

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



ÉRIC
HÉLARY
LE SPÉCIALISTE

Nouveau
Forfait Liberté



22^{Go}

+

2H

national
et international



**Max de générosité,
Max de connexion**

à
119
DH/Mois



E-BOUTIQUE

Sans engagement. Frais de mise en service : 119DH



Chers Lecteurs,

Pour le numéro de ce mois d'avril , nous avons mis en couverture un énième grand pilote des 24 H du Mans.

Après , Max Cohen Olivar, Hervé Poulain , Henri Pescarolo, Yannick Dalmas, Sebastien Loeb, Chris Goodwin, Jurgen Barth et Pierre Hyver , Nous mettons ce mois Éric Hélary double champion du monde des 24 du Mans discipline reine de l'endurance automobile, avec plus de 20 participations durant sa carrière, pour nous parler de ses joies, ses peurs et ses moments de réussite dans un parcours qui a duré plus de 20 ans dans le top niveau des pilotes de courses mondiale.

Au menu également, un article sur la magnifique Ferrari Roma Spider , les début de l'Alfa Romeo Tonalé au Maroc , la nouvelle Kia Sportage gagnante de COTY à casablanca il a 2 mois, et enfin la Chery Tiggo 7.

Comme tous les mois, Gentlemen, nos pages lifestyle, avec les rubriques montre, cigare et moto vous sont dédiées.

Ahmed Kseibati

LE JOURNAL DU LUXE

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

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





Sommaire

8 Motors

- 8 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
- 10 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
- 12/15 **AutoConcept** KIA EV9 par Youssef Bennour
- 16/21 **Voitures d'exception** Ferrari Roma Spider par Youssef Bennour
- 22/27 **Essai** Alfa Romeo Tonale par Youssef Bennour
- 28/32 **Nouveautés** Kia Sportage par Youssef Bennour
- 34/39 **Nouveautés** Chery Tiggo pro 7 par Youssef Bennour



40

>47

Entretien du mois **ÉRIC HÉLARY**
PASSIONNÉ DE L'ENDURANCE

48 L'Homme

- 48/49 **Montres** Girard Perregaux Tourbillon-Edition Aston Martin par Lina Mouafak

50 Lifestyle

- 50/51 **Cigare** Camacho Corojo Maduro par Antoine Delmas
- 52/53 **Art** Daniel Picot par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Hamid Benmaarouf - Majda Karbane** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani**
Impression **Rotaco**

- **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



52



48



50



16



28



40



12



34



08





TotalEnergies Marketing Maroc s'appuie sur le réseau sécurisé AS 24 pour assister les professionnels du transport

Afin d'assister les transporteurs marocains qui sillonnent le continent européen, TotalEnergies Marketing Maroc (TEMM) leur offrent la possibilité de souscrire à la carte sécurisée AS24 qui leur permet d'accéder à une multitude de produits et de services de mobilité. En tant que l'un des leaders européens de la distribution de carburants et de services aux poids lourds, AS24 donne accès à plus de 1 400 stations dédiées aux poids-lourds dans 28 pays en Europe. La carte sécurisée AS 24 permet aux clients de bénéficier, à travers son réseau, de produits de qualité (gazole, AdBlue, gaz naturel comprimé, gaz naturel liquéfié) à des prix très compétitifs. Le réseau AS24 donne également l'occasion aux clients d'accéder à des stations spécialement conçues pour le confort des chauffeurs de poids lourds (pistes larges, pistolets gros débits, pleins double réservoirs). En outre, le partenariat entre TotalEnergies Marketing Maroc et AS 24 a pour but de renforcer la compétitivité des professionnels du transport marocain (facturation et paiement en dirhams sans commission, taux de change avantageux, récupération de TVA) et à leur offrir des solutions à forte valeur ajoutée (solution de péages à travers l'Europe, assistance dépannage, parkings sécurisés, lavage extérieur, etc.). A ce propos, Abdesslam Rhnimi, directeur général

de TotalEnergies Marketing Maroc a déclaré : « Nous sommes ravis de pouvoir accompagner les professionnels marocains du transport en leur permettant de bénéficier des solutions innovantes de l'un des réseaux leaders pour les poids lourds en Europe, et d'une facturation simple et transparente en dirhams ».



Commercialisation des nouvelles Classe A et Classe A berline

Les amoureux de la classe A peuvent se réjouir car la dernière génération de ce modèle emblématique de la marque à l'étoile est enfin arrivée sur notre marché dans ses deux configurations : bicorps et berline. Au menu, un design sportif et dynamique, s'inspirant fortement de la dernière identité stylistique de Mercedes et qui se distingue par un capot moteur plat et plongeant, au design Sharknose, des bossages stylisés et des grandes prises d'air dans la jupe avant. À bord, le nouvel opus se démarque par le nouveau Système multimédia MBUX, avec un écran de 10,25 ». Disponible en trois finitions, Distinctive, Progressive, et AMG Line, la nouvelle Classe A met l'accent sur le confort et surtout la sécurité, avec notamment l'assistant de feux de route adaptatifs, le freinage d'urgence assisté actif et l'avertisseur d'angle mort. Sous le capot, deux blocs officient : un 1,4 essence de 163 ch et le fameux 2.0 diesel, d'une puissance de 150 ch.

Le nouveau Kia Sportage

Voiture de l'année 2023



KIA
Movement that inspires



par Majda Karbane



Porsche réalise des bénéfices historiques en 2022

Porsche AG a publié son chiffre d'affaires pour 2022, qui s'élève à 37,6 milliards d'euros, soit une croissance de 13,6 % par rapport à 2021. Le bénéfice d'exploitation du groupe s'élève à 6,8 milliards d'euros, soit une augmentation de 1,5 milliard d'euros par rapport à l'année précédente (une augmentation de 27,4 %). En 2022, les livraisons du groupe et le flux de trésorerie net de l'automobile ont tous deux atteint de nouveaux records. Le rendement opérationnel des ventes du groupe est passé de 16 % à 18 %. Cette année, le constructeur de voitures de sport de Stuttgart fait progresser sa stratégie de luxe moderne et a lancé son ambitieuse initiative « Road to 20 » pour atteindre son objectif de rentabilité à long terme. « Dans des conditions difficiles, nous avons obtenu le meilleur résultat de l'histoire de Porsche, et de loin. Nous avons également été en mesure d'offrir à nos clients de nouveaux produits passionnants, une fois de plus en 2022. C'est le résultat d'un travail d'équipe remarquable », a déclaré Oliver Blume, président du conseil d'administration de Porsche AG. Malgré les conséquences de la guerre en Ukraine, de l'épidémie de coronavirus et des interruptions de la chaîne d'approvisionnement au niveau mondial, Porsche AG a eu des carnets de commandes bien remplis et a pu livrer 309.884 véhicules à ses clients, au cours de l'année précédente. Cela représente une augmentation de 2,6 % par rapport à l'année précédente (301.915 véhicules).

Le Ford Ranger élu meilleur 4x4 et pick-up par Women's World

Le Ford Ranger a été élu « meilleur 4x4 et pick-up » selon le jury de la Voiture mondiale des femmes de l'année. Ce dernier est composé de 63 femmes journalistes automobiles de 45 pays des cinq continents, qui constituent le seul jury entièrement féminin de l'industrie automobile. Les véhicules de six catégories sont évalués en



fonction de leur sécurité, de leur conduite, de leur confort, de leur technologie, de leur design, de leur efficacité, de leur impact sur l'environnement et de leur rapport qualité-prix. Les juges ont été impressionnés par l'étendue des capacités du Ranger : « C'est un pick-up fiable, élégant et charismatique. Il se déplace avec aisance sur tous les terrains. Il est aussi efficace qu'un tout-terrain, mais plus pratique, grâce à sa boîte de chargement. » Natasha Milner, responsable du programme de plateforme pour le Ranger et l'Everest, a déclaré : « J'ai travaillé sur le nouveau Ranger et l'Everest : « Ayant travaillé sur le nouveau Ranger depuis le début, je sais à quel point les commentaires des clients ont été pris en compte, pour s'assurer qu'il était adapté au travail, à la famille et aux loisirs. Et, en tant que mère, je peux pleinement apprécier le caractère pratique du pick-up et ses systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS).

L'Audi TT tire sa révérence après 25 ans de carrière

Audi a lancé une variante Final Edition de son emblématique TT, pour marquer la fin des 25 années de production de la voiture de sport. Le coupé sportif aux anneaux a été présenté pour la première fois au monde lors du Salon de l'automobile de Francfort en 1995, sous la forme d'un prototype d'étude. Ce n'est que trois ans plus tard que la silhouette du showcar est passée à la production, avec seulement quelques modifications cosmétiques mineures.

La voiture a connu trois générations, toutes proposées sous la forme de coupés 2+2 et de cabriolets à deux places. Les versions plus sportives S et RS ont été ajoutées à partir de la deuxième génération.

« Peu de modèles ont résisté à l'épreuve du temps aussi bien que l'Audi TT », commente Andrew Doyle, directeur d'Audi UK. La TT Final Edition sera commercialisée en mars. Elle se distingue par un pack de style noir, un aileron arrière fixe également noir, des jantes en alliage de 20 pouces et des étriers de frein rouges. Les modèles Roadster bénéficient également d'arceaux de sécurité et d'un diffuseur noir. Les acheteurs auront le choix entre les peintures métallisées Rouge Tango, Blanc Glacier et Gris Chronos de série.

La vie nous rapproche



Atlantis Sanad Assurance - Entreprise Régulée par le N° 17-189 pour les produits Assurance

S.A.P.C.



AtlantaSanad
ASSURANCE

CONCEPT



KIA EV9
DESIGN INSPIRANT





Développé sur la base de l'architecture avancée E-GMP, le Concept EV9 est un véhicule familial de haute technologie de KIA, actionné par un groupe motopropulseur tout électrique, à zéro émission. Il allie un profil extérieur original à un espace intérieur moderne et épuré. L'esthétique du Concept EV9 a été soigneusement peaufinée à partir de « Opposites United », la nouvelle philosophie de design de Kia. S'inspirant du pilier de design « Bold for Nature » d'Opposites United, le Concept EV9 incarne une

forme aventureuse, extravertie et récréative, avec sa posture robuste et droite. De l'extérieur, ses proportions contribuent à dessiner l'empreinte d'un SUV à trois rangées de sièges, ce qui signifie que le véhicule est très performant, pratique et prêt à l'action. De profil, cet aspect angulaire moderniste confère au SUV tout électrique une silhouette simple, mais distinctive, profondément ancrée dans le pilier « Audace pour la nature » de la devise « Opposites United ». Une carrosserie latérale à faible gravité crée



un impact maximal et instantané avec les volumes d'ailes tranchants d'inspiration cristalline, qui se situent très haut sur le véhicule.

Cet effet de profilage latéral bas fait ressortir les volumes des ailes du Concept EV9, ce qui lui confère une allure de SUV. Contrastant avec sa présence musclée sur la route, les volumes doux et accueillants de la carrosserie du Concept EV9 sont contrebalancés par des éléments aux arêtes vives et nettes. La géométrie solide est exprimée par une

répartition sophistiquée des masses, tandis que le volume de l'habitacle souple a été conçu pour être accueillant et accessible. Le concept EV9 mesure 4,93 m de long, 2,05 m de large, 1,79 m de haut et son empattement est de 3,10 m. Le SUV tout électrique offre une autonomie de 480 km. Il est également doté d'une technologie de recharge ultra-rapide de nouvelle génération, avec un chargeur de 350 kW qui lui permet de faire passer la charge de sa batterie de 10 % à 80 % en 30 minutes.

par Youssef Bennour

FERRARI ROMA SPIDER

RETOUR AUX SOURCES

Ferrari a dévoilé la version décapotable de sa Roma. Il s'agit de la première Ferrari à toit ouvert en tissu depuis la F430 Spider de 2005. C'est également la première capote à moteur avant depuis la Ferrari 365 GTS/4 de 1969.







Après deux générations avec un toit en acier, Ferrari revient à un toit en tissu pour son cabriolet d'entrée de gamme. Le Roma Spider joue davantage la carte de la légèreté et de la rigidité par rapport à son prédécesseur, le Portofino M. On pourrait imaginer que la Roma Spider s'oppose à l'autre V8 décapotable de la marque, la Portofino, mais il y a une distinction

très importante : la Roma Spider a un toit en tissu. Hormis la capote, la Roma Spider partage de nombreux points communs avec le coupé. Il s'agit notamment du V8 biturbo de 3,9 litres développant 620 ch et 760 Nm de couple, de la boîte à vitesses DCT à 8 rapports et du châssis en aluminium. Grâce à quelques modifications aérodynamiques, comme



le spoiler actif et la ligne de toit redessinée, la Roma Spider partage les mêmes performances que le coupé, avec un de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et une vitesse maximale de 320 km/h. Le Spider utilise la même coque en fibre de carbone que le coupé, mais Ferrari a veillé à lui donner plus de rigidité, en raison de la suppression du toit. En conséquence, la Roma

Spider pèse environ 84 kg de plus que le coupé, grâce à l'ajout du mécanisme de toit, et du déflecteur de vent. Il est à noter que l'utilisation de la capote en tissu permet de réduire le poids par rapport au toit rigide pliant du Portofino M. La capote peut être montée ou descendue en 13,5 secondes, à des vitesses allant jusqu'à 60km/h. Bonne nouvelle, le coffre n'est guère



affecté, avec 255 litres, presque autant que celui du coupé. En termes de raffinement, Ferrari a trouvé un certain nombre de petites solutions aérodynamiques, pour que les occupants de l'habitacle se retrouvent dans une sorte de bulle à vitesse élevée, lorsque le

toit est abaissé. Il s'agit notamment de l'ajout d'un déflecteur de vent automatique. Ce dernier est intégré aux sièges arrière, afin de réduire les turbulences et peut être déployé à des vitesses allant jusqu'à 170km/h. L'intérieur lui-même est une reprise du



Coupé et ne devrait pas dépayser les aficionados de la marque, qui devront rapidement se retrouver en contemplant la magnifique planche de bord avec un écran digital, complété par un écran secondaire situé devant le conducteur. On retrouve également le

sélecteur de vitesse de type "open gate", qui rappelle celui des modèles Ferrari classiques. Quant au prix, ne vous attendez pas à payer moins de 200.000 euros, au minimum et beaucoup plus, si vous souhaitez la personnaliser et y ajouter des options.

ALFA ROMEO TONALE

LE DIESEL ENFIN DISPONIBLE !

L'Alfa Romeo Tonale est un SUV compact haut de gamme du segment C, produit par Alfa Romeo à partir de 2022. Alors que la version hybride de ce modèle était disponible dès l'été 2022 sur notre marché, le diesel vient enfin compléter le catalogue d'Auto Hall.







Lors d'un bref test réalisé à Harhoura (dans la banlieue de Rabat), nous avons eu le loisir de prendre en main le nouveau Tonale diesel, histoire de voir ce qu'il a dans les tripes.

Esthétiquement, le nouvel opus ne renie pas ses origines et revendique fièrement sa filiation au niveau esthétique. Ainsi, l'avant de l'Alfa Romeo Tonale se caractérise par une calandre en triangle inversé,

encadrée par des phares à LED, divisés en trois blocs. Le profil présente des lignes douces et nettes, avec un léger creux à l'arrière, qui souligne le style coupé. Quant aux feux arrière, ils sont également à LED et s'inspirent de la SZ Zagato. Enfin, le pare-chocs contraste avec la carrosserie et ne comporte pas de sortie d'échappement. Côté mensurations, l'Alfa Romeo Tonale est un SUV compact de 4,53 mètres de long, 1,84 mètre de large et



1,60 mètre de haut. La rangée arrière offre suffisamment d'espace pour un couple d'adultes, le siège central étant de taille limitée, pour des personnes de petite taille. Enfin, le coffre offre un volume de 500 litres. À l'intérieur, l'habitacle de l'Alfa Romeo Tonale dégage une bonne impression de qualité, grâce à des matériaux agréables et à un design des plus flatteurs, faisant écho au plumage. Le volant est équipé de palettes

de changement de vitesse, derrière lesquelles se trouve un écran de 12,3 pouces, qui abrite le tableau de bord numérique, personnalisable. Le système d'infodivertissement se trouve sur une surface de 10,25 pouces, qui dispose d'un système Android intégré et d'une connectivité sans fil avec Apple CarPlay et Android Auto. Les commandes des principaux réglages, comme la climatisation, sont physiques. Sous le capot,



nous avons affaire à un quatre cylindres diesel 1,6 l de 130 ch et 320 Nm de couple, associé à une transmission à double embrayage TCT, comptant six rapports. Ce dernier modèle vient étoffer une offre jusque-là

articulée autour du 1,5 litre essence dans sa version hybride de 130 ch, épaulé par un moteur électrique de 48 volts et de 15 kW. S'agissant des équipements, le Tonale est disponible en deux finitions : Sprint et



TI. Il offre une dotation riche, comprenant 6 airbags, assistance de vitesse intelligente, lecture des panneaux de signalisation, détecteur de somnolence, freinage d'urgence autonome, régulateur de vitesse adaptatif...

La finition la plus chic (TI) dispose en plus de la caméra de recul, des full LED adaptatifs, du hayon de coffre électrique mains libres et des jantes alliage de 18" Diamond Cut finition foncée.

KIA SPORTAGE

LA BONNE ALCHIMIE

Avec une trentaine d'années d'histoire et cinq générations, le Sportage est un pilier central de la gamme KIA. Sa cinquième génération, offrant un design original et des prestations en hausse, vient de se distinguer sur notre marché, en décrochant le titre prestigieux de voiture de l'année. Nous l'avons pris en main, lors d'un trajet reliant Casablanca à Bin El Ouidane.







Le Kia Sportage est un SUV du segment C, fabriqué par la marque sud-coréenne Kia, depuis 1993. La cinquième génération, lancée en 2021 et arrivée sur notre marché en septembre 2022, se distingue déjà dans son segment ultra concurrentiel, en remportant le prix de la voiture de l'année au Maroc. C'est une voiture qui se situe entre le Kia Stonic et le Kia Sorento, et qui est l'un des modèles les plus importants et les plus pertinents de son segment, en raison de son rapport qualité-prix favorable et de

son design évocateur. Le Kia Sportage est fabriqué à l'usine Kia de Žilina, en Slovaquie.

Le Kia Sportage offre un design très frappant, bien plus que les générations précédentes, avec un avant caractérisé par une grande calandre distinctive et des blocs optiques en forme de diamant, qui sont intégrés dans la calandre. Une mention spéciale doit être faite aux feux diurnes à LED, en forme de boomerang, qui font office à la fois de clignotants et de feux diurnes. Le profil du Kia Sportage se distingue par des formes



agréables, mais conventionnelles et discrètes, tandis qu'à l'arrière, le design est encore une fois des plus originaux, avec des détails tels que les groupes d'éclairage, qui se fondent dans les ailes arrière et sont reliés par la bande de LED, désormais à la mode. Le Kia Sportage a une longueur de 4.515 mm, un empattement de 2.680 mm, une largeur de 1.865 mm et une hauteur de 1.650 mm, ce qui en fait l'un des modèles les plus compacts de son segment, bien que Kia ait utilisé une nouvelle plate-forme, qui offre

apparemment plus d'espace aux occupants. L'intérieur du Kia Sportage présente un agencement moderne, qui suit les traces de son grand frère, le KIA Sorento. Le niveau de qualité perçue est très élevé, à l'égal des meilleurs SUV du segment grand public et proche des SUV haut de gamme. Le système d'infodivertissement et l'instrumentation, configurés sur un écran unique légèrement orienté vers le conducteur, se fondent dans une console centrale qui, elle aussi, est orientée de manière à ce que le



conducteur puisse y accéder dans un confort total. L'espace à bord est de bon aloi, avec un espace plus que suffisant, tant à l'avant qu'à l'arrière, avec un bon niveau de luminosité et un coffre très spacieux, atteignant 591 litres, un chiffre qui en fait l'un des meilleurs du segment dans ce domaine. S'agissant de l'équipement, trois finitions sont disponibles : Active,

Design et GT Line. La dotation est très complète, avec la possibilité d'incorporer le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop&go, la caméra 360°, les phares directionnels, l'ouverture automatique du hayon, l'assistant de changement de voie involontaire, la détection des angles morts et une longue liste d'équipements de sécurité et de divertissement



de dernière génération. Quant à l'offre mécanique, l'importateur marocain de la marque, BA Motors, a retenu le vaillant et frugal 1.6 diesel avec micro hybridation, développant 136 ch et un couple de 320 Nm, associé à une boîte automatique DCT à double embrayage à 7 rapports. La consommation s'avère très basse, ne dépassant pas les 5,1l aux cent, selon

les données du constructeur sud-coréen. Au niveau du comportement routier, notons que le nouvel opus utilise des bras McPherson à l'avant et un essieu multibras à l'arrière pour la suspension, avec des réglages qui recherchent un bon compromis entre la qualité de conduite et la gestion des mouvements de la carrosserie.

par Youssef Bennour



CHERY TIGGO PRO 7

RECETTE GAGNANTE

Après l'énorme succès de la compacte Tiggo 4 Pro et du SUV sept places Tiggo 8 Pro, la gamme Chery Tiggo 7 Pro reste fidèle à l'ADN du nouveau design avec quelques petites innovations. Avec un style moderne, une pléthore de fonctionnalités technologiques et un moteur puissant mais économique, ce nouveau crossover compact semble avoir tout pour plaire.





La Chery Tiggo 7 Pro est un modèle milieu de gamme du constructeur automobile qui dispose de beaucoup d'atouts faisant sa popularité. Utilisant la nouvelle génération 2.0 HDS (Hydro-Dynamic Surfacing), avec des éléments de design modernes, des lignes élégantes et des accents profilés, le Chery Tiggo Pro 7 a une allure

parfaitement dans l'air du temps. La ligne de ceinture supérieure horizontale et carrée qui s'étend sur les côtés, les deux lignes de ceinture inférieures rondes et la calandre proéminente donnent à ce SUV crossover une impression de dynamisme, et de modernité. En plus de l'extérieur exquis, le Chery Tiggo 7 Pro est également très attrayant à



l'intérieur. Un intérieur bien conçu, avec des accents subtils sur les portes et un tableau de bord dynamique, ainsi que plusieurs fonctions astucieuses, font de l'intérieur de la Tiggo 7 un véhicule très accueillant dont un écran tactile flottant multimédia de 10,25 pouces, la commande vocale intelligente, ainsi que l'Apple CarPlay/Android Auto. Au

rayon équipement le Chery Tiggo 7 Pro est proposé en deux finitions : confort et Luxury. Il s'avère généreux en proposant, entre autres, une caméra à 360 degrés, des commandes vocales, un système d'infodivertissement Apple/Android, le système Bluetooth mains libres, un système audio à 6 haut-parleurs et la recharge sans fil.



Au chapitre mécanique, le SUV chinois compte sur les services d'un moteur turbo essence de 1,5 litre offrant une puissance de 145 ch et un couple de 210 Nm, transmis par une boîte de vitesses CVT à 9 rapports. La présence des modes de conduite Eco ou Sport permet d'influer sur la consommation qui reste basse avoisinant les 6,8 L/100 km. La sécurité des véhicules est devenue de plus en plus importante et les caractéristiques de sécurité du Chery Tiggo 7 Pro ne déçoivent pas. Une carrosserie à haute résistance contribue à la sécurité des occupants,

de même qu'une pléthore d'éléments de sécurité dont l'ESP (Programme électronique de stabilité), le HAC (aide au démarrage en côte) et le HDC (Hill Decent Control). Avec une longueur de 4,50 m, une largeur de 1,82 m et une hauteur de 1,74 m, les dimensions du Chery Tiggo 7 Pro sont supérieures à celles du Tiggo 4 Pro et inférieures à celles de son grand frère, le Tiggo 8 Pro. Ce SUV crossover économique est de grande taille et offre suffisamment d'espace pour les jambes et la tête pour cinq personnes, ainsi qu'un grand coffre.



ES SAADI
MARRAKECH RESORT
LE PALACE



EXCELLENCE & RÊVE

RUE IBRAHIM EL MAZINI · HIVERNAGE · MARRAKECH · MAROC
Informations & Réservations : info@essaadi.com · +212 5 24 33 74 00
www.essaadi.com

FOLLOW US ON:  Es Saadi Marrakech Resort  @essaadimarrakech  @essaadiresort



ES SAADI
MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

Par Ahmed Kseibani et Hamid Benmarouf

ÉRIC HELARY PASSIONNÉ DE L'ENDURANCE

Toujours bon pied bon œil, Éric Hélyary affiche de beaux restes, malgré le poids des années. Son nom déchaîne encore les passions, lui qui a marqué de son empreinte le paysage automobile hexagonal, en faisant partie de cette génération de pilotes français qui ont brillé dans les courses d'endurance. Après un bref passage en monoplace, il jette son dévolu sur les courses d'endurance, où il va faire des étincelles, en épinglant les 24 Heures du Mans, le point d'orgue de son palmarès, dès sa première participation, sur une légendaire 905. A l'orée de sa carrière de pilote, il lance l'écurie Still racing, spécialisée dans la préparation de véhicules historiques qui participent à des courses d'endurance, comme Le Mans Classic. Dans cet entretien accordé à Gentlemen Drivers Magazine, Éric Hélyary retrace son riche parcours de pilote d'endurance, marqué par 11 participations à la course mancelle et une victoire emblématique dès sa première année.





POLE POSITION

uhoda
Passion Service

uhoda
Passion Service

uhoda
Passion Service

KONTRIMO Steigerbouw

Leading Car

V8



**ÉRIC
HELARY**
PASSIONNÉ DE
L'ENDURANCE

Étiez-vous passionné de voitures depuis l'enfance ?

Ma famille baigne dans l'automobile depuis des décennies. Mon arrière-grand-père fut chauffeur de René Coty (président de la République) et mon grand-père, essayeur chez Citroën, alors que mon père pilotait en coupe Gordini.

Vous rappelez-vous de votre première voiture ?

Oui, bien sûr. C'était un coup de cœur : une Renault 5 GTL, à bord de laquelle j'ai donné mes premiers coups de volant.

Comment avez-vous mis le pied à l'étrier, en sport mécanique ?

J'ai commencé à roder les moteurs de mon papa, qui pilotait en karting. Et je me suis lancé dans la compétition en 1979, dans la même discipline.

Quels résultats avez-vous réalisés en compétition ?

J'ai été champion de France Junior en karting durant 3 années consécutives de 1984 à 1986. Par la suite, je me suis lancé dans la Formule Ford et gagné en 1986 le volant Elkron à Montlhéry et devenu champion de France de Formule Ford en 1988, avec 9 victoires. J'ai signé pour la saison

1989 chez Oreca, l'écurie d'Hughes de Chaunac et participé au championnat de France de Formule 3, que j'ai gagné l'année suivante, avec l'écurie Formula Projet. Enfin, je compte 11 participations aux 24 h du Mans, sanctionnées par une victoire et 4 podiums. Au total, j'ai gagné plus de 70 courses.

Pourquoi avez-vous abandonné la monoplace au profit de l'endurance ?

J'avais signé un contrat pour piloter en Formule 1 et l'écurie a cessé son activité juste avant le début de saison. J'ai décidé de partir en spider chez Peugeot. En 1992, je suis devenu champion d'Europe et vice-champion de France dans la Formule Peugeot 905 Spider. J'ai décroché également la deuxième place lors de la dernière manche du Championnat du monde des voitures de sport 1992 à Magny-Cours, en partageant le volant de la 905 n° 71 avec Christophe Bouchut. L'année suivante, j'ai remporté le titre de champion de France dans la Formule Peugeot Spider 905. À partir de 1994 et jusqu'en 2005, j'ai participé au Championnat de France de Super tourisme, finissant régulièrement second, au volant de voitures Opel et Peugeot. J'ai participé parallèlement aux championnats BPR en 1995, en STW en 1998 et 1999, et au DTM en 2000. J'ai par ailleurs goûté aux courses sur glace, où je



Bio express :

1966 : naissance à Paris.

1979 : démarre la compétition en karting.

1993 : remporte les 24 heures du Mans dès sa première participation, au volant d'une Peugeot 905.

2009 : Lance l'écurie Still racing spécialisée dans la préparation de véhicules historiques qui participent à des courses d'endurance.

ÉRIC HELARY

PASSIONNÉ DE L'ENDURANCE

me suis constitué un palmarès : victoire en 1996 des 24 Heures de Chamonix, avec Markku Alén sur l'Opel Astra et en 1997 les 24 Heures de Spa, avec Didier de Radigues et Marc Duez sur BMW 320i, terminant la même année second du Trophée Andros sur Opel Tigra.

En 2006, je me suis imposé lors du Test du Mans et terminé 15 jours plus tard deuxième des 24 heures du Mans, avec Loeb et Frank Montagny. La même année, j'ai remporté les 1.000 kilomètres du Nürburgring sur la voiture d'Henri Pescarolo, avec Jean-Christophe Boullion et Emmanuel Collard.

Les 24 heures du Mans suscitaient votre intérêt quand vous étiez encore jeune ?

Au contraire, je ne m'intéressais pas du tout au Mans. Je croyais, à tort, que Le Mans était une course lente, réservée aux pilotes qui n'avaient plus de volant en Formule 1. Quand j'ai disputé moi-même Le Mans, je me suis rendu compte que ça roulait vite, que les voitures étaient de vraies bêtes et que l'endroit était magique. Je n'ai vraiment découvert Le Mans qu'en 1993, l'année de ma victoire ! Une victoire suivie de dix échecs. J'ai eu la possibilité de faire trois autres podiums par la suite mais jamais de gagner à nouveau.

Quels sont vos premiers souvenirs des 24 Heures du Mans ?

Avant de participer au Mans avec Peugeot, j'avais déjà fait le baptême du feu, en bouclant sept simulations de 24 heures au Paul Ricard. Je connaissais très bien la Peugeot 905. Mes premiers tours sur le circuit du Mans se sont passés sans la moindre anicroche. Mais une petite once d'angoisse persistait, car quand on passe toutes les vitesses de la 905 et qu'on se retrouve à 380 km/h, là on se dit que ça va vraiment vite. Je me suis rendu compte que ce n'était pas la même sensation de vitesse au Paul Ricard. En arrivant dans les Hunaudières, l'adrénaline est à son comble. À l'évidence, Le Mans est un circuit différent des autres. Même quand on connaît bien le circuit, on peut encore y faire la différence. Et on ne doit pas omettre une notion de danger qu'on ne retrouve pas sur un autre circuit. Avec la 905, c'est 240 km/h de moyenne sur 24 heures !

Quel pilote des 24 Heures du Mans vous fait rêver ?

Indubitablement, Tom Kristensen. J'ai eu la chance de rouler avec lui, c'est quelqu'un que je respecte





beaucoup. J'avais également roulé contre lui en Super tourisme. Il a toujours été très bon. Il a su faire la différence quand il le fallait.

Quelle différence en termes de pilotage y a-t-il entre la monoplace et l'endurance ?

En monoplace, ce sont des courses assez courtes et donc on pilote pour une efficacité maximum, sans économiser sa monture. La difficulté des courses d'endurance, c'est qu'elles mobilisent l'énergie et la concentration du pilote plus longtemps.

Vous avez remporté le Mans en 1993 au volant de la Peugeot 905. Quels ont été les facteurs de cette réussite ?

En 1993, Peugeot participait pour la troisième fois au Mans. La marque avait déjà remporté l'épreuve en 1992 et nous étions prêts pour 1993. Tout était parfait :

Au niveau du management, Jean Todt était le patron et côté technique, André de Cortanze était le chef ingénieur. En plus, on avait une équipe de pilotes chevronnés (Jabouille Alliot Baldi Brabham Dalmas Warwick Brundell Bouchut et moi-même). Nous avons, en outre, fait sept tests d'endurance de 24 h au Castellet.

Gardez-vous dans votre garage les voitures avec lesquelles vous avez gagné des courses ?

Malheureusement non, j'ai simplement la R 12 Gordini de mon papa, qui me rappelle de bons souvenirs.

ÉRIC HELARY

PASSIONNÉ DE L'ENDURANCE

Pouvez-vous nous raconter quelques anecdotes croustillantes que vous avez gardées en mémoire de vos courses ?

Ce que je garde en mémoire c'est que j'ai failli sortir de la piste à quelques heures de l'arrivée en 1993 sur une plaque d'huile laissée par un concurrent. C'était très chaud, mais en somme rien d'extraordinaire, puisque le sport automobile est par essence un sport de risque et d'adrénaline.

Avez-vous déjà été confronté à un accident spectaculaire, qui vous a poussé à vous remettre en question par rapport au risque du sport auto ?

Oui, malheureusement, j'étais présent lors de l'accident mortel de Sébastien Enjolras aux 24 heures. Ce fut tragique et bouleversant, mais j'ai toujours su que le sport automobile était dangereux.

Quel regard portez-vous aujourd'hui sur le sport mécanique d'endurance ?

Je suis très proche de l'endurance, qui reste ma passion. Je commente d'ailleurs depuis de nombreuses années les 24 heures du Mans pour Eurosport. Cette année, le centenaire des 24 h du Mans sera une année exceptionnelle, avec une belle brochette de sportives de haute voltige : Porsche, Toyota, Ferrari, Chevrolet, Aston Martin, Peugeot, Porsche, Cadillac, Glickenhaus ...

Vous êtes le patron de Still Racing, écurie automobile spécialisée dans la préparation de véhicules historiques qui participent à des courses d'endurance, comme Le Mans Classic. Pourquoi cette reconversion ?

Après mes années en tant que pilote professionnel, je souhaitais rester dans la course automobile. Mon diplôme de technicien supérieur, allié à ma passion ne laissait que peu de place à la question. Au final, j'y ai trouvé mon compte, puisque je suis resté en contact avec le sport auto d'endurance.

Avez-vous constaté un engouement pour ce genre d'épreuves ?

Les épreuves historiques connaissent un succès retentissant. Tous les week-ends, des épreuves sont organisées et les plateaux sont pleins. Par exemple, Le Mans Classic et le Tour auto déplacent toujours beaucoup de férus des voitures de courses classiques.

Quelles sont parmi les voitures anciennes ou





modernes, celles qui vous fascinent le plus ?

La 905 est bien évidemment une de mes autos favorites, mais j'adore aussi la Jordan verte pilotée par Schumacher.

Quels sont vos hobbies ?

J'adore le golf et les balades en moto.



par Lina Mouafak

Girard Perregaux Tourbillon-Edition Aston Martin

La montre des esthètes

Les deux marques font preuve d'une passion pour l'artisanat raffiné et ont travaillé ensemble, partageant leur compréhension du design, des matériaux et de la technologie. Ce dernier modèle célèbre l'emblématique montre de poche Trois Ponts du XIXe siècle d'une manière résolument contemporaine, jusque dans les moindres détails, y compris le bracelet. Une « boîte » en verre saphir est placée à l'avant et à l'arrière de la montre, ce qui permet à la lumière d'éclairer l'intérieur du boîtier et d'en améliorer la lisibilité. Le boîtier de 44 millimètres du Tourbillon à Trois Ponts Volants - Édition Aston Martin est en titane grade 5, un alliage solide et hypoallergénique, sélectionné par Aston Martin pour ses propriétés de légèreté. Il est recouvert de DLC noir, ce qui confère à la montre une apparence furtive. Il est intéressant de noter que le minerai de titane a été découvert en Grande-Bretagne, pays d'origine d'Aston Martin, en 1791, par un ecclésiastique anglais, William Gregor, l'année même de la fondation de Girard-Perregaux. Fidèle à la tradition Girard-Perregaux, ce modèle joue habilement avec les proportions et les formes, pour le plus grand plaisir des esthètes.

Trois ponts, signature iconique de Girard-Perregaux, enjambent le cadran et sont formés de titane, avec traitement PVD noir et angles polis. Ce design confère au garde-temps une apparence aérienne, offrant une vue imprenable sur les composants du mouvement, habituellement cachés. Si Girard-Perregaux a toujours su rendre visible l'invisible, il s'est ici aventuré hors des sentiers battus, en créant une montre dont le mouvement semble léviter à l'intérieur du boîtier. Ce résultat est obtenu en réduisant le mouvement, ce qui fait que la platine semble disparaître dans le boîtier, donnant ainsi l'illusion que le mouvement vole à l'intérieur du boîtier. Le nom du constructeur automobile est gravé sur le flanc vertical du micro-rotor et est rempli d'un traitement luminescent blanc, qui apparaît bleu à la lumière restreinte.





Camacho Corojo Maduro Les saveurs d'un cigare vintage

Au début des années 1990, l'industrie du cigare hondurien a commencé à prospérer et le Honduras est devenu le deuxième pays d'origine pour le marché américain.

Les tabacs les plus courants cultivés au Honduras sont le Criollo, à base de graines cubaines et le Corojo, cultivé à l'ombre. Les trois principales régions de culture du Honduras sont El Paraiso, Jamastran Valley et Danli, qui se trouvent dans la partie sud-est du Honduras, tout près de la frontière nicaraguayenne. Le Camacho Corojo Maduro est destiné aux amateurs de cigares qui aiment les cigares Maduro de première qualité, audacieux et délicieux, fabriqués à la main. Le Camacho Corojo Maduro utilise une combinaison unique d'authentiques graines cubaines, provenant de la vallée de Jamastran, au Honduras. Ce cigare est composé à 100 % de tabacs Corojo, vieillis à la perfection et recouverts d'une superbe cape noire de jais, sombre et huileuse.

Ce cigare corsé de 5 x 50 offre des saveurs épicées et sucrées de style cubain, tout au long de la fumée. Le populaire cigare Camacho Corojo Maduro Robusto est présenté dans une brillante bande rouge et noire et convient parfaitement aux aficionados qui exigent le meilleur des saveurs d'un cigare vintage à cape Maduro.





par Antoine Delmas

Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne-France)

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

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

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

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

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

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

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

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

Techniques favorites : Aquarelle, craie pastel et mine graphite.





Le Mans 1955

Daniel PICOT 1989

2011



2012



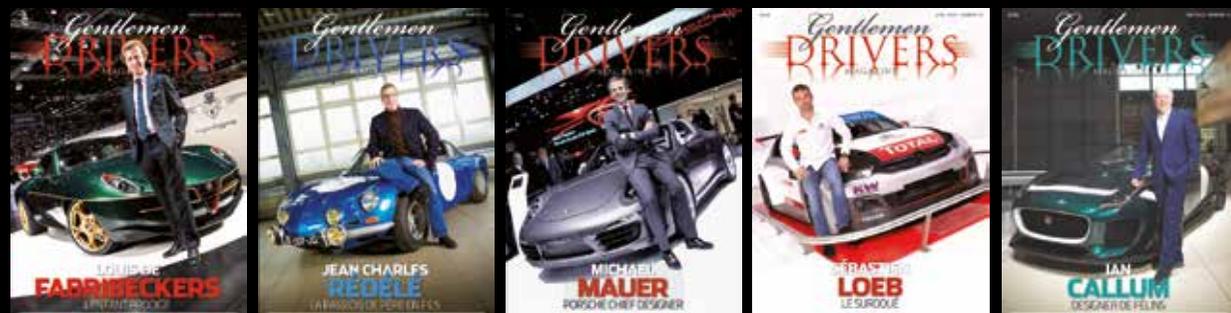
2013

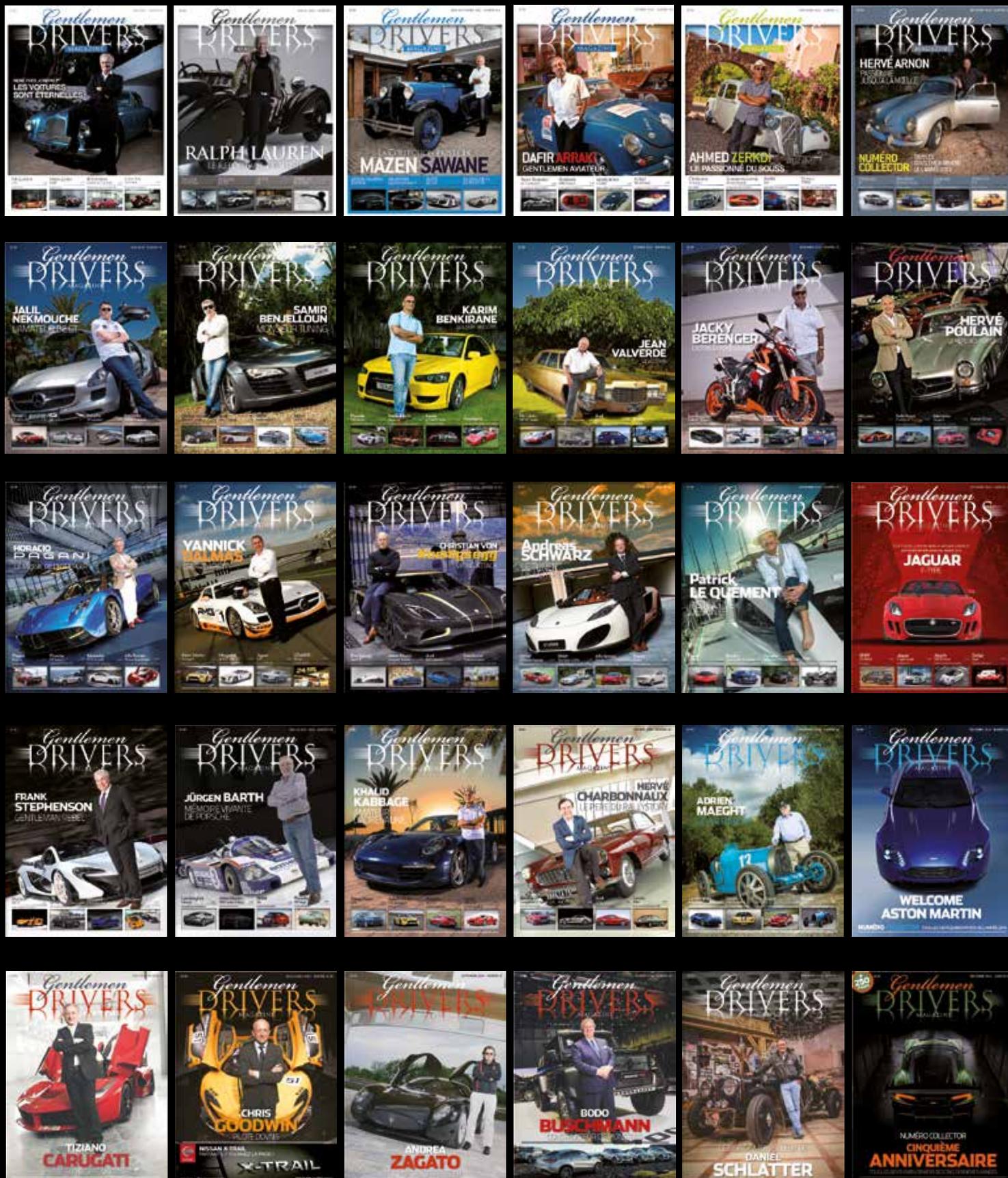


2014



2015





2016



2017



2018



2019

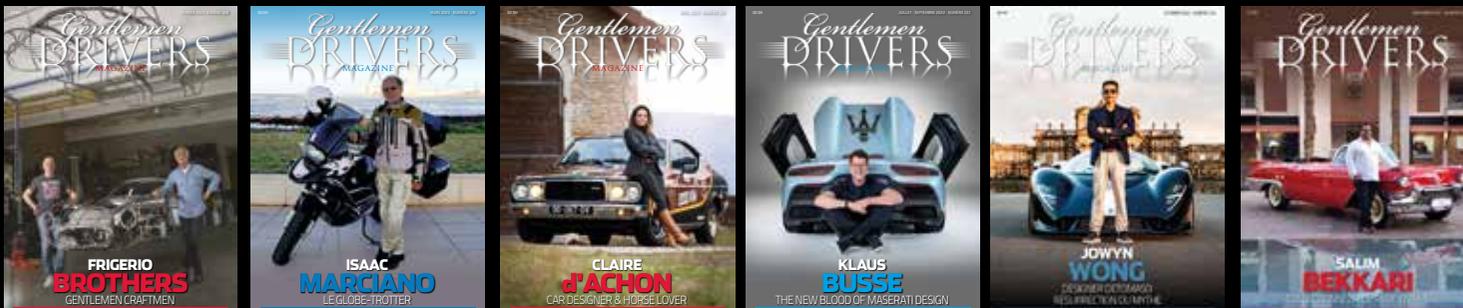


2020





2021



2022

2023



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



TIGGO 7 PRO

PARTENAIRE HORS-NORME



**BOITE AUTO
ÉQUIPÉE**

DISPONIBLE AU RÉSEAU AUTO HALL

OFFRE DE REPRISE

CRÉDIT 0%
À PARTIR DE
1580 DHS / MOIS*

7 ANS DE GARANTIE

*OFFRE SOUMISE À CONDITIONS



CHERY

The image shows the interior of a Mercedes-Benz GLC SUV, focusing on the driver's side. The steering wheel is on the left, and the dashboard features a large digital display. The center console has a touch screen. The interior is dark with red ambient lighting accents. The text "NOUVEAU GLC SUV. L'EXPRESSION DU LUXE MODERNE." is overlaid on the image.

NOUVEAU GLC SUV. L'EXPRESSION DU LUXE MODERNE.

L'habitacle spacieux du nouveau GLC est un véritable havre de paix.
Son design aérien crée une symbiose entre raffinement et technologie de pointe.
L'intelligence de son interface multimédia MBUX vous accompagne à chaque instant...
Laissez-vous séduire par l'expérience du luxe moderne à bord du nouveau GLC SUV.
www.mercedes-benz-maroc.com

