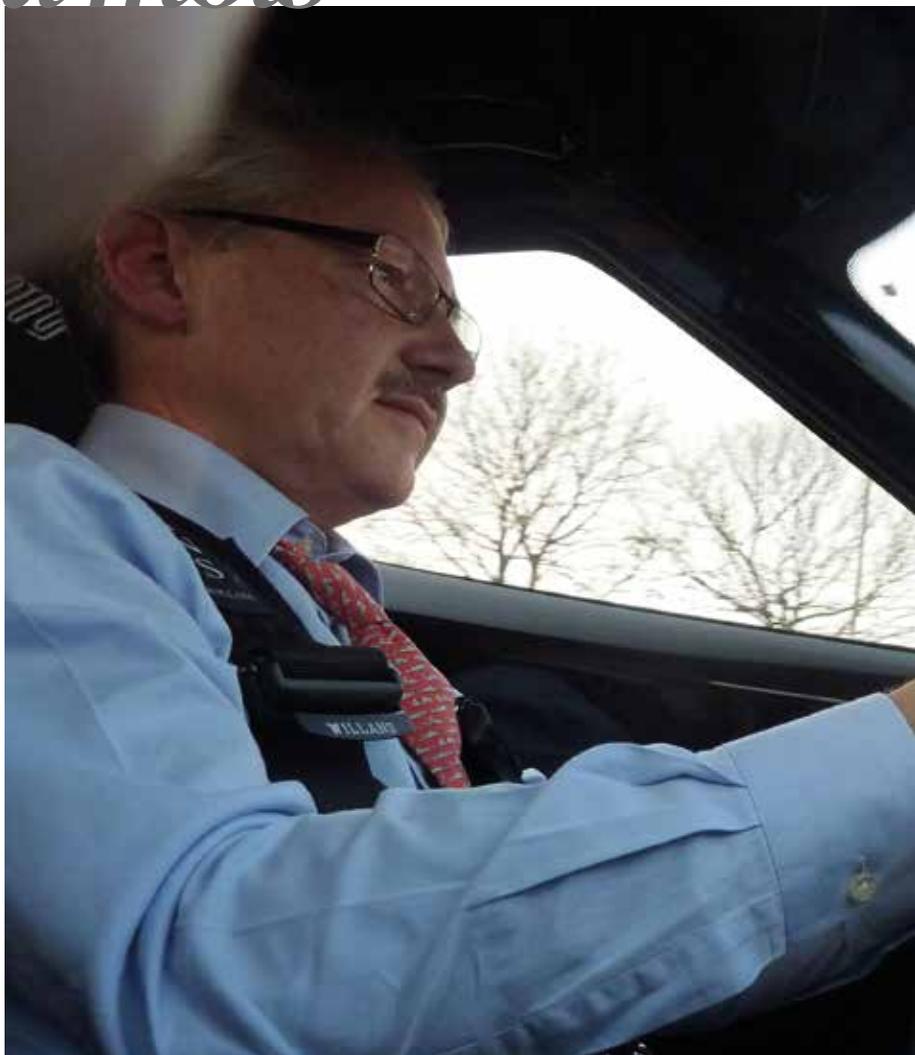
La Fiat 500 Pick up 4WD est un Concept de Pininfarina pour un pick-up ouvert 2+2 places, basé sur une mécanique Fiat 500 de 1992. Le résultat de la recherche Style est une voiture polyvalente à transformer en minivan, berlinetta, cabriolet ou coupé avec des accessoires spécialement conçus. J'étais encore chez Albatech à l'époque et j'ai travaillé sur la conception et le développement des suspensions arrière et de l'équipement 4RM. Ce fut un grand plaisir et une grande réussite lorsque nous avons finalement regardé la voiture courir et le 4x4 fonctionner ! Mon affection pour ce projet était si profonde qu'en 2007, j'ai demandé à Andrea Pininfarina de me vendre la voiture, ce qu'il a accepté de faire.

20)-Vous-êtes réputé pour être un fan de Pebble Beach .

Le Concours d'Elégance de Pebble Beach est un événement caritatif automobile organisé chaque année en Californie, et il est considéré comme l'événement le plus prestigieux en son genre. Depuis 2006, lorsque j'ai assisté pour le compte de Pininfarina au dévoilement du P4/5 de Jim Glickenhaus et à la présentation de la Ferrari 612 Kappa par Peter Kalikow, c'est devenu un de mes événements automobiles incontournables.

21)-Et quid du concours d'élégance de Villa d'Este ?

Je crois que le Concours d'Elégance de la Villa d'Este est le meilleur événement européen en son genre, pour le nombre de voitures de prestige venant du monde entier et pour l'endroit merveilleux sur le lac de Côme où elles peuvent être exposées. Toutes les voitures sur lesquelles j'ai travaillé en tant que





Program Manager ont été exposées et dans la plupart des cas récompensées à Villa d'Este, ce qui me rend particulièrement liée à cet événement.

22)-Et comment avez-vous l'idée de créer votre propre entreprise ?

En novembre 2014, j'ai décidé de financer ma propre entreprise automobile pour répondre à la demande croissante de projets spéciaux reçus par mes clients traditionnels et nouveaux. Manifattura Automobili Torino (MAT), c'est le nom de mon entreprise, est située au cœur de la zone de carrosserie de Turin, en hommage à l'excellence artisanale reconnue de la région du Piémont nord italien. Aujourd'hui, MAT est le seul constructeur automobile capable de concevoir, développer et construire une voiture neuve, qu'il s'agisse d'une voiture de course ou d'une voiture légale, à partir d'une feuille blanche ou en travaillant sur l'évolution d'une voiture donnée. Commander un projet de voiture unique à MAT, c'est s'assurer que le résultat final reflète les idées et les points de vue du client, ses émotions intérieures et ses aspirations complexes. La création d'un tel artisanat est pour moi et mon entreprise un processus long et mais très agréable. Rien n'est plus éloigné d'une chaîne de production. Rien n'est plus éloigné de la routine.

23)-Comment se traduit votre passion pour les voitures ?

J'exprime mieux ma passion pour les voitures, quand je les conduis tout simplement .

24)- Vos hobbies ?

Je suis fan d'aventures et de la découverte d'endroits exotiques. Parmi mes souvenirs les plus agréables, et un défi de trekking partagé avec ma femme Ivana. Ensemble, nous avons décidé de partir sur les traces d'un puissant Empire et avons plongé dans l'ancienne Grande-Bretagne romaine. Une expérience unique qui restera longtemps dans nos cœurs.



STRATOS

Quand on évoque les rallyes du championnat du monde (WRC), elle s'impose naturellement comme la référence absolue. La Lancia Stratos est, en effet, l'arme fatale qui s'est imposée à maintes reprises sur les rallyes aux quatre coins de la planète et a conquis les fans de cette discipline, par ses qualités routières hors-pair.

LANCIA STRATOS
**LA REINE DES
RALLYES**







Dessiné par le styliste Marcello Gandini sous la direction de Nuccio Bertone, le Zero a volé la vedette et a suscité l'intérêt du directeur de l'équipe Lancia, Cesare Fiorio. Ce dernier a imaginé une voiture au style similaire, construite spécialement pour le rallye. C'est la naissance du concept-car Stratos Zero.

Au Salon de Turin en octobre 1970, Bertone présente le concept-car Stratos Zero, en utilisant le train de roulement et des pièces provenant d'une Lancia Fulvia accidentée. Dessiné par le styliste Marcello Gandini sous la direction de Nuccio Bertone, le Zero a volé la vedette et a suscité l'intérêt du directeur de l'équipe Lancia, Cesare Fiorio. Ce dernier a imaginé une voiture au style similaire, construite spécialement pour le rallye. Le règlement exigeait que 500 exemplaires soient construits pour homologuer la voiture en vue de sa qualification dans le Groupe 4, ce qui nécessitait un engagement financier non négligeable, mais Fiorio a rapidement obtenu l'approbation de la direction de Fiat pour en faire une réalité. La voiture s'appellerait la Lancia Stratos HF ou "Haute Fidélité".

Une œuvre de Marcello Gandini

Par l'intermédiaire de Marcello Gandini, Bertone est rapidement engagé pour le style et la production de la carrosserie et du châssis. Fiorio s'empresse alors de rassembler d'autres ingrédients pour son chef-d'œuvre. L'ancien chef mécanicien de Lamborghini, Giampaolo Dallara, responsable du développement du Countach et Mike Parkes, ancien chef mécanicien expérimental F1 chez Ferrari, ont été recrutés. Enfin, l'Italien Sandro Munari, l'as du rallye, a été embauché pour la réalisation des tests.

Un moteur de Ferrari

Fiorio avait maintenant besoin d'un moteur flexible, mais fiable. Il devait être adapté à une utilisation dans la voiture de série, mais aussi capable d'être compétitif. Le V4 Fulvia de 1,6 litre qui propulse le concept-car Stratos Zero a été envisagé, mais rapidement jugé inadéquat, tout comme l'Inline-4 à DACT de la Lancia Beta. Quelque chose de plus substantiel était nécessaire.

Par coïncidence, le cycle de vie de la Ferrari 246 Dino était presque terminé. Le Dino avait été un grand vendeur pour Ferrari, en grande partie grâce à son moteur V6 de 195 chevaux efficace, fiable et bien équilibré. En 1972, Fiorio a approché Enzo Ferrari au sujet de l'acquisition de certains des derniers moteurs Dino pour l'utilisation dans la Stratos et comme le Commentadore était seulement concerné par la concurrence en Formule 1, Ferrari a accepté le deal et l'ingrédient final qui manquait à Cesare Fiorio est venu finalement de la Scuderia Ferrari.

Un an après que le concept Stratos Zero ait séduit le public du Salon de Turin, le monde du rallye a été chamboulé, lorsque la Lancia Stratos HF a été dévoilée. Elle ne ressemblait guère au concept du Zéro au-delà de sa silhouette en forme de coin de fromage. La HF était à nouveau basse et large, mais beaucoup plus courte et tronquée. Elle a été construite dans un but si précis pour gagner dans les courses de rallye que les détails étaient à la limite de l'épouvantable, pour une voiture légale pour la route, destinée au grand public. Son pare-brise ressemblait à la visière d'un casque de protection et les vitres latérales ne s'abaissaient que partiellement, donnant l'impression que le régulateur



Un an après que le concept Stratos Zero ait séduit le public du Salon de Turin, le monde du rallye a été chamboulé, lorsque la Lancia Stratos HF a été dévoilée.

était peut-être cassé ! La voiture avait d'horribles angles morts à cause des contreforts peu profonds de la coquille arrière et des persiennes qui recouvraient la lunette arrière.

Les choses n'avaient pas beaucoup de sens à l'intérieur non plus. Le volant et les pédales étaient inclinés de 20 cm plus près du centre du véhicule que le siège et un groupe d'instruments, qui plaçait les petits indicateurs d'accessoires devant et au centre, tandis que le compte-tours et l'indicateur de vitesse

étaient derrière le côté droit du volant. La voiture convenait parfaitement à un conducteur petit et gros, avec les membres et la vision périphérique d'une mante religieuse. Les seuils de portières étaient si larges qu'ils comportaient des godets pour y loger le conducteur et le casque du copilote. De l'espace dans le coffre ? Il n'y en avait pas vraiment.

Une championne des rallyes

Sur la piste, la Stratos était plus que redoutable. Lors de sa première saison en 1973, elle remporta la victoire



à domicile à San Remo et après quelques petits bugs cette année-là, elle rafla le Championnat du monde des rallyes (WRC) à trois reprises en 1974, 1975 et 1976. Elle était extrêmement performante, lorsqu'elle était menée par des pilotes comme Björn Waldegaard et Sandro Munari, qui ont ensuite développé une relation spéciale avec la Stratos, remportant toutes ses victoires en rallye WRC. Munari a maîtrisé l'étrange capacité de cette petite machine à survivre à la moindre poussée de la pédale d'accélérateur, ce qui la rend très

facile à placer dans un virage avec une précision inouïe, mais aussi très dangereuse entre de mauvaises mains, car le moindre écart de concentration, peut provoquer une catastrophe. L'italien faisait souvent du spectacle, en se servant de l'allure enjouée de la voiture pour la lancer dans les virages sur le côté et l'en faire sortir, en poussant très fort le moteur, qui crachait des flammes. Après la saison 1976, la Stratos a été retirée de l'équipe de l'usine. La politique interne a nécessité le passage à la FIAT 131, mais dans les mains des corsaires, la



Stratos est restée compétitive en WRC pendant près d'une demi-décennie de plus. La voiture a remporté sa dernière victoire officielle au Tour de Corse en 1981, avant que la folie des voitures du Groupe B des années 1980 ne rende tout le reste obsolète.

Dans un étrange revirement, peut-être sous l'impulsion de l'ingénieur Mike Parkes, FIAT a préparé deux voitures pour une compétition en Groupe 5, se déroulant en circuit fermé. Le groupe 5 se composait

principalement de rallyes de courte distance sur asphalté avec des règles plus souples et des limitations sur les modifications. Bien qu'elle n'ait jamais vraiment été compétitive face aux puissantes Porsche 935, la Stratos du Groupe 5 a remporté des victoires lors des Giro D'Italia de 1976 et 1977. Suite à un incendie qui a détruit l'une des voitures et à la mort de Parkes en 1977, le développement du Groupe 5 Stratos s'est brusquement arrêté et la seule voiture restante a été



vendue à un collectionneur au Japon. La façon dont la Stratos a réécrit l'histoire du rallye la place en tête de liste pour tout collectionneur de voitures fan de rallye. Sur les traces de la Stratos de Cesare Fiore, tous les constructeurs qui voulaient être compétitifs en WRC, ont conçu des voitures spécialement pour le rallye. Cette évolution constante nous a conduit à la période la plus passionnante du rallye, dans les années 1980, lorsque les voitures

de rallye du Groupe B frôlaient la folie, tout cela grâce à l'étincelle générée par la Stratos. Les règles actuelles de la WRC exigent un nombre de véhicules de production si élevé qu'il serait financièrement écrasant pour quiconque tenterait de créer une voiture de rallye spécialement conçue à cet effet. La Stratos, à l'instar de ce beau morceau de fromage auquel elle ressemble, a été fabriquée au bon moment, avec les bons ingrédients et ne sera plus jamais reproduite.

DUCATI

MONSTER 821 STEALTH

LE MONSTER FURTIF

Le Monster 821 rend hommage à l'héritage du Monster 900, qui a révolutionné il y a plus de 25 ans le monde de la moto et qui a établi la référence pour toutes les motos sportives nues.





Le design du nouveau Monster 821 Stealth, avec sa livrée spécifique noir mat et rouge, est fidèle aux lignes originales de la moto née en 1993, mais revisitée avec une touche de modernité. La silhouette et le réservoir inimitable sont également munis d'un crochet de fermeture, tout comme le premier Monster. En 2018, la Ducati Monster 821 a été affûtée, pour suivre les lignes de ses trois grands frères, les Monster 1200, Monster 1200S et Monster 1200R.

Avec ses performances sportives et son agilité, le nouveau Monster 821 Stealth a été conçu pour un plaisir de conduite maximal. Les performances du moteur Testastretta 11° de 109 ch sont améliorées par le Pack Sécurité Ducati (ABS et Ducati Traction Control) et les Riding Modes (sport, tourisme, urbain), qui garantissent toujours et partout une sécurité maximale. Il est à noter que cette mécanique est épaulée par une aide aux changements de rapports, qui fonctionne dans les deux sens et un contrôle de traction à 3 niveaux d'intervention. Le Monster 821 est également disponible en version avec 35 kW de puissance régulée.

Le moteur Ducati Testastretta 11° à faible entretien du Monster 821 permet des intervalles d'entretien particulièrement longs et des coûts d'exploitation réduits, avec des vidanges d'huile tous les 12 mois (15.000 kms) et des changements de soupapes et de courroies tous les 30.000 km.

La partie cycle a également eu droit à des améliorations de bon aloi. Ainsi, elle reçoit une fourche exclusive Kayaba de 43 mm et 130 mm de débattement, réglable en compression et détente et un amortisseur réglable en précontrainte. Et pour encore plus de grip, le Monster Stealth se dote d'une monte Pirelli Diablo Rosso III, gage de sérénité de et de plaisir de pilotage. Le freinage, quant à lui, fait appel à des éléments Brembo M4-32, des disques de 320 mm et un système ABS évolué.

Enfin, le Monster 821 Stealth soigne son ergonomie, pour offrir plus de confort et de fonctionnalité. C'est le cas de sa nouvelle selle redessinée, munie d'un réglage en hauteur, permettant d'accueillir dorénavant les pilotes de toutes tailles. Idem pour le nouveau tableau de bord TFT couleur doté d'une jauge à carburant et d'un indicateur de rapport engagé qui offre une lisibilité exemplaire.



BREITLING

1884

Bentley B06 S MONTRE GRAND TOURISME

La Breitling pour Bentley B06 S est une version plus compacte du modèle précédent, équipée du système "chronographe 30 secondes" de Breitling.

La Breitling originale pour Bentley B06 avait un boîtier massif de 49 mm. La nouvelle version "S" (probablement "S" pour "petit") a été réduite à un diamètre plus modeste de 44 mm - toujours sur le grand côté, mais peut-être un ajustement plus élégant pour de nombreux poignets. Tous les indices de design Bentley de la collection sont présents : un motif moleté, reprenant l'aspect des calandres des radiateurs des voitures Bentley, est gravé sur la lunette et également estampé en fond de cadran (disponible en noir ou en "Silver Storm"). La montre est également équipée de l'échelle "tachymètre variable" de Breitling (similaire à la "règle à calcul circulaire" sur les montres de ses pilotes), actionnée par la lunette tournante, qui permet de calculer les vitesses moyennes quel que soit le temps écoulé, la distance couverte ou la vitesse atteinte.

Comme les voitures Bentley qu'elle émule, l'attrait de la B06 S ne réside pas seulement dans son châssis, mais





aussi dans son moteur. Le mouvement automatique de la montre, le Calibre Breitling B06, est entièrement développé et produit dans les ateliers Breitling Chronométrie en Suisse, et a été officiellement certifié chronomètre par l'organisme suisse COSC. Il est équipé d'un système de "chronographe 30 secondes" breveté par Breitling en 1926, dans lequel une aiguille centrale balaie le cadran en une demi-minute, assurant une lecture extrêmement précise du temps écoulé au 1/8

de seconde. Le mouvement peut contenir jusqu'à 70 heures de réserve de marche. La Breitling pour Bentley B06 S est disponible en acier ou en or rose et est livrée avec un choix de bracelets en acier ou en caoutchouc, avec un motif central en relief correspondant au motif moleté de la lunette, Barenia ou en cuir alligator. Les prix varient de 11.015 \$ à 12.370 \$.



BOLIVAR

UN CRU POUR VRAIS
ÉPICURIENS

Les premiers cigares Bolivar ont été produits et distribués en 1902, du nom de Simón Bolívar. Il est crédité d'avoir libéré le Venezuela, la Bolivie, la Colombie, l'Équateur, le Pérou et le Panama de la domination espagnole. Sur tous les cigares Bolívar, les marques affichent même son portrait.

Selon de nombreuses sources, les cigares Bolivar contiennent souvent historiquement du cannabis mélangé avec le tabac en petites quantités.



Ces cigares ont d'abord été produits par un homme nommé José F. Rocha. Cet Espagnol a déposé la marque à La Havane, Cuba, près de deux décennies plus tard. Mais, le vrai succès des cigares Bolivar n'a débuté qu'après la mort de Rocha, en 1954. Les cigares Bolivar ont été très populaires au moment de leur création. Mais, leur cote s'est effritée après que la marque a été absorbée par Cifuentes y Cia, qui est un autre producteur familial populaire de cigares. Cette acquisition a eu lieu après la mort de Rocha. Elle comprenait la fameuse usine de Partágas où sont encore produits les cigares Bolivar.

Les cigares Bolivar sont connus pour leur mélange de tabac. Selon de nombreuses sources, les cigares Bolivar contiennent souvent historiquement du cannabis mélangé avec le tabac en petites quantités. Cependant, c'est difficile à vérifier. Le mélange de tabac des cigares Bolivar est connu pour contenir un pourcentage élevé de ligero. Ce dernier est l'un des

trois types reconnus de feuilles produites par un seul plant de tabac. Les feuilles de ligero poussent près du sommet des plants de tabac. Ils sont caractérisés par leur combustion lente. Ces feuilles produisent une fumée puissante et épicée. Ils sont utilisés au centre des paquets de remplissage pour les cigares corsés ou très forts. Le tabac de remplissage pour les cigares Bolivar provient de la Vuelta Abajo, l'une des nombreuses régions tabacoles de Cuba. Selon l'âge de production d'un cigare Bolivar, il y aura une quantité variable de ces feuilles de ligero. En 1961, la famille Cifuentes de Cifuentes y Cia a fui Cuba après la révolution castriste.

Dix-sept ans plus tard, un membre de la famille Cifuentes a concédé sous licence les marques Partágas et Bolívar à General Cigar Company, qui est maintenant connu pour être le fabricant des cigarillos White Owl.

par Majda Karbane

HILTON TANGIER AL HOUARA RESORT & SPA LE PREMIER RESORT DE TANGER



Idéalement installé entre la citadelle blanche de la plus grande ville du nord du Maroc et le sublime village d'Asilah, le premier resort contemporain de Tanger, inauguré le 15 avril 2019, s'offre le luxe d'un panorama grand large sur l'Océan Atlantique.



Donnant sur une belle plage et adossé à une forêt de 25 hectares, le tout dernier projet des groupes Qatari Diar et Hilton est également proche de l'aéroport international de Tanger.

Niché dans un écrin naturel de toute beauté, le Hilton Tangier Al Houara Resort & Spa offre un confort de haute volée : 304 chambres, 3 restaurants, 2 bars, 3 piscines, un spa de plus de 850 m² et des terrasses aménagées aux abords d'un golf de 18 trous et d'une forêt protégée. Le tout fait face à la plage, qui s'étire sur 5 kilomètres.

Au Hilton Tangier Al Houara Resort & Spa, les 4-10 ans sont les invités privilégiés d'une équipe aux

petits soins et créative. Chaque jour, de 10h à 18h, ils découvrent un nouvel univers : le jardinage dans le potager à disposition, la danse, la cuisine marocaine... Des programmes sur-mesure et rythmés par les jeux dans leur propre piscine.

En outre, le resort offre de nombreuses activités en groupe : trekking à Belyounesh et Jbel Moussa, aux cascades d'Akchour, virées en 4X4 au Kaf Lahmam Beach Paradise, dans le parc national de Talassemrane et à Chefchaouen, balades à dos de mule au parc Bouhachem et sorties en quad à Had Gharbia.

Lifestyle

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

BLANCPAIN **GT SERIES**

Orange 1 FFF Racing rafle la mise

Lamborghini a remporté une triple couronne historique de titres Blancpain GT Series lors de la dernière épreuve de la saison sur le Circuit de Catalunya à Barcelone. Andrea Caldarelli et Marco Mapelli ont ajouté les titres d'Endurance Cup et d'Overall Series à leurs victoires World Challenge Europe.





Le duo Orange1 FFF Racing, Andrea Caldarelli et Marco Mapelli, a remporté la dernière course d'endurance de la saison, aux côtés d'Albert Costa dans la Lamborghini Huracán GT3 Evo n°563, battant la Falcon Mercedes-AMG noire n°4 de Maro Engel et Luca Stolz. Surnommé par Fu Sanyong, propriétaire du team Orange 1 FFF Racing, " la course la plus importante de la saison ", le week-end de Barcelone a débuté en force pour l'équipage n°563, alors que Costa s'est qualifié à un millième de seconde du leader Black Falcon, un impressionnant troisième sur la grille.

Costa a commencé la course et a brièvement pris la tête après avoir doublé la Porsche n°4 et la Porsche n°98 polaire, avant le premier virage. L'équipage 563 a cependant été prié de rendre ces deux places après avoir pris l'avantage sur l'herbe au départ. Costa s'est ensuite maintenu en troisième position, à la suite d'une grosse chute pour une autre Porsche lors du premier tour.

Les trois leaders ont fait leurs premières escales vers la fin de la première heure, Costa passant le relais à Mapelli. Le numéro 563 a ensuite devancé l'ancienne Porsche de tête, alors que le duo quittait les stands et Mapelli a occupé désormais la deuxième place derrière la Mercedes de Stolz. C'est alors devenu la première place après la deuxième intervention de l'après-midi, pour la Mercedes 87.

Mapelli a profité d'un meilleur redémarrage pour passer devant la barge n°4 à la sortie du virage 2, après avoir contourné l'extérieur dans la ligne droite principale. Le duo a établi le contact, mais les deux sont restés sur la piste, et Mapelli a propulsé le Huracán n°563 en position de vainqueur du championnat. Mapelli a ensuite rejoint Caldarelli, le directeur du team FFF Racing, qui a terminé la course sous la pression constante du n°4.

Une voiture jaune « safety car » est intervenue en fin de course, après que la Bentley 9 se soit détachée à la sortie du virage 3. Caldarelli a fait une reprise parfaite et a mené la Mercedes de Stolz, qui a dû se défendre durement contre l'Audi R8 WRT n°2. Alors que Caldarelli s'échappait à l'avant, le pilote Audi a plongé à l'intérieur du virage 1 et a fait tourner la Mercedes de Stolz dans le bac à graviers au virage 3, mettant fin à la lutte pour le titre dans le dernier tour.

Cela a permis à FFF de pousser un soupir de soulagement, puisque Caldarelli et Mapelli ont décroché non seulement le titre du général, mais aussi celui d'endurance, après les premiers essais de la Ferrari SMP Racing n°72 de David Rigon, Mikhail Aleshin et Miguel Molina. Il y avait aussi une troisième raison de célébrer pour Lamborghini, puisque FFF Racing a également remporté le titre de champion de l'équipe.



Luca Borgogno

1998

Lauréat de l'Istituto Europeo di Design

2001

Designer chez I.DE.A Institute pour le compte de FIAT

2005

Lead Designer chez Pininfarina

2015

Lead Designer Turin Studio chez Lamborghini

2016

Design studio Chief chez Pininfarina

2018

Chief design officer chez Automobili Pininfarina





2011



2012



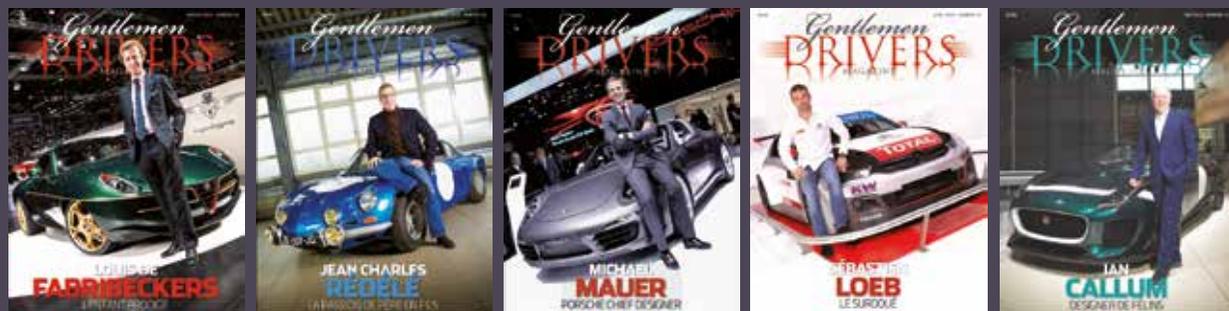
2013



2014



2015





2016



2017

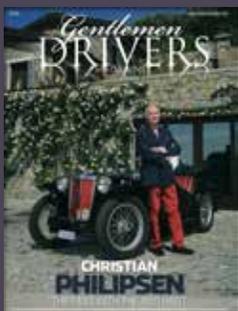
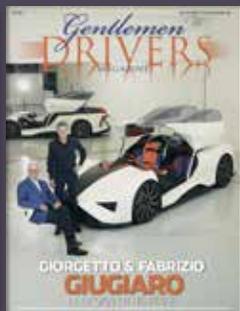
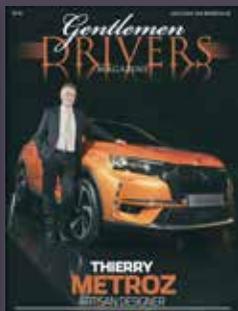
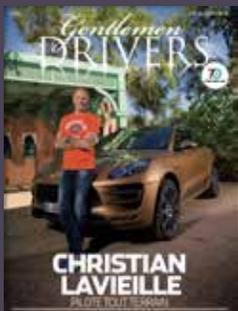
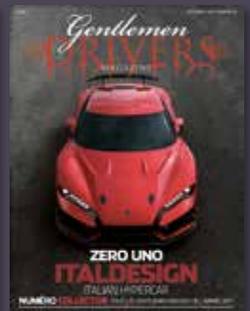
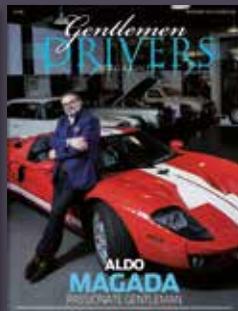
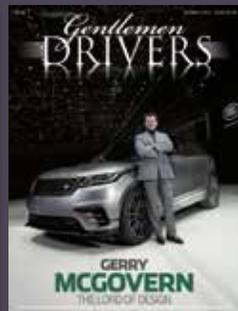
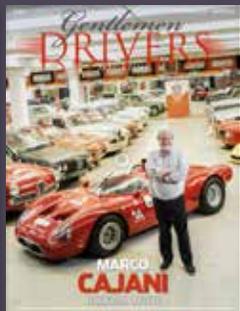
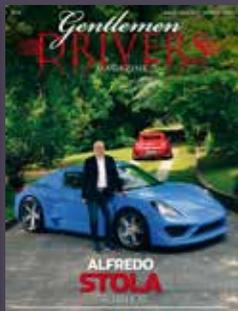
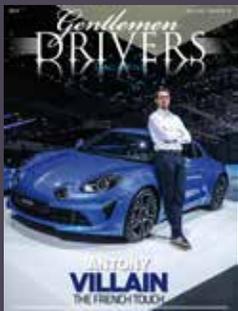
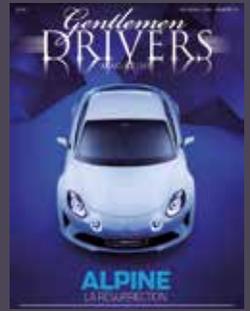
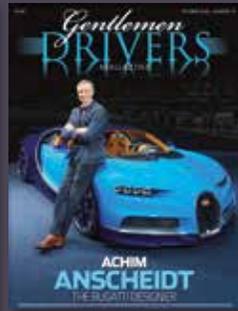
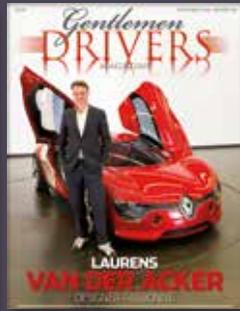
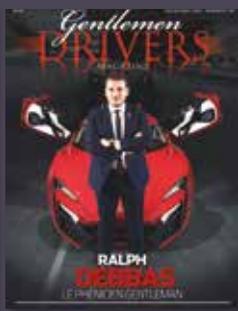
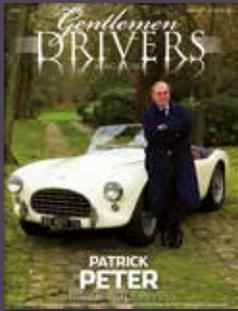


2018



2019







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

