## Gentlemen



ALFA ROMEO **4C CONCEPT** 

**FERRARI** 458 ITALIA

p.24

MERCEDES CL600

**FORD MUSTANG** p.32

p.70

Un supercar minimaliste

La fougue à l'italienne...



p.28

Tapis volant germanique



La sportive fascinante





Je suis un resort avant-gardiste, référence de l'immobilier et de l'hôtellerie de luxe Je suis une adresse de prestige, un business-center moderne à Casablanca Je suis une invitation à la détente et au divertissement, un club privé exclusif Je suis un lieu de vie d'exception, ouvert tant sur la mer que sur le cœur de Casablanca



Je suis la différence... Je suis Anfa Place.

#### Retrouvailles...

Après une absence relativement pesante -si, si, le temps nous a vraiment paru long- nous voici de retour, bien décidés à « reprendre langue » avec nos gentlemen-aficionados pour partager la passion qui nous anime vis-à-vis de ce qui roule sur terre et navigue sur l'eau, pour le plaisir d'entretenir nos penchants pour les belles et bonnes choses qui habillent les pages de GDM... et, bien sûr, pour tenir nos lecteurs informés des événements -survenus ou sur le point de l'être- susceptibles d'éveiller leur intérêt.

Parmi ces derniers, il en est deux, que l'on peut d'ores et déjà qualifier, sans risque d'erreur, de majeurs. Le premier, le Salon de l'automobile de Francfort, en Allemagne, où le souci d'un environnement plus propre



Ahmed Kseibati

### ÉDITO

semble avoir focalisé l'ingéniosité de nombreux constructeurs qui ont mis en avant d'étonnantes voitures hybrides.

Le second, le concours d'élégance de Peeble Beach, en Californie -cité présentée comme la Mecque des collectionneurs outre-Atlantique- qui, cette année, s'est illustré avec la vente record -pour plus de un million de dollars-, d'une Porsche 911 de 1971 ayant appartenu au regretté Steve McQueen.

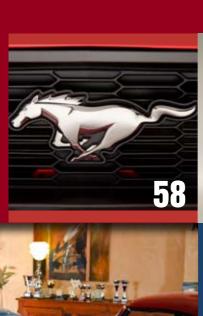
Quant au plan local, je ne peux m'empêcher de relever ce rituel que d'aucuns auront sans doute remarqué chaque année durant le mois de Ramadan, sur la corniche de Aïn Diab. Le mois d'août dernier, en effet, au bord de l'océan, Lombo Murcialago, Gallardo, R8, Aston Martin DBS, DB9, Ferrari 599, 458, California et j'en passe, se sont pavanées comme dans un show à ciel ouvert et en temps réel, sous le regard à la fois médusé et admiratif d'un public sous le charme. Eh bien, permettez-moi d'affirmer que même si ce « défilé » spontané se déroule quelque temps avant la rupture du jeûne, ce n'en est pas moins un véritable régal!

### SOMMAIRE

| <b>U</b> 6      | Motors   |
|-----------------|--|
| 06>08           | L'actu En bref Nationales par Youssef Bennour  |
| 10>14           | <b>L'actu</b> En bref <b>Internationales</b> par Youssef Bennour                     |
| 16>18           | <b>L'actu</b> Évènement <b>Salon de Shangai</b> par Youssef Bennour                  |
| 20>23           | AutoConcept Volvo Concept Universe par Youssef Bennour                               |
| 24>27           | AutoException Porsche 918 Spyder par Hamid Benmaarouf                                |
| 26>29           | Porsche Panamera Turbo S : Encore plus méchante par Hamid Benmaarouf                 |
| 32>35           | Jaguar KK-RS: Toutes griffes dehors par Hamid Benmaarouf                             |
| 36>43           | BMW X6 M / Lexus is 350 par Hamid Benmaarouf   |
| 44>48           | <b>Spécial Cabriolet</b> Volvo c70 / Porsche Boxster / Audi TT / Nissan 370Z         |
|                 | Mercedes Classe E / Audi A5 / Lexus is 250 C par Youssef Bennour                     |
|                 | A signal appropriate   |
| 43              | Entretien du mois Aziz Lamghari  >56 L'homme qui aime les félins par Youssef Bennour |
|                 | >56 L'homme qui aime les félins par Youssef Bennour                                  |
| E0. 6/          | Andrel Coron de AMC II en la corona  |
| 58>64<br>66× 67 | AutoLégende AMG: Legend car par Youssef Bennour                                      |
| 66>67           | MotoException Harley Davidson Forty Eight par Lina Mouafak                           |
| 68>69           | MotoNouveautés Honda CBF 1000 par Lina Mouafak                                       |
| 70>71           | BateauException Maria Pia AB140 par Lina Mouafak                                     |
| 72              | L'Homme  |
| 72>73           |  |
| 74> <b>75</b>   | Spa et bien-être Institut DIOR par Patrick Niclot  Mantrea Projitling Isa Watab      |
| 76> <b>77</b>   | Montres Breitling Ice Watch par Lina Mouafak Actus Evènements Mercedes CLS et Audi A |
| 78> <b>80</b>   |  |
| 82>83           | Accessoires Visez l'élégance par Batoula Bencheikh                                   |
| 02/03           | <b>Sport d'élite</b> Trophée Hassan II de Golf par Lina Mouafak                      |
| 84              | Lifestyle  |
| 84>85           | Gastronomie La Taperia par Karima Bennani  |
| 86>87           | Cigare Cohiba Behike par Antoine Delmas  |
| 88>89           | <b>Hi-tech</b> Nouveautés par Hicham Rehane  |
| 90>93           | <b>Évasion de rêve</b> Circuit de Catalunya par Lina Mouafak                         |

**94>95** Art Jeff Koons par Hicham Rehane



















### <u>Le Tiguan restylé</u> disponible chez C.A.C



Le Tiguan restylé est désormais disponible chez C.A.C, importateur exclusif de Volkswagen. Ce nouveau cru compte capitaliser sur le succès de son prédécesseur qui a permis à la marque de dominer le segment des SUV compacts. Pour y parvenir, le constructeur n'a pas pris de risque côté design en préférant se conformer à la nouvelle identité stylistique de la marque. En revanche, l'aspect technique a connu des modifications plus substantielles et la sécurité de la conduite a été renforcée grâce à des assistants à la conduite de dernière génération. Le nouveau Tiquan est disponible en version 4x4, dans ses finitions Luxe et Exécutive, avec un moteur 2.0L TDI 140 cv et boîte automatique à partir de 369 000 DH. Ainsi, le SUV compact de Volkswagen reste sur la même ligne tarifaire, malgré les nombreux changements stylistiques et un enrichissement du produit par rapport à son prédécesseur.

### WTCC Marrakech

### Le Grand Prix de Marrakech est de retour

Selon Infomediaire, le Conseil mondial de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) aurait annoncé, à Singapour, plusieurs nouveautés d'envergure à propos du championnat du monde de tourisme (WTCC). Le Conseil aurait notamment révélé le calendrier, agencé selon un nouveau principe, les courses européennes en début de saison, ensuite les courses lointaines. Et, bonne surprise, le retour du Grand Prix de Marrakech, qui aura lieu le 20 mai 2012. Pour rappel, la ville ocre a accueilli deux manches du championnat du monde WTCC en 2009 et 2010 où s'est distingué le pilote marocain Mehdi Bennani. En 2011, l'étape marocaine a été annulée, faute de soutien local.





### 2.0L TDI, 140 CV BOÎTE AUTOMATIQUE à partir de 369 000°Dh



Découvrez le nouveau Tiguan 4x4 de Volkswagen avec ses phares redessinés, sa calandre reliftée et ses nouvelles performances. A l'aise sur tous les terrains, le 4X4 compact de Volkswagen vous offre une tenue de route et un confort de conduite incomparables. Au plaisir de conduire s'ajoutent de nouveaux équipements d'assistance tels que le détecteur de fatigue ou encore le Park assist\*\* pour un stationnement facile et optimisé.

Nouveau Tiguan de Volkswagen, souverain sur toutes les routes.



Das Auto.

### NATIONALES

### Suzuki Maroc

### lance le SX4

Suzuki Maroc vient de lancer sur le marché marocain un nouveau modèle : le crossover SX4. En fait, il ne s'agit pas d'une nouveauté au vrai sens du terme puisque le modèle a été déjà importé au Maroc, mais d'une la configuration tricorps et uniquement en motorisation essence. Esthétiquement, le nouveau cru ne manque pas de sex-appeal avec son design très tendance. À l'avant, le petit SUV nippon fait preuve de dynamisme avec ses phares effilés, le traitement du capot en V et sa poupe qui reçoit de jolis feux et un hayon légèrement courbé. Mesurant 4,15 mètres de long pour 1,75 m de large, le SX4 n'est pas plus grand qu'une compacte, mais il se révèle plutôt haut sur pattes (1,60 m) du fait de sa garde au sol surélevée (17,5 cm). À l'intérieur, ce nouveau Suzuki s'avère accueillant grâce à une habitabilité correcte et une présentation intérieure moderne.

Avec ses barres de toit et ses habillages en plastique noir, le SX4 peut facilement passer pour le baroudeur qu'il n'est pas, pour la simple raison qu'il n'est importé qu'en mode 4x2 (deux roues motrices). Au chapitre mécanique, l'importateur marocain n'a opté que pour une seule motorisation, un Diesel 1.6 DDiS d'origine PSA. Ce bloc, qui développe 90 chevaux (pour un couple de 215 Nm), ne manque pas de volonté et se distingue surtout par sa sobriété. Le petit SUV de Suzuki n'oublie pas au passage de soigner sa sécurité active puisqu'il inclut



dans sa dotation standard le contrôle électronique de stabilité (ESP), un freinage ABS de dernière génération (répartiteur EBD) ainsi que huit airbags (frontaux, latéraux et rideaux). Pour le reste, l'équipement comprend, entre autres, la climatisation manuelle, l'autoradio CD-MP3, commandé au volant, quatre lèvevitres électriques et des phares antibrouillard. Quant au prix, fixé à 189.000 DH, il a été étudié de sorte que le SX4 puisse toucher sa cible.

### RENAULT CLIO YAHOO

### La mobilité connectée accessible à tous

La connectivité est un mode de vie! Désormais, c'est aussi une voiture.

Développée en partenariat avec le célèbre moteur de recherche, la Série Spéciale Renault Clio Yahoo! cible les jeunes en offrant la connectivité à un prix attractif pour rester 100% connecté.

En plus d'être équipée en série d'ABS, d'airbags conducteur et passager, d'une condamnation centralisée et de lève-vitres électriques avant, la Renault Clio Yahoo! offre la climatisation en option, une radio CD MP3 haut de gamme avec commandes au volant, Bluetooth, prises jack et USB.

La fonction Bluetooth permet de passer des appels téléphoniques en mode "main libre", d'appeler les contacts par commande vocale, ainsi que de profiter pleinement de la playlist de son téléphone portable directement depuis les commandes au volant.



L'ambiance intérieure est quant à elle exclusive, offrant une sellerie spécifique Yahoo! et des éléments de chromage en blanc laqué sur les entourages d'aérateurs et les poignées intérieures.

La série limitée Clio Yahoo! essence est dès à présent disponible dans tout le réseau Renault à 129 900 DH en version climatisée. Elle est également disponible en motorisation Diesel.

AXA

### NATIONALES

### CNIA SAADA met à contribution le GPS

Toujours attentif aux besoins de sa clientèle, CNIA SAADA Assurance innove en lançant CNIA SAADA GPS, un service consistant à localiser rapidement la voiture de l'assuré pour le dépanner dans les plus brefs délais. Ce nouveau service a été développé en partenariat avec Méditel, deuxième opérateur télécom de la place.

CNIA SAADA Assurance prouve qu'il n'a pas usurpé son titre de premier assureur automobile en lançant à nouveau un produit innovant destiné à faciliter la vie à sa clientèle : CNIA SAADA GPS. Ce nouveau service, proposé en partenariat avec Méditel, permet une assistance plus rapide grâce à la localisation de la voiture par GPS. L'accès à cette nouvelle prestation est des plus simples. À la souscription d'une assurance automobile auprès de la compagnie CNIA Saada, le client bénéficie d'un large choix de smartphones dernière génération avec une remise allant jusqu'à 600 dirhams auprès de Méditel, une application de navigation CNIA SAADA GPS, un code valable pendant toute la durée de l'assurance et un support de voiture o ert gratuitement pour le smartphone. En plus, SAADA Assurance propose le service SOS Assistance grâce auquel le véhicule est localisé par géo-satellite en cas de panne ou d'accident, cela, même si l'assuré ne sait pas où il se trouve. Pour l'activer, le client n'a qu'à appuyer sur le bouton SOS Assistance et valider sa requête en envoyant un SMS –ceci, même en

cas d'épuisement de crédit. Ainsi, il pourra être dépanné dans les plus brefs délais, quel que soit l'endroit où il se trouve.

En souscrivant son contrat d'assurance, le client se verra remettre un bon-cadeau CNIA SAADA GPS qu'il devra présenter dans l'un des points de vente Méditel dédiés. L'activation du code de navigation et du service SOS Assistance devient e ective dès la souscription à un forfait Méditel.

Pour rappel, CNIA SAADA Assurance, dont l'actionnaire de référence est le groupe Saham, est le quatrième assureur au Maroc avec 13,7% de parts de marché. La croissance rapide de son activité, depuis la fusion de CNIA Assurances et Es Saada, en juin 2009, lui a permis de prendre le leadership dans les branches de l'automobile et de la santé privée. Par ailleurs, l'assureur dispose du premier réseau d'agences dans le Royaume avec près de 300 agents agréés.





CNIA SAADA
Assurance



Nous localisons votre voiture où que vous soyez pour vous assister dans les plus brefs délais.

Pour toute souscription annuelle d'une assurance automobile, CNIA SAADA Assurance vous offre :

- Une remise allant jusqu'à 600 DH sur un smartphone auprès de Méditel
- Une application de navigation CNIA SAADA GPS Gratuit
- Un code de navigation valable pendant toute la durée de votre assurance automobile Grafuit
- Un service SOS Assistance inédit au Maroc avec localisation par géosatellite du véhicule Gratuit

Site marchand: **www.cniasaadadirect.ma**Retrouvez CNIA SAADA Assurance sur sa page facebook.com/cniasaadaauto



### NATIONALES

### CLIO RS CUP MAROC

Wafa Assurance en partenariat avec Renault Maroc et le Team Automobiles Menara Compétition, lancent la 1ère édition d'une nouvelle Formule Nationale, la « Clio RS Cup Maroc».



Depuis le lancement de la « Coupe Gordini » au milieu des années 60, Renault a incontestablement favorisé la démocratisation du sport automobile, permettant ainsi à des passionnés d'accéder à la compétition dans des conditions d'équité sportive et techniques jamais démenties. La renommée de la Clio Cup en Europe n'étant plus à faire, la « Clio RS Cup Maroc » conservera ses atouts et représente l'engagement de la marque pour le sport automobile marocain. Par le biais de cet événement, Renault Maroc souhaite également promouvoir au Maroc l'image de la Clio, véhicule dynamique et jeune.

Wafa Assurance a choisi de s'associer à cet événement qui s'inscrit dans la logique de sa stratégie. Le groupe s'est toujours appliqué à accompagner l'élan économique, social et sportif que connaît le Maroc en soutenant et assurant les grands projets et les événements d'un pays en plein essor.

Pour sa clientèle jeune, dynamique et responsable, Wafa Assurance s'investit dans les domaines du sport automobile. Après avoir été l'assureur officiel du Grand Prix de Marrakech, Wafa Assurance crée de nouveau l'événement en œuvrant à la démocratisation du sport automobile tout en l'apparentant aux principales valeurs qu'elles véhiculent, notamment : la prévention et la sécurité.

Automobiles Menara, Promoteur de cette nouvelle formule nationale, garantira des conditions de courses similaires à chaque concurrent dans un souci d'équité technique totale.

Automobiles Menara a procédé à la transformation et à l'allègement de la Clio RS pour en faire un véhicule de course exemplaire. Le châssis de type « Cup » a été renforcé avec des suspensions plus rigides et des ressorts plus courts. Le moteur et la boite d'origine sont plombés, seul le calculateur de gestion moteur à été reprogrammé pour porter la puissance et le couple de 203 cv à 215 cv. Le moteur a été équipé d'une boite à air avec prise direct d'air frais pour améliorer les reprises. Une ligne d'échappement complète de section supérieure avec double silencieux et une entrée d'air pour le refroidissement des disques de freins seront montés sur tous les véhicules de la Clio RS Cup. Enfin Automobiles Menara a procédé au montage d'arceau de sécurité Renault Sport, siège baquet, filet de protection, harnais de sécurité 4 points, le tout homologué aux normes FIA.

Avec un plateau de 20 véhicules maximum, les pilotes engagés ont été retenus sur la base de critères stricts tels que le bon respect des règles de conduite et de l'esprit sportif.

Pendant 3 ans, cet événement sportif s'entendra sur 8 courses par an, qui seront organisées selon le calendrier de la Fédération Marocaine des Sports Automobiles (FRMSA). La compétition s'articulera autour de séances d'essais libres et de séances de qualifications.

4 des 8 courses de la Clio RS Cup 2011 ont déjà été organisées sur Agadir, Kenitra, Casablanca et Ascari en Espagne. La prochaine course est prévue à Meknes le 01&02 Octobre 2011.

D'autres villes accueilleront l'événement d'ici fin 2011, notamment Tanger et Rabat.





### Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

Entreprendre, c'est croire en ses idées, croire en l'avenir. Il en est ainsi de tous ceux qui agissent et travaillent dans le sens du progrès, parce qu'ils croient en de grandes valeurs. Ces hommes et ces femmes qui innovent, créent, développent et entreprennent dans des secteurs tout aussi différents que passionnants. Leurs entreprises sont des richesses économiques, technologiques, et avant tout, humaines. Et notre mission première est de les protéger.



### ACTUS en bref INTERNATIONALES

La Koenigsegg Agera R détrône la Veyron



Dans la catégorie des supercars, le crime de lèse-majesté n'est pas très courant. Pourtant, c'est ce que vient de commettre la Koenigsegg Agera R qui, en battant six records de vitesse, a raflé à la reine de la catégorie, la Bugatti Veyron, le titre de voiture la plus rapide du monde. Cette prouesse a été réalisée à Ängelholm, en Suède, sur

une piste complètement plate, avec un vent de travers et sous une température de  $15.4^{\circ}$ C.

Le Guinness Book devrait officialiser ces records dans les prochains jours. Cependant, la vitesse maximale de la Bugatti Veyron n'a toujours pas été battue et on ne sait pas si ses 2.5s avoués pour l'exercice du 0-100 km/h le sont également.

### Infiniti FX s'offre une seconde jeunesse

Le crossover de luxe Infiniti FX a eu droit à un restylage. Au programme, une nouvelle face qui s'inscrit dans la nouvelle identité visuelle de la marque. La grille de calandre, les feux, les antibrouillards, notamment, ont été ainsi revus à la lumière du concept Essence présenté en 2009 au Salon de Genève. De nouvelles jantes de 20 pouces font également leur apparition tandis que le tableau de bord évolue légèrement. Le tout, pour des prix en très légère hausse. Ce restylage a été annoncé par Infiniti pour les

États-Unis, mais il ne fait aucun doute qu'il concernera également la version européenne du FX, déclinaison Diesel comprise.

Le constructeur a également annoncé qu'un modèle FX35 Limited Edition sera disponible en 2012. Ce dernier se distinguera par une couleur de carrosserie Electric Indigo exclusive, par des jantes de 21 pouces à 10 rayons, en aluminium, par ses phares de teinte foncée dotés du système adaptatif d'éclairage frontal avec mise à niveau automatique, ainsi que par ses prises d'air latérales et ses garnitures de portières basses couleur foncée.



## Je suis Anfa Place ... ...où le luxe, même invisible,

reste perceptible.



### RESPECTEZ LA SANTÉ DE VOS PROCHES ET DE VOTRE ENVIRONNEMENT!

PEINTURE AUX NORMES EUROPÉENNES : FAIBLE TAUX DE COMPOSANTS ORGANIQUES VOLATILES, COV CONTRÔLÉES.



### **OUBLIEZ VOTRE PEINTURE PENDANT UNE DÉCENNIE!**

SYSTÈME DE PEINTURE INNOVANT : ENDUIT EN MONO COUCHE TEINTÉ DANS LA MASSE, ARMÉ EN MAILLE DE VERRE, DURÉE DE VIE



#### PROFITEZ DES AVANTAGES D'UN PROJET PIED DANS L'EAU!

- INÉDIT AU MAROC!! SYSTÈME D'ISOLATION THERMIQUE EXTÉRIEURE « ANTI HUMIDITÉ » FACADE ENTIÈREMENT COUVERTE DE POLYSTYRÈNE EXPANSÉ DE 5CM D'ÉPAISSEUR RECOUVERT D'UN ENDUIT EN MONO COUCHE ARMÉ EN MAILLE DE VERRE.
- DOUBLE VITRAGE AVEC PROFILÉS ALUMINIUM À RUPTURE THERMIQUE, INNOVATION



#### SAVOUREZ LE CALME À L'INTÉRIEUR DE VOTRE APPARTEMENT!

- PROTECTION CONTRE LES NUISANCES SONORES EXTÉRIEURES : DOUBLE VITRAGE
- PANNEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE, PORTES ET FENÊTRES À JOINTS ISO-PHONIQUES.
- GRÂCE À LA MEMBRANE EN MOUSSE DE POLYÉTHYLÈNE RÉTICULÉ POSÉE AU DESSOUS

Je suis un resort avant-gardiste, référence de l'immobilier et de l'hôtellerie de luxe Je suis une adresse de prestige, un business-center moderne à Casablanca Je suis une invitation à la détente et au divertissement, un club privé exclusif Je suis un lieu de vie d'exception, ouvert tant sur la mer que sur le cœur de Casablanca



Je suis la différence... Je suis Anfa Place.

### EVENEMENT

## Salon Automobile

Eranofort

L'hybride sur un piédestal

Pour sa 64e édition, le Salon de Francfort, qui s'est déroulé du 17 au 25 septembre 2011, a mis l'accent sur la voiture de demain. Et en attendant que l'énergie électrique offre suffisamment d'autonomie la rendant exploitable à grande échelle, c'est l'hybride qui gagne du terrain. L'édition de cette année en est une démonstration éclatante.





#### Jaquar CX-16

Sur le stand Jaquar, une des principales attractions est le concept C-X16 qui annonce les traits du futur coupé entrée de gamme de la marque au félin. Esthétiquement, cette étude de style, qui alterne courbes et arrêtes vives, le tout souligné d'un regard étiré, ne peut nier sa filiation avec le XK. Le CX-16, qui mesure 4,45 m de long, ne peut recevoir que deux adultes à bord qui ne manqueront certainement pas d'apprécier l'hospitalité british à l'intérieur. Mais audelà du design, le principal intérêt de ce concept réside sous son capot, lequel abrite un V6 3.0 compressé de 380 ch associé à un moteur électrique de 95 ch. La transmission, elle, est assurée par une boîte automatique à huit rapports. Grâce à sa technologie hybride, le CX-16 n'émet que 165 q/Km, mais cela ne l'empêche pas d'afficher des performances à faire pâlir bien des sportives : le 0 à 100 km/h en 4"4 et une vitesse de pointe avoisinant les 300 km/h.

### Peugeot HX1

Dans le même esprit que les SR1 et HR1, l'étude HX1 est un véhicule haut de gamme capable d'accueillir six personnes dans un confort de haut vol. Evoquant une possible remplaçante de la 607, le concept est par ailleurs une nouvelle démonstration du savoir-faire de la marque au lion dans le domaine de l'hybride diesel. Cette grande berline aux dimensions respectables (4,95 de longueur pour 1,99 m de largeur) joue la carte de l'originalité en se dotant de portes antagonistes à ouverture en élytre. Elle se distingue en plus par sa modularité car elle offre deux assises emboîtées dans le dossier des sièges avant qui peuvent former une troisième rangée de sièges. Pour se mouvoir, le HX1



### EVENEMENT

### Francfurt 2011

associe un 2,2 l HDl de 204 ch à un moteur électrique de 95 ch. Avec une cavalerie d'environ 300 ch, le concept de Peugeot s'appuie sur une transmission intégrale pour transmettre la puissance au sol.

#### Kia GT

La marque coréenne a fait sensation au Salon de Francfort en présentant une très jolie étude de style dénommée Kia GT. Côté design, le prototype propose une ouverture antagoniste des portières, des lignes musclées ainsi qu'une face avant réussie qui intègre des entrées verticales. Basé sur la plateforme de la Genesis, ce concept, qui mesure 4,69 m de long et 1,89 m de large, préfigure le style des futures productions de la marque. De type propulsion, la GT devrait faire preuve d'un comportement routier à la hauteur de sa motorisation V6 3.3 litres T-GDI (bloc turbo à injection directe d'essence) forte de 395 chevaux pour 534 Nm de couple.

### BMW I3

Après Audi et Mercedes, la marque à l'hélice cède aux sirènes de l'énergie électrique en dévoilant son concept BMW 13. Préfigurant le modèle de série, cette étude ne manque pas d'originalité puisqu'elle s'inspire du concept Vision Efficient Dynamics tout en faisant appel au Stream Flow, cette ligne de vitres qui symbolise l'écoulement aérodynamique d'un filet



d'air. Symétriques en haut et en bas, les lignes du profil dessinent une très large surface vitrée avant de se rejoindre sur la partie arrière. L'architecture est également spécifique puisqu'elle relègue batteries et moteur (celui-ci, placé à l'arrière) au plus bas du véhicule. Ce qui permet, d'une part, d'abaisser le centre de gravité et d'autre part de libérer l'habitacle de tout tunnel de transmission. Quant à la structure en carbone, bien plus rigide et plus légère qu'une structure en acier ou en aluminium, elle permet de se passer de montant central. Ainsi, les portes antagonistes s'ouvrent largement sur l'habitacle. Annoncée entre 30.000 € et 40.000 € pour une autonomie comprise entre 120 et 150 km, la bavaroise se distinguera par des performances de haut niveau, son moteur de 170 ch autorisant une accélération de 0 à 100 km/h en 7,9 secondes.





### Ferrari 458 Spider

Après une longue attente, les visiteurs du Salon de Francfort avaient rendez-vous avec la version découvrable de la sublime 458. Là, encore une fois, le carrossier italien, Pininfarina, a démontré l'étendue de son talent en ne dénaturant pas la ligne élégante de l'Italia en la décapsulant. Surtout que le toit en question n'est pas souple, mais dur, une première sur une berlinette à moteur central. Repliable en seulement 14 secondes, ce couvre-chef en aluminium se range sous le capot moteur préservant ainsi les courbes sensuelles de la belle italienne. Pour l'occasion, Ferrari

a revu certains réglages pour adoucir la suspension et rendre la cartographie de l'accélérateur moins extrême. Si ces modifications rendent la Spider « plus civilisée », elles n'impactent en rien ses performances qui restent quasi identiques à celles du coupé.

### Lamborghini Gallardo Super Trofeo Stradale

Décidément, la Gallardo a fait de la chasse aux kilos superflus son arme de bataille pour contrer une concurrence de plus en plus affûtée. Ainsi, après la Superleggera, Lamborghini lance à l'occasion du Salon de Francfort la Super Trofeo Stradale. Au menu, un gain



### EVENEMENT

### Francfurt 2011

de 70 kg par rapport à une LP 570-4 standard, une puissance de 570 ch et un rapport poids/ puissance de 2,35 kg/ch. Il en résulte des performances de très haut vol : un 0 à 100 km/h exécuté en 3"4 et à peine sept secondes pour atteindre les 200 km/h depuis l'arrêt. Quant à la vitesse maxi, elle flirte avec les 320 km/h. D'après le constructeur, cette version très radicale de la Gallardo ne serait produite qu'à 150 exemplaires. Toujours selon la même source, la Sesto Elemento, supercar ultraléger dévoilé sous forme de concept car au Mondial 2010, serait quant à elle assemblée à vingt exemplaires.

Audi A2

Après une absence de six ans (produite entre 2000 et 2005), l'Audi revient sur le marché dans un nouveau concept à énergie électrique à l'occasion du Salon de Francfort. Globalement, l'esthétique de l'A2 s'inspire de ses soeurs A1 et Q3. À l'avant, on retrouve la calandre Audi quelque peu modifiée pour l'occasion. De profil, l'A2 concept affiche une ligne sobre et dynamique qui profite d'un bandeau lumineux allant des projecteurs aux feux arrière pour prendre des airs quasi futuristes. Un véritable petit gadget qui s'adapte également à la conduite. Il passe à l'orange clair lorsque la voiture roule, imite les clignotants ou devient rouge lorsque la voiture freine, pour avertir

les autres usagers. L'habitacle, lui, met l'accent sur la luminosité et l'espace. Bien sûr, l'Audi A2 Concept profite de toutes les technologies Audi Connect (Bluetooth online, WiFi...). Sous le capot, on retrouve un bloc électrique monté transversalement à l'avant. D'une puissance de 116 ch et 270 Nm de couple de pointe, il entraîne les roues via un engrenage à étage qui permet à la petite citadine d'avaler le 0 à 100 km/h en 9,3 secondes. La vitesse de pointe est limitée à 150 km/h pour privilégier une autonomie de 200 km pour 4 heures de charge.







### Hyundai 130

À l'image du IX35 et de la récente I40, la Hyundai I30 adopte les préceptes du « Fluidic Sculpture ». Le résultat est plus probant avec une face nettement plus expressive caractérisée par sa calandre de forme hexagonale et ses projecteurs à facettes multiples, associés à des feux diurnes exclusifs. Le profil profite également de ce restylage pour gagner davantage en dynamisme. Au passage, la dotation d'équipement s'enrichit pour inclure le frein de parking électrique, l'accès et le démarrage sans clé et le toit ouvrant panoramique. Au lancement, la nouvelle I30 sera proposée en deux motorisations essence et diesel. À terme, cette offre comptera six blocs de 100 à 140 ch en essence et de 90 à 136 ch en diesel.

#### Mazda CX-5

Succédant à un modèle à la carrière discrète, le nouveau Mazda CX-5 entend inverser la vapeur en jouant les premiers rôles dans sa catégorie. Pour cela, le petit SUV de la marque nippone troque ses lignes sages pour un design plus dynamique marqué par une calandre pointue, des phares ciselés et des plis de carrosserie marqués. Le CX-5 ne se contente pas d'afficher une allure sportive puisqu'il étrenne de nouvelles technologies réunies sous l'appellation « Skyactiv » : du moteur (SKYACTIV-D ou G) à la transmission (SKYACTIV-DRIVE), en passant par le châssis ou la boîte de vitesses (SKYACTIV-MT). Tout y passe! Les motorisations seront au nombre de trois : un 2.0 litres essence 160 ch (165 en 4x2) et un diesel 2.2 litres se déclinant en 150 ch /360 Nm et 175 ch /420 Nm. Couplées à une boîte 6 rapports, manuelle

ou automatique, elles font valoir des émissions de CO<sup>2</sup> particulièrement basses. À noter enfin que le lancement du Mazda CX-5 n'interviendra pas avant début 2012

### Audi S6, S7 et S8

Stars incontestées du hall Audi du Salon de Francfort, mariant avec bonheur élégance et sportivité, les S6, S7 et S8 ont mis la barre très haut dans la catégorie des berlines sportives. Toutes trois logent sous leur capot la nouvelle arme de la marque d'Ingolstadt: un huit cylindres en V de 4.0 litres qui envoie le V10 5.2, partagé avec Lamborghini, à la retraite. Il développe 420 ch et 550 Nm dès 1400 tr/mn sur la S6 et la S7, ce qui leur permet d'exécuter le 0 à 100 Km/h en



### EVENEMENT

### Francfurt 2011

respectivement 4"8 et 4"9. La grande sœur, S8, hérite logiquement de plus de puissance, avec notamment 520 ch et 650 Nm, devenant ainsi la plus puissante berline aux anneaux devant l'A8 L W 12 (500 ch). Son poids conséquent ne l'empêche pas d'affoler le chrono avec un 0 à 100 Km/h expédié en 4"2. Côté transmission, l'A 6 et l'A7 bénéficient d'une boîte S Tronic à sept rapports, tandis que l'A8 se contentera d'une simple boîte auto huit rapports à convertisseur, capable d'encaisser l'important couple du moteur.

### **Opel Zafira Tourer**

La nouvelle Opel Zafira Tourer a été présentée en avant-première mondiale au Salon automobile de Francfort. Esthétiquement, la nouvelle mouture arbore un design original, notamment à l'avant, se distinguant parla symétrie des motifs en « boomerang », partant du sommet des phares et descendant jusqu'aux antibrouillards. Comme les autres modèles de la gamme, les phares intègrent des feux de jour portant la signature Opel en aile. De profil, la ligne de ceinture se termine en crosse de hockey, ce qui

propulse visuellement le véhicule vers l'avant, tandis que la virgule caractéristique d'Opel sculpte le flanc et confère du mouvement à la silhouette. Par ailleurs, la nouvelle Zafira a enregistré une augmentation de l'empattement et des voies au profit du confort et de la stabilité dynamique : l'empattement atteint dorénavant 2.760 mm (+57 mm), alors que les voies sont de 1.584 mm à l'avant (+96 mm) et de 1.588 mm à l'arrière (+78 mm). Côté équipement, la dotation comprend une nouveauté, à savoir le régulateur de vitesse intelligent adaptative Cruise Control (ACC) avec freinage automatique Collision Mitigating Braking (CMB).

Pour son lancement, l'Opel Zafira Tourer sera disponible avec trois versions du moteur turbodiesel Common Rail 2.0 CDTI déjà montées sur l'Astra et l'Insignia. Les puissances vont de 110 à 165 ch. La gamme essence, pour sa part, comprend deux moteurs 1.4 L de 120 et 140 ch.





### A Dossier

## Pelole Beach 2011 Un plateau très relevé!

Après le concours d'élégance de la Villa d'Este, en Italie, c'est au tour de celui de Pebble Beach de nous subjuguer. Rendez-vous incontournable des collectionneurs et des amateurs de voitures d'exception, ce concours d'élégance accueille, depuis 1950, voitures de collection, concept cars et anciens modèles de compétition. À l'occasion de la 61e édition, qui s'est déroulée du 17 au 21 août 2011, voici le meilleur de la sélection officielle.

#### Cadillac Ciel Concept

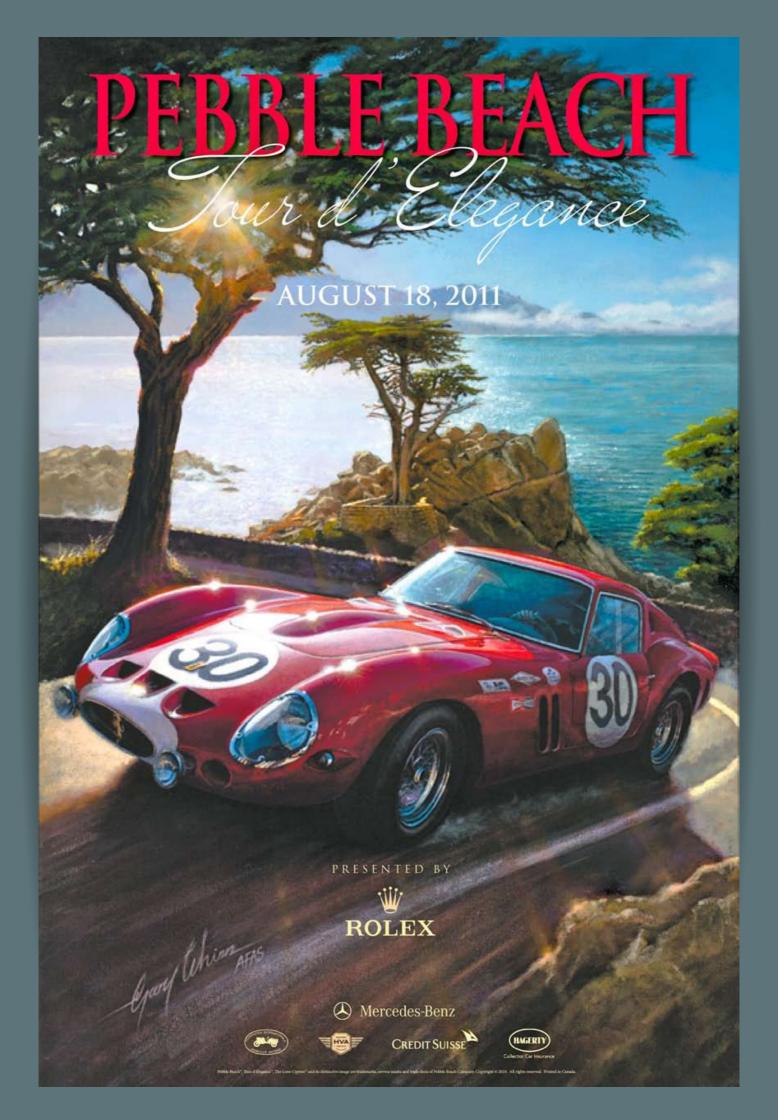
À travers ce magnifique concept car, Cadillac ressuscite le cabriolet 4 portes, dit Torpedo, un genre de carrosserie qui a connu ses jours de gloire dans les années vingt. Baptisée Cadillac Ciel Concept, cette étude de style offre quatre places et quatre portes s'ouvrant de manière antagoniste à l'arrière. Longue de 5,17 m, la Cadillac étonne par la démesure de ses proportions et par son extravagance, tout en subjuguant par la beauté de sa plastique. Ici, la discrétion n'est pas de mise comme en témoignent les magnifiques jantes de 22 pouces. À l'intérieur, la Ciel Concept joue à fond la carte du luxe avec du bois d'olivier incrusté un peu partout, des sièges chauffants et ventilés pour rouler cheveux au vent en toute saison et, courtoise attention, la couverture en cachemire à la disposition des passagers arrière.

#### Lexus GS

Une fois n'est pas coutume, Lexus a choisi de dévoiler à Pebble Beach un de ses modèles, en l'occurrence la nouvelle GS. La démarche, qui traduit le souhait du constructeur nippon d'associer son image à des évènements d'exception comme ce rendez-vous californien, vise également à éviter de se retrouver noyé dans le flot des nouveautés de la rentrée. Pas bête! Concurrente de la BMW Série 5 et autre Audi A6, la GS ne manque pas d'élégance



avec sa robe joliment crayonnée, mais c'est surtout sur le plan technique qu'elle enfonce le clou. Avec au programme des roues arrière directrices, une motorisation hybride et un nouveau V6 3.5 de 306 ch capable d'avaler le 0 à 100 km/h en 6 secondes.



### A Dossier

### Pebble Beach 2011

#### **Mercedes A-Class Concept**

L'un des concepts vedettes de ce concours d'élégance, car représentant plus qu'un simple renouvellement de la Classe A, cette étude préfigure le futur style de la marque à l'étoile. Au menu, plus de dynamisme, ainsi qu'en témoignent les lignes fluides et puissantes, le long capot et la surface de vitre réduite. À bord, le choix des teintes blanccrème-argenté et l'éclairage rose instillent une ambiance des plus glamour. Les Mini, Citroën DS3 et autres citadines sexy n'ont qu'à bien se tenir.

#### Zagato / Alfa Romeo TZ3 Stradale

Depuis quelque temps, la marque au biscione réussit tout ce qu'elle entreprend au point de faire des envieux. Ainsi, après la sublimissime 8 C Competizione et l'élégant concept car 4C, c'est autour de la TZ3 Stradale de flatter la rétine et faire chavirer le cœur des passionnés de belles voitures. Deuvre du carrossier italien Zagato et réalisée pour le centenaire d'Alfa Romeo, cette TZ3 Stradale est un supercar d'exception produite à neuf exemplaires seulement. Inutile donc de vous précipiter chez le concessionnaire Alfa du coin, toutes les commandes ont déjà été prises. Sous sa carrosserie en fibre de carbone tout en galbes et en rondeurs, se cache un moteur d'origine Dodge! Cela entre dans le cadre de la mutualisation des moyens entre



Chrysler et le groupe Fiat qui l'a racheté. Cette italienne au cœur yankee reprend donc le châssis et le moteur de la Viper ACR, à savoir un énorme V10 8.4 de 611 chevaux.





### Eblouissante à plus d'un égard.

Technologies novatrices, nouveau design et équipements haut de gamme, la Classe C Nouvelle Génération va vous éblouir par ses multiples talents.

Une ligne musclée et racée, une allure sportive et dynamique, un intérieur généreux et luxueux... elle fait battre les cœurs! Dotée de motorisations de dernière génération qui allient puissance, agilité et plaisir de conduite, la nouvelle Classe C demeure éco-responsable grâce aux mesures BlueEFFICIENCY. La Classe C Nouvelle Génération vous garantit une tranquillité sur route et un confort de conduite souverain.

www.mercedesbenz.ma

125! ans d'innovation



### A Dossier

### Pebble Beach2011

#### **Ford Start Concept**

Dévoilée au salon de Pékin 2010, le concept Ford Start renoue avec les projecteurs à l'occasion du concours de Pebble Beach. Une étude de mini citadine aux faux airs d'Audi A1, aussi séduisante esthétiquement que pragmatique sous son capot. Avec sa silhouette épurée et aérienne, elle tranche avec le Kinetic Design actuellement à l'œuvre chez Ford pour afficher un look aérodynamique vaguement rétro. Si son dessin très travaillé gagne considérablement en rondeurs, la Ford Start se montre néanmoins incisive avec ses fines optiques à Led. Sous son capot, le concept Ford abrite un trois cylindres 1.0 doté d'un turbo, converti

#### Jaguar C-X75 Concept

Avec sa ligne d'avion de chasse, la Jaguar C-X75 Concept est loin de passer inaperçue. Et ce ne sont pas les visiteurs du mondial de Paris 2010 qui diront le contraire. Pebble Beach est une autre occasion d'admirer cette jolie pièce sous le soleil californien. D'après les bruits de couloir, ce prototype pourrait être produit prochainement en petite série grâce à un partenariat avec l'écurie William F1. Au volet mécanique, ce concept fait appel aux services d'un original moteur hybride, capable de rouler 68 km en mode électrique grâce à des batteries se rechargeant avec des turbines à gaz en 6h. De quoi permettre à cette anglaise dévergondée de dépasser allègrement les 300 km/h et de se mesurer sans complexe aux meilleurs supercars de la place.



à l'injection directe et associé, pour l'occasion, à une boîte mécanique à six rapports.

#### Bentley Mulsanne:

Parmi les stars de la 61ème édition de Pebble Beach, on retrouve la remplaçante de la Bentley Arnage, qui a été baptisée Mulsanne. Un nom évocateur puisqu'il fait référence à un célèbre virage du circuit des 24 Heures du Mans et fut utilisé de 1980 à 1992 sur la version Bentley de la Rolls-Royce Spirit au moment où ces deux marques étaient imbriquées. Se positionnant au-dessus de la Continental Flying Spur, cette nouvelle Bentley Mulsanne ne déroge pas à la tradition maison en reprenant le fameux V8 d'une





cylindrée de 6.75 litres.

Sur le plan stylistique, la Bentley Mulsanne s'avère en revanche beaucoup moins révolutionnaire que son illustre aînée qui avait innové au début des années quatre-vingt avec sa grande surface vitrée et son positionnement plus bas que les précédentes limousines de la marque. Mais, il n'empêche qu'avec sa ceinture de caisse haute, ses épaules larges, sa malle arrière proéminente et sa calandre ultra-massive, elle n'a aucun mal à s'identifier à la prestigieuse marque anglaise.

### Porsche 911 se 2.21:

En août 1969, la Porsche 911 S 2.2 remplace la toute première 911 : la S 2.0 litres. La nouvelle mécanique se révèle moins pointue mais ne perd pas pour autant son pedigree sportif. Produite entre 1969 à 1971 à 4 691 exemplaires, la Porsche 911 S 2.2 est devenue mythique malgré sa courte existence.

Une 911 S grise faisait une brève apparition dans l'incontournable « Le Mans » avec son acteur de propriétaire Steve McQueen.

Tout ce qui touche à Steve McQueen est actuellement furieusement à la mode, pas étonnant donc que la sienne de 1970 ait réussi à atteindre un prix de vente aussi important (1.250.000 dollars ) dans le cadre de la vente aux enchères.

Elle comptait tout de même plus de 180 000 kilomètres au compteur.

#### Maybach Zeppelin:

En 1928, Maybach présente la DS7 sous le nom de Zeppelin en hommage à la fameuse firme de dirigeables. Cette voiture de très grand luxe est équipée d'un moteur V12 de 7,0 I qui développait 150 ch, ce qui est une première pour la marque. La DS8 est venue remplacer la DS7 en 1930. Elle avait un moteur V12 de 8,0 I qui développait 200 ch, ce qui en faisait une des voitures de série les plus puissantes



de l'époque. En fonction de la carrosserie, elle pouvait atteindre la vitesse maximale de 170 km/h. Sa finition, d'une classe sans failles et ses performances exceptionnelles ont fait d'elle l'icône des élites des années trente.



# 40 Concept

Décidément tout réussit à Alfa Romeo qui prend un malin plaisir à nous subjuguer par ses productions sublimes. Dernière en date, un magnifique concept car baptisé Alfa Romeo 4C présenté en avantpremière au Salon de Genève 2011. Esthétiquement, le coupé de la marque au Biscione ne pouvait trouver meilleure référence que l'emblématique 8C Competizione qui a fortement inspiré le design de la proue et de la poupe. Cette dernière est joliment mise en valeur par le dessin très stylisé des feux arrière dont les dix diodes électroluminescentes situées dans chaque optique font penser à des turbines. Le profil, qui fait plutôt penser à une Lotus Elise, se démarque, quant à lui ,par des flancs et une ligne d'épaules joliment sculptés.



## AC Concept

Longue de quatre mètres, avec un empattement de 2,74 m, l'Alfa Romeo 4C Concept est dotée d'une carrosserie mariant aluminium et fibre de carbone. Ce qui lui permet de revendiquer un poids contenu à seulement 850 kg avec un excellent rapport poids/puissance de 4 kg/ch et une répartition des masses 40/60.

Downsizing oblige, le concept car se contente d'un quatre-cylindres turbo essence de 1.75 l, emprunté à la Giulietta Quadrifoglio Verde, couplé à une boîte à double embrayage TCT. Le système DNA (qui influe sur la cartographie moteur/boîte, l'amortissement, l'assistance de direction et la réactivité de l'accélérateur), également présent, permettra d'optimiser la configuration de l'auto pour le sport ou encore de préserver un peu plus de confort et de facilité à la demande.

Avec 200 ch sous le capot et un couple généreux, cette nouvelle bombe milanaise revendique une vitesse maximale de 250 km/h pour un 0 à 100 km/h en moins de cinq secondes. Alfa, qui annonce la commercialisation de la 4C pour 2012, n'en a pas encore dévoilé le tarif, lequel sera certainement beaucoup plus abordable que celui de la 8C Competizione.





### A Caception

## **Fernani**

458 1724/2

Présentée pour la première fois lors du Salon automobile de Francfort 2009, la F458 Italia avait la lourde tâche de succéder à la déjà aboutie F430. Améliorée à tous points de vue, la berlinetta de la marque au cheval cabré a mis la barre très haut en se rapprochant du rendement et de l'efficacité d'une voiture de course. De quoi lui garantir le statut de sportive de référence dans sa catégorie.







Cylindrée : 4.5L V8 inj.directe
Puissance : 570ch - 9000tr/min
Couple : 539 Nm - 6000tr/min

Transmission : Arrière

Poids et Mesures

Poids à vide : 1380 kg

Dimension: 4.53/1.94/1.22 (L/l/h)

Réservoir : 86 I Volume coffre : 230 I

Pneumatique : 235/35 R 20 - 295/35 R 20

Performances Globales

 Vitesse max :
 325 km/h

 0 à 100 :
 3.4 s

 Consommation :
 13.3 l/100

 Autonomie :
 646 km

En concevant la 458 Italia, les ingénieurs de la firme de Maranello devaient se surpasser pour garantir à ce modèle un comportement plus sportif que la F430.

Au premier coup d'oeil, il apparaît clairement que les considérations aérodynamiques ont fortement conditionné l'esthétique de la 458. Celle-ci affiche en effet des lignes simples qui tranchent radicalement avec celles de sa devancière. Autant, malgré une agressivité certaine, la F430 gardait des allures de routière civilisée avec un habitacle large et spacieux et des hanches pleines et rebondies, solidaires d'une proue imposante, autant la cellule de la 458 -avec un toit bombé, une chute de custode nettement plus accentuée, des



passages de roues arrière s'évasant pour dégager au maximum l'écoulement de l'air et le canaliser vers l'aileron intégré-semble réduite au minimum vital. D'autres détails, tels les extracteurs d'air grillagés, le double diffuseur type F1 de part et d'autre de la triple sortie d'échappement ne sont pas sans rappeler une certaine Enzo. En revanche, la face avant, avec ses optiques étirées à l'extrême, constituées de petits phares lenticulaires et d'une rampe de diodes, qui sacrifient à la mode du moment, est plus conventionnelle.

Contrastant avec la simplicité de l'extérieur, avec le design futuriste de son tableau de bord, l'intérieur de la 458 Italia est digne d'un cockpit d'avion de chasse. Celui-ci est composé d'un compte-tours, placé face au conducteur, et de deux écrans LCD affichant d'un côté la vitesse, la hifi et le GPS, et de l'autre la santé de la voiture et les programmes d'assistance à la conduite. Pour simplifier cette dernière, les commandes principales sont réunies sur le volant, à la manière des Formule 1. Le conducteur peut ainsi modifier rapidement les différents modes de suspension et le niveau des aides électroniques -le mode Sol alissant permettant de maintenir toutes les aides, le mode Sport offrant une plus grande marge de manœuvre et les modes Race, CT off et CST off pour les pilotes plus expérimentés. Le bouton Engine Start, les essuie-glaces, les cliqnotants et l'avertisseur sonore y sont aussi installés. Le reste des commandes est regroupé sur deux « satellites » de chaque côté du volant.

Côté habitabilité, la 458 est une stricte deux places, mais les claustrophobes n'ont pas à s'inquiéter puisque, grâce à l'augmentation de l'empattement de cinq centimètres par rapport à la F430, l'espace à bord est très correct. Et pour maintenir le corps des occupants lorsque le rythme s'accélère, Ferrari a équipé sa 458



de superbes sièges baquets recouverts de cuir et dotés d'appuis-tête estampillés d'un cheval cabré.

En concevant la 458 Italia, les ingénieurs de la firme de Maranello devaient se surpasser pour garantir à ce modèle un comportement plus sportif que la F430 déjà considérée comme une référence dans ce domaine. Pour atteindre ce résultat, ils se sont d'abord employés à augmenter la rigidité du châssis grâce à l'utilisation de matériaux légers tel que l'aluminium. Un choix qui a également servi l'agilité de la 458 en limitant son poids total à 1 485 kg. Dans la foulée, les suspensions ont également été revues, les deux triangles superposés à l'avant et le système multibras à l'arrière ayant été redessinés afin d'offrir de meilleures performances. D'autres interventions ont porté sur la direction pour la rendre plus réactive et directe, sur le contrôle de trajectoire « F1-Trac » et sur le différentiel électronique piloté. Tout comme le dispositif de freinage qui a été renforcé. Equipée de freins à disques en carbone/ céramique de 398 mm de diamètre à l'avant et 360 mm à l'arrière, l'italienne est capable de passer, de 100 km/h à l'arrêt, juste en l'espace de 32,5 mètres.

Même à très grande vitesse, grâce à un diffuseur exerçant une poussée verticale vers le sol allant jusqu'à 140 kg à 200 km/h, la 458 offre une stabilité de haut niveau. De plus, le fait que l'aileron

ne soit pas mis en relief permet de maîtriser les différents flux d'air entourant l'Italia en créant une déportance de 360 kg à pleine vitesse.

Véritable joyau de la couronne, le moteur de la 458 Italia est l'un des meilleurs huit cylindres au monde. Montée en position centrale arrière, la mécanique bénéficie d'une cylindrée de 4,5 litres et de l'injection directe lui permettant de développer 570 ch, soit 80 de plus que la F430. Si la cavalerie n'a rien d'exceptionnel, la puissance spécifique de 127 chevaux par litre et le régime maxi flirtant avec les 9000 tr/min méritent le respect. Les chiffres confirment ce potentiel hors normes avec une vitesse maximale qui dépasse les 325 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en moins de 3,4 secondes. Mais le tour de force de Ferrari est d'avoir augmenté sensiblement les performances par rapport à la F430 tout en baissant la consommation qui est passée de 18,3 litres à 13,7 litres. Idem pour les émissions de CO<sup>2</sup> qui ont régressé. Quant à la transmission, elle est assurée par une boîte de vitesses robotisée « F1 » à sept rapports offrant le choix entre un mode automatique ou manuel.

Toutes ces qualités se négocient bien évidemment au prix fort puisque le ticket d'entrée pour l'acquisition de ce bijou n'atteint pas moins de 197 000 euros!

# A J Exception

# Mercedes-Benz

Tapis volant germanique...









Cylindrée: 5.5L V8 36s + Turbo
Puissance: 517ch - 5000tr/min
Couple: 829 Nm - 1900tr/min
Transmission: Arrière

Poids et Mesures

Poids à vide : 2185 k

Dimension: 5.07/1.88/1.42 (L/l/h)

Réservoir : 90 l Volume coffre : 490 l

Pneumatique : 255/45 R 18 - 275/45 R 18

Performances Globales

Vitesse max : 250 km/h 0 à 100 : 4.6 s

Consommation: 21.1/9.6/13.8 I/100

Autonomie: 652 km

Ce système, dénommé COMAND, donne accès à tous les paramètres de la voiture, dont les sièges actifs, l'éclairage ambiant (solaire, neutre ou polaire de série sur le 600), la sonorisation Surround Harman Kardon Logic?, le lecteur de DVD, la navigation GPS en représentation 3D, la climatisation et la plupart des innombrables systèmes d'aide à la conduite. Le coupé CL met également à la disposition du conducteur le système SPLITVIEW qui lui permet de voir sur le même écran 16/9, de 20.3 cm de diagonale, la gestion de la sonorisation, la navigation ou toutes autres informations. Enfin, on remarquera le cuir, omniprésent dans l'habitacle, sur la sellerie, bien entendu, mais aussi sur la planche de bord, l'intérieur des portières, etc.

Evidemment, le CL offre une panoplie de systèmes d'aides à la conduite, parmi lesquels l'avertisseur d'angle mort et de franchissement de ligne blanche et la régulation de vitesse adaptative, très pratique sur une autoroute un peu chargée.

La vision de nuit, avec détection de piétons (de série sur le 600), vient prendre place sur l'écran qui, le reste du temps, affiche le tableau de bord.

Mais s'il est vrai que le CL 600 place très haut la barre côté confort, son point fort réside avant tout dans sa motorisation d'exception. Et encore, le mot n'est pas assez fort, parce que les caractéristiques du moulin qui sommeille sous le long capot du coupé laissent pantois : un V12 biturbo de 5.5 litres développant 517 chevaux à 5000 tr/min et, surtout, un couple impressionnant de 830Nm de 1800 à 3500 tr/min. Autant dire que les dépassements ou

les relances ne sont qu'une formalité pour cette mécanique au souffle inépuisable. Pour transférer l'important couple, ce 12 cylindres est couplé à une boîte automatique à 5 rapports avec 3 modes, un sport, un normal et un manuel qui permet de passer les rapports avec les palettes au volant. Mais attention, mieux vaut avoir le pied léger, car sinon, cela risque de revenir très cher à la pompe. Ainsi, à un rythme soutenu, la consommation oscille entre 25 et 30 litres aux 100 km ! Malgré la débauche de puissance, il ne faut pas prendre la voiture pour une sportive car ce n'est point sa vocation. Il ne faut pas oublier que le coupé mesure tout de même 5.095 m de long, 1.871m de large et pèse plus de 2 tonnes (2185kg) en ordre de marche, avec un empattement de près de 3 mètres (2.955m). Avec ces mensurations, pas question de virevolter dans les épingles. Cela dit, le CL 600 reste un coupé d'exception qui apprécie les longues distances où il se distingue par une douceur de fonctionnement et un confort royal. Il avale d'autant mieux les kilomètres que sa suspension active ABC garantit une stabilité de bon aloi et contrôle le roulis à merveille, sans imposer trop d'efforts latéraux en virage. Et, cerise sur le gâteau, la direction se révèle précise, ce qui facilite les manœuvres et confère plus d'agilité à ce quasi-pachyderme de plus de deux tonnes.

Elégant, luxueux, confortable, dynamique et high-tech, le CL 600 est un coupé dont les prestations n'ont d'égal que son tarif élitiste. Pour trouver mieux, il faut se tourner vers les versions 63 et 65 AMG. Mais là, c'est une autre paire de manches.





Cylindrée : 4.41 V8 inj. directe 2 turbos Puissance : 406ch - 5800tr/min Couple : 666 Nm - 1750tr/min

Transmission: Arrière

Poids et Mesures

Poids à vide : 1950 kg

Dimension: 4.82/1.86/1.38 (L/l/h)

Réservoir: 70 I Volume coffre : 450 I Pneumatique : 245/45 R 18

Performances Globales

 Vitesse max :
 250 km/h

 0 à 100 :
 5.2 s

Consommation: 14.9/8.5/10.9 I/100

Autonomie: 642 km

Le nouveau BMW
série 6 coupé devrait
aisément faire oublier
son prédécesseur, dont
le design, un tantinet
anticonformiste,
avait fait jaser. Un peu
plus classique, plus
imposant, et toujours
plus sophistiqué, le
dernier-né dispose de
tous les atouts pour
devenir la nouvelle
référence de sa
catégorie.

Quelques mois après le lancement du cabriolet, la très attendue version coupé arrive en concession. Esthétiquement, pas de surprise puisque le nouveau cru reprend presque trait pour trait le concept car présenté au Salon de Pékin 2010. Ainsi, contrairement à sa devancière, qui jouait à fond la carte de l'exubérance, l'actuelle génération de coupé série 6 arbore un design plus conventionnel. Cela se traduit, à l'avant, par des optiques au design plus arrondi, encadrant une calandre plus large, un arrière allégé où le couvercle de malle bombé est remplacé par un volume plus classique, taillé à la serpe, avec de jolis feux étirés à l'horizontale et prenant un peu de hauteur. De profil, les flancs arborent un modelé oblique qui prend nais-



sance sur l'aile avant, dans un esprit similaire à celui de nouveau X1. Autre similitude, le « S » qui part du naseau de la calandre, souligne le phare et s'achève en direction de la roue avant. Enfin, les sorties d'échappement trapézoïdales, bien réussies, permettent de distinguer le haut de gamme 650i des autres versions.

Bien que plus fluide que son aïeule, la nouvelle mouture n'en est pas moins plus imposante : + 3,9 cm en largeur et + 7,5 cm en longueur. Ceci se traduit par une amélioration de l'habitabilité qui profite aux quatre passagers, mais aussi aux bagages avec une vaste soute de 460 l.

À l'intérieur, le traitement de l'habitacle, qui ne déroge pas aux standards de la marque à l'hélice, se révèle d'excellente facture. La planche de bord qui fait la part belle au pilotage, en orientant légèrement le poste de conduite vers



le conducteur, est recouverte de cuir avec de superbes surpiqûres. L'ergonomie est également au rendez-vous avec un système de navigation 3D multimédia à écran ultralarge ainsi que la désormais classique molette I-Drive qui permet un accès aisé aux différentes fonctions. Le confort de conduite est accentué par de superbes sièges à réglage électrique et une sellerie étudiée pour moins chauffer au soleil.

Parfaitement au diapason du standing de la voiture, l'équipement profite des dernières avancées technologiques en la matière : une hifi B&O à seize enceintes, un affichage tête haute, un éclairage à LED totalement autonome et toutes les assistances à la conduite imaginables. Sans oublier l'aide au stationnement ou encore la récupération de l'énergie de freinage, devenues «classiques». Pour les amateurs de sportivité, le pack M habillera la Série 6 Coupé de spoilers avant/arrière, de jupes latérales, d'anti-brouillards à LED ainsi que de jantes en alliage 19 pouces et des sorties d'échappement chromées. Les sièges en cuir et Alcantara seront estampillés du badge «M» tout comme le volant et le levier de vitesses.

Sous le capot, la 650i, qui coiffe provisoirement la gamme en attendant l'arrivée de la M6, abandonne le V8 4.8 atmosphérique (367 ch) pour le 4.4 biturbo de 407 ch et 600 Nm. Associé à une boîte manuelle à six rapports ou à la nouvelle boîte automatique à huit rapports, il permet au squale d'expédier le 0 à 100 km/h en 4,9 s. Cette version présente, en outre, l'avantage d'offrir la transmission intégrale xDrive en option. Pour les portefeuilles moins bien garnis, la 640i propose un six-cylindres en ligne 3.0 biturbo développant 320 ch (5,4 s sur le 0 à 100 km/h). Enfin,

les inconditionnels du Diesel seront désormais dignement servis grâce à l'arrivée du Diesel 3.0 développant 313 ch et 630 Nm qui équipera également le cabriolet. Doté d'une nouvelle gestion de l'injection et d'une nouvelle rampe commune, ce bloc permet à la 640d d'abattre le 0 à 100 km/h en 5,5 secondes. Et pour ne rien gâcher à ce bilan largement flatteur, sa consommation moyenne dépasse à peine les 7 l/ 100 km! La technologie « Efficient Dynamics » est certainement passée par là.

Quant à la tenue de route, elle a été revue pour être en phase avec le potentiel mécanique du nouveau coupé série 6. À ce niveau, le constructeur bavarois, qui n'a pas lésiné sur les moyens, a renforcé la rigidité de son coupé haut de gamme de 50% et l'a doté d'un amortissement auto-adaptatif, d'un système de contrôle actif du roulis (en option) et de roues arrière directrices (également optionnelles).

Pour terminer, il convient de préciser que le nouveau BMW série 6 coupé sera disponible dans le réseau de l'importateur exclusif de la marque, SMEIA, à partir du mois d'octobre, pour un tarif qui devrait débuter à un peu plus d'un million de DH.

consommation moyenne dépasse à peine les 7 l/ 100 km!





# L'INCARNATION DU FUTUR.

BMW ConnectedDrive est l'incarnation même de l'interconnexion intelligente entre le conducteur, son véhicule et son environnement. Cette vision futuriste est déjà en œuvre à bord et vous offre des fonctions totalement nouvelles pour amplifier aussi bien votre confort que votre sécurité active et passive : visualisation des informations, aides à la conduite... Le portefeuille d'innovations BMW ConnectedDrive est impressionnant! Il vous ouvre à une dimension de l'information et du divertissement, intégrant également le passager, pour une convivialité encore plus poussée sur la route. Pour découvrir ce portefeuille de technologies à travers la toute nouvelle BMW Vision ConnectedDrive, visitez le site www.bmw.ma

# BMW VISION CONNECTED DRIVE. BMW INNOVATIONS.

#### **Smeia**

Importateur exclusif

47, boulevard Ba Hmad 20300 Casablanca Tél.: 05 22 40 07 00/01

e-mail : contact@smeia.com

#### Réseau Smeia

Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00 Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40 Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/33

Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

Motors par Youssef Bennour

A T Exception







Le passage de la marque Land Rover sous le contrôle de l'indien Tata, en 2008, a donné de nouvelles ambitions à la firme anglaise et aiquisé son appétit pour ratisser plus large. Première manifestation de ce renouveau, le baby Range baptisé Evoque. Etroitement dérivé du concept car LRX exposé au Salon de Detroit en janvier 2008, ce petit frère du Freelander ne manque pas d'allure avec une plastique mariant subtilement classicisme et originalité. Si l'on reconnaît facilement l'empreinte de Land Rover dans le style de l'Evoque, ce dernier n'en instille pas moins un vent de fraîcheur susceptible de captiver une clientèle essentiellement jeune. Ainsi en est-il des blocs optiques effilés mordant sur les ailes, des passages de roues gonflés, des boucliers aérés ainsi que de l'arche de toit inclinée (surtout sur la version coupé). Grâce à des proportions singulières, l'Evoque se montre trapu et racé -une longueur de 4,36 mètres pour la version 5 portes, une largeur déroutante de 2,12 mètres et une hauteur de seulement 1.63 mètre.

À l'intérieur, on découvre avec plaisir un habitacle qui fait

référence à ses aînés. En effet, malgré son statut d'entrée de gamme, l'Evoque n'est pas un Land Rover au rabais ainsi que l'atteste le soin apporté à la qualité et à la finition à bord. Les matériaux sont bien choisis, les agencements sans reproche et la présentation aussi séduisante que distinguée. Au niveau de l'instrumentation et de la console centrale, on remarquera même des éléments de son proche cousin Jaguar. Cette dernière intègre une molette à la place du levier de la boîte automatique. Il est bien entendu possible de rendre l'habitacle plus luxueux en piochant dans la longue série des équipements optionnels - sièges baquets, immense toit panoramique et une multitude de combinaisons de selleries sont ainsi possibles.

Avec ses airs de coupé, l'Evoque ne rassure pas d'emblée sur son habitabilité. Mais il n'en est rien, puisque malgré son pavillon incliné, il offre suffisamment d'espace pour accueillir deux adultes à l'arrière. Seul bémol, l'accès aux places arrière se révèle un peu difficile dans la configuration coupé. Le coffre, parfaitement servi par un seuil de



chargement bas et vraiment pratique à l'usage, offre une contenance comprise entre 420 et 1 445 litres.

Ayant pour vocation essentielle de parader dans les quartiers chics, l'Evoque n'en dispose pas moins de réelles aptitudes à évoluer hors des sentiers battus. Il s'agit même, selon le constructeur, de l'un de ses points forts face à la concurrence. D'ailleurs, le baby Range n'a rien à envier aux baroudeurs confirmés comme le prouvent la transmission intégrale (une version à deux roues motrices est également disponible), la garde au sol élevée, le contrôle de vitesse en descente ou encore le sélecteur de revêtement "Terrain Response".

Sur le bitume, le petit Range Rover ne devrait pas démériter non plus. Certes, avec plus de 1 700 kg sur la balance, on ne peut en exiger l'agilité d'une ballerine, mais ses suspensions assurent un bon dosage entre confort et tenue de route. De plus, l'Evoque dispose de la base roulante du Freelander, ce qui est un gage de comportement routier équilibré. Au chapitre mécanique, l'Evoque propose un quatre cylindres Diesel 2.2 turbocompressé d'origine Ford/ PSA décliné en deux niveaux de puissance : 150 et 190 ch. En version entrée de gamme, le bloc développant 150 ch est monté sur la version à roues avant motrices (traction) et accouplé à une boîte manuelle à six rapports qui bénéficie d'un système stop & start. À noter que sur les autres versions, le petit Range Rover bénéficie de quatre roues motrices. Au catalogue figure également un quatre cylindres essence développant 240 ch. Suffisamment puissant pour l'usage auquel est destiné l'Evoque, il séduira surtout les amateurs de dynamisme.

Avec l'Evoque, Land Rover s'est lancé dans une course au leadership dans une catégorie où la concurrence est à couteaux tirés. Avec ses dimensions inédites dans la gamme, son style percutant et sa transmission à deux roues motrices, le "baby Range Rover" bouleverse les traditions et devrait faire mouche surtout auprès d'une clientèle jeune et branchée.





# A I Nouveauté

Cylindrée : 2.0L 4cyl. 16s inj. directe+Turbo

Puissance: 140ch - 4000tr/min Couple: 319 Nm - 1750tr/min

Transmission: Avant

Poids et Mesures

Poids à vide : 1538 kg

Dimension: 4.43/1.81/1.67 (L/I/h)

Réservoir: 641

 Volume coffre :
 470/1510 I

 Pneumatique :
 215/65 R 16

Performances Globales

 Vitesse max:
 192 km/h

 0 à 100:
 10.2 s

Consommation: 6.3/4.8/5.8 I/100

Autonomie: 1103 km

Avec, depuis l'automne 2007, 572 000 ventes à travers le monde et une popularité non démentie, le Tiguan a signé l'un des plus grands succès de la marque de Wolfsburg, s'imposant, dès sa sortie, comme le leader du marché européen des SUV.

À défaut d'originalité, le Tiguan arborait une face avant qui le démarquait des autres modèles de la gamme Volkswagen. Avec son restylage de milieu de vie, ce Crossover se fond totalement dans le moule de la nouvelle identité visuelle de la marque, au point de passer pour un mini-Touareg. Ainsi, le nouveau cru adopte la fameuse calandre horizontale et des feux légèrement biseautés, caractéristiques des nouvelles faces avant de Volkswagen. Les versions équipées de feux au xénon bénéficieront d'un bandeau de LED pour un allumage diurne. À l'arrière, les feux et le hayon ont été légèrement retouchés.

À bord, pas de surprise, puisque la planche de bord n'a fait l'objet que de menus changements au niveau du volant et des manettes de climatisation. Reprise de la Golf Plus, elle manque certes d'un peu de fantaisie, mais son ergonomie est irréprochable.

L'habitabilité, elle, reste identique, permettant toujours à trois adultes de s'installer confortablement à l'arrière. La modularité, avec une banquette fractionnable 60/40 et dont les deux parties coulissent sur 16 cm, n'appelle non plus aucune critique. Quant à la capacité de chargement, elle se situe dans la moyenne supérieure de la catégorie avec 505 litres et, trois fois plus, une fois la banquette arrière rabattue.

Pour le reste, c'est principalement au niveau des équipements d'assistance à la conduite que le Tiguan monte en gamme. Ainsi, le client peut s'offrir un détecteur de fatigue, des phares actifs (Light Assist), un système d'alerte de franchissement de ligne (Lane Assist) et un dispositif d'aide au stationnement. Ce dernier ne permet pas uniquement de faire de jolis créneaux sans effort, mais il peut aussi garer la voiture perpendiculairement à la route. Le Tiguan est également capable de tracter jusqu'à 2,5 tonnes et son système d'attelage s'escamote facilement. Enfin, une caméra de recul permet de mieux cerner les contours de la voiture.

La version qui représente le plus gros des ventes loge sous son capot un bloc désormais connu pour son excellent compromis performances/ sobriété. Il s'agit du 2.0 litres TDI de 140 ch qui autorise un bel agrément de conduite grâce à son couple de 320 Nm atteint à 1750 tr/ min. Sa consommation mixte, de 7,2 L/100 km, est un atout supplémentaire, surtout pour les gros rouleurs. Il est même possible d'épargner davantage son porte-monnaie en optant pour la version BlueMotion Technology. Cette dernière se compose du système Start-Stop et de la récupération de l'énergie cinétique en phases de freinage et de décélération. Les versions équipées de la boîte DSG (7 rapports) à double embrayage utilisent également le principe des « roues libres » inauguré sur la Passat et repris par le Touareg Hybride. Concrètement, la transmission se met en mode « neutre » dès qu'on lève le pied de l'accélérateur et découple la force motrice des roues. Une technique qui permet de profiter pleinement de l'élan de la voiture sans demander aucun effort au moteur.

Sur le bitume, le Tiguan fait montre d'un comportement routier s'apparentant à celui d'une berline grâce à un train avant type Mc-Pherson et d'un essieu arrière multibras empruntés à la Golf. En plus, grâce à un coupleur Haldex qui peut transmettre presque 100% du couple à l'arrière en cas de besoin, il est quasi impossible de prendre la motricité en défaut. Par ailleurs, le nouveau Tiguan à roues avant motrices bénéficie désormais, en option, du blocage de différentiel électronique XDS. Dans les virages, cette extension de l'ESP accroît la motricité du train avant en empêchant la roue intérieure, délestée, de patiner en intervenant de manière ciblée sur le freinage. Autre nouveauté intéressante, le contrôle dynamique du châssis DCC qui inclut trois programmes (Normal, Sport et Confort) sélectionnables via un petit bouton situé sur le tableau de bord.

Pour les férus d'off-road, une version « Track & Field », équipée d'une kyrielle de gadgets qui assistent le conducteur dans ses manœuvres, permet de s'adonner aux joies du franchissement. Il s'agit notamment de l'aide au démarrage en côte et en descente, du blocage électronique du différentiel, de la gestion de l'ABS et, sur les modèles à boîte automatique, de la présélection des rapports pour mieux exploiter le frein moteur. Des protections de sous-bassement sont également de la partie.

En fait, c'est l'adage selon lequel « on ne change pas une équipe qui gagne », qui a présidé au restylage du Tiguan. En effet, dans le souci de rassurer une clientèle plutôt conservatrice, le constructeur a préféré jouer la carte du conservatisme tout en faisant bénéficier son best-seller de ses dernières sophistications technologiques. Ce qui semble parfaitement réussir à la firme de Wolfsburg!



Motors

nar Youssef Rennoi

# AUT Paception

# FIAT695

Le Scorpion s'émoustille



Dévoilée à l'occasion du Salon de Francfort 2009, une version encore plus radicale de la Fiat 500 Abarth a conquis le cœur des fans de la marque au cheval cabré. Arborant fièrement le blason de la firme de Maranello, celle qui a été baptisée 695 Tributo Ferrari, a mis les petits plats dans les grands en se dotant d'un moteur 1.4 turbo T- Jet 16v qui ne revendique pas moins de 180 ch.



Cylindrée : 1.4 turbo T- Jet 16v Puissance: 180ch -5750tr/min Couple: 25,5 mkg - 3300tr/min

Transmission: **Avant** 

Poids et Mesures

Poids à vide : 1185 kg

4.04/1.72/1.49 (L/I/h) Dimension:

Réservoir: Volume coffre:

205/40 ZR 17 Pneumatique:

Performances Globales

Vitesse max: 225 km/h 0 à 100 : 7 s

Consommation:

Autonomie:

Récemment, les deux firmes ont remis le couvert en mettant sur les rails un nouveau projet de collaboration consistant à produire une série spéciale numérotée de l'Abarth 500, limitée à 200 exemplaires.

Mais ce qui nous intéresse ici, c'est le fruit de leur dernière collaboration, à savoir l'Abarth 695 Tributo Ferrari. D'un côté, celle-ci permet à la marque au Scorpion de ratisser plus



Abarth, la célèbre marque

italienne, est en train de renouer avec son passé glorieux comme le prouvent si bien les chiffres de vente. Depuis 2008, ce sont en effet plus de 15 000 voitures frappées du scorpion qui ont été vendues et, en 2009, 6 500 Abarth 500 et 2100 Abarth Grande Punto ont été commercialisées. Pour renforcer davantage son image de marque, la firme au Scorpion s'est tournée vers celle de Maranello avec laquelle elle entretient des valeurs communes : la passion de la performance, l'esprit racing et le style italien. Mais pas seulement, puisque les chemins des deux marques se sont croisés par le passé, notamment en 1953, date de naissance de l'unique Ferrari-Abarth de l'histoire, la Ferrari 166/250 MM Abarth qui a participé à de nombreuses courses internationales dont la légendaire « Mille Miglia ».

large pénétrant segment des voitures sportives de luxe, de l'autre, elle offre aux clients du « cheval cabré » une petite voiture pratique, agile et parfaitement adaptée à leurs besoins de mobilité, notamment en ville.

Esthétiquement, cette version spéciale de la Fiat 500 se prend pour une Ferrari en arborant une carrosserie couleur rouge « Rosso Scuderia » avec des coques de rétroviseurs en carbone et des prises d'air arrière façon titane. Le nouveau



Motors par Youssef Bennour







# Gentlemen Drivers. Comment est né votre intérêt pour l'automobile ?

Dafir Arraki. Dafir. Cet intérêt remonte au temps où j'étais encore gamin. À cet âge-là, je recevais beaucoup de jouets du genre Dinky Toys. Je jouais également avec des voitures télécommandées. De plus, on partait chaque semaine à Rabat pour déjeuner avec notre grand-mère. Mon père nous emmenait dans sa Coccinelle et, durant le trajet, on prêtait attention aux voitures qui nous doublaient. Et comme je suis très observateur, je regardais les voitures autour de moi et surtout celles qui nous doublaient. C'était la dose quotidienne. Durant les vacances, on voyageait à l'étranger, notamment en Espagne et en France, et durant le trajet, je passais mon temps à regarder les voitures.

À l'âge de cinq ans, j'ai eu le privilège d'assister au Grand Prix de la Corniche (NDLR : étape du championnat du Monde de Formule I), en 1958, et surtout de voir courir des pilotes de légende comme Stirling Moss. Ce sont des images qui sont restées gravées dans ma mémoire.

Par ailleurs, je vivais ma passion à travers ma petite collection de miniatures qui incluait des voitures mythiques comme l'Aston Martin DB3 ou la Jaquar D avec son petit aileron arrière.

## Le choix de la carrière de pilote a-t-il été motivé par une passion pour l'aviation ?

Exactement. En fait, en plus de mon intérêt pour les voitures, j'ai développé une passion pour l'aviation. Je dirais même que les avions m'intéressaient plus que les quatre roues. Donc, tout jeune, j'ai commencé à faire des maquettes d'avions Revell, Heller. J'ai également fabriqué des planeurs en bois. Durant mon séjour d'études en France, j'ai adhéré à des clubs spécialisés pour assouvir ma passion. Parallèlement, je suivais des études de commerce. Mais comme le hasard fait bien les choses, j'ai effectué mon service civil à la Royal Air Maroc. Je me suis rapidement senti dans mon élément dans cet univers aéronautique. À la fin de mon service civil, j'ai intégré la direction administrative et financière de la compagnie. Mais comme j'étais toujours animé par la passion du pilotage, j'ai commencé à piloter à titre privé à l'aéroport de Tit Mellil. Je pilotais de petits appareils tels que le Piper J3 et le Stamp. À l'époque, ces petits avions se négociaient pour des sommes allant de 15 000 à 20 000 DH! Mais comme je venais de rentrer au Maroc et que je n'étais pas né avec une cuillère d'argent dans la bouche, je n'avais pas les moyens de me les







offrir. Je ne pensais pas pouvoir réaliser mon rêve jusqu'au jour où un ami m'a cédé, à son départ en France, un Tripaceur de 1958. C'est un trois places doté d'une mécanique de 160 ch. Je l'ai gardé pendant trois ans et après je l'ai revendu. Au fil du temps, poussé par une passion de plus en plus dévorante, j'ai décidé de changer de trajectoire professionnelle pour devenir pilote de ligne. Cela n'a pas été facile, car j'ai dû me faire violence pour reprendre mes études. En 1979, j'ai intégré l'Ecole nationale des pilotes de ligne (ECNPL). À ma sortie de l'établissement, en 1982, j'ai démarré ma carrière en tant que copilote sur un Boeing 727 qui est une machine formidable et qui exige un pilotage plus manuel que les avions automatisés d'aujourd'hui. Mais sincèrement, j'aurais souhaité piloter un avion plus viril comme le 707 ou le DC-3.

#### Parlez-nous de votre première voiture...

Ma première voiture a été la Coccinelle de mon père (rires...). Ce dernier ne jurait que par ce modèle. D'ailleurs, durant son existence, il a possédé une série de Coccinelles. Mais il a également eu, de par sa fonction de diplomate, quelques voitures de prestige. Ainsi, quand il a été nommé ambassadeur au Mali, il avait une Chrysler 300 C automatique. Il a ensuite été en Pologne et en Tchécoslovaquie où il avait une Mercedes 220. D'ailleurs, j'ai passé mon permis en Pologne, à l'âge de dix-sept ans, au volant d'une Warschawa. En rentrant au Maroc, j'ai aperçu une Porsche 356 C de 1964 dans une livrée blanche immaculée. Elle appartenait à Patrice Chapron, qui ne voulait pas la vendre. J'ai donc été obligé de faire le pied de grue pendant quelques mois avant qu'il ne daigne finalement me la céder pour 12 000 DH. Je voulais tellement cette voiture que j'ai dû me résoudre à accepter le prix réclamé.

Cet achat paraissait déraisonnable pour quelqu'un qui commençait à peine sa carrière professionnelle, mais j'ai tenu quand même à me faire plaisir et ma mère m'a donné un coup de pouce.

Toutefois, j'ai été obligé d'arrêter l'usage de la voiture quand je suis redevenu élève à l'école des pilotes de ligne. Avec une bourse de 500 DH, l'heure était à l'économie. Au volant de cette voiture, je ne passais pas inaperçu, surtout dans mon entourage professionnel -ma Porsche attirait l'attention des instructeurs français d'Air France qui exerçaient chez nous. L'un d'eux, Patrick Charon, avec lequel



j'ai tissé une relation solide, était un passionné et roulait dans une Jaguar MK II. C'est d'ailleurs lui qui a vendu à Omar Bekkari la Ferrari 250 GT.

#### Et les autres voitures de votre collection?

Après mon mariage, j'ai repéré dans un journal une annonce pour la vente d'une Triumph TR5 de 1967. Elle avait un hard top qu'on pouvait remplacer par une capote en toile. En plus, elle disposait d'un overdrive. Je l'ai achetée pour 45 000 DH. Trois ans après cette acquisition, j'ai craqué pour une Jeep Willis que j'ai utilisée pendant deux ans comme voiture de tous les jours. Et franchement, j'étais très content de rouler avec un véhicule qui se faisait remarquer à chaque coin de rue. Je suis également tombé sous le charme d'une Mercedes 190 SL de 1963 -dénichée grâce à un ami de ma femme. C'était l'une des dernières séries avant la Pagode et elle avait besoin de quelques travaux pour qu'elle retrouve son lustre d'antan. Je possède, par ailleurs, une Chevrolet Corvette de 1958, un modèle spécial, avec du chrome à l'arrière, deux fausses entrées d'air sur le capot et un moteur à double carburateur de 245 chevaux.



Quand je l'ai achetée, elle était dans un excellent état, pourtant j'ai décidé de lui refaire le moteur.

#### Comment arrivez-vous à dénicher vos voitures

? Quand une personne est passionnée de voitures anciennes, elle n'épargne aucun effort pour les débusquer et les chercher dans des endroits insoupçonnés. Il m'est souvent arrivé de m'arrêter et de faire marche arrière parce qu'il m'avait semblé voir quelque chose dans un hangar. Parfois, les gens me signalent l'existence de vieilles voitures et... ça paie. C'est d'ailleurs de cette manière que j'ai trouvé la TR3 enfouie sous des barbelés dans un village, à Beni Mellal. Le plus marrant, c'est qu'après l'avoir achetée à son propriétaire, un Français, il m'a fallu convaincre les habitants qu'elle m'appartenait et que j'étais en droit de la récupérer. Trois ans plus tard, j'ai déniché le même modèle dans une ferraille, à Inzequane.

Le cas de la Jaguar MK II est un peu spécial. Celui qui m'a vendu cette voiture n'avait pas tous les papiers et au moment où j'ai voulu récupérer la carte grise, on m'a demandé la carte nationale du propriétaire lequel, entre-temps, était décédé.

## Avez-vous déjà songé à faire vos emplettes à l'étranger ?

À l'étranger, il est possible de trouver de très belles voitures pour un prix d'ami. Je m'en suis personnellement rendu compte en me rendant à Hershey (Pennsylvanie, USA) où se tient la plus grande exposition de voitures anciennes au monde. En cherchant, on peut trouver des opportunités à des prix inimaginables. Mais la douane marocaine qui, semble-t-il, a du mal à comprendre cet état de fait, persiste à imposer des droits de douane élevés qui n'encouragent pas ce type d'importation.

### Comment procédez-vous à la restauration de vos voitures ?

En l'absence d'Internet, on avait pour principale source d'information les magazines spécialisés où on trouvait les cordonnées de fournisseurs



# DAFIR ARRAKI

de pièces. Je suis surtout un habitué du marché américain. On peut tout commander aux USA à partir de chez soi : les bouquins, les adresses... toutes les pièces des marques européennes de prestige sont disponibles là-bas puisque 80% de la production de l'époque était destinée au marché américain. Et c'est parfois moins cher qu'en Europe. Il ne faut pas oublier également que les concessionnaires américains sont très puissants. Le modèle Speedster de Porsche a été conçu spécialement pour le marché américain suite à une demande de l'importateur local de la marque. Personnellement, je veillais à me procurer les pièces et les matériaux d'origine. Par exemple, pour le renouvellement de la sellerie de la Porsche, j'ai acheté du crin de vache d'origine bien qu'il m'ait coûté cher. Idem pour la Mercedes 190 SL dont j'ai restauré les carburateurs Solex d'origine alors qu'il aurait été plus simple de les remplacer par des Webber. En plus, j'ai acheté la capote et le cuir de la sellerie à l'étranger et c'est un artisan marocain, feu Haj Bouchaïb, qui travaillait à l'ancienne, qui a fait le rembourrage. Pour la partie mécanique, c'est le garage Danton qui s'en est occupé. Ce sont des orfèvres en la matière.

La restauration de la Jaguar MKII ne déroge pas à cette règle. Je me suis procuré du cuir Connolly d'Angleterre et j'ai refait la boiserie chez Perez, un grand spécialiste à Casablanca. Pour la mécanique, j'ai fait appel à un spécialiste de la marque surnommé Omar Jaguar.

## Lorsqu'on est collectionneur, comment vit-on sa passion au Maroc?

Je ne suis pas collectionneur, j'achète les voitures pour mon usage quotidien. Je n'ai jamais acheté de voitures neuves, mais uniquement des voitures classiques en bon état. D'ailleurs, mes enfants ont été habitués, depuis leur tendre enfance, à ce que je vienne les chercher à l'école avec la Porsche ou la TR5. Mais cette passion a été brutalement freinée par la décision d'assujettir les propriétaires de voitures anciennes à la vignette. J'ai été carrément dégoûté! J'avais un 4x4 ancien avec lequel je roulais et j'ai décidé de tout arrêter. Quelques amis et moi avons fait du lobbying et, heureusement, cette contrainte a été levée par la suite. Mais le problème de l'assurance reste entier. En fait, le problème, c'est qu'au Maroc, nous n'avons pas d'assurance destinée aux collectionneurs. Du coup,



on est obligé d'opter pour la formule classique qui revient très cher pour ceux possédant plusieurs voitures. En France, par exemple, un collectionneur paie une assurance classique pour sa voiture de tous les jours et des additifs pour chacune de ses automobiles de collection. Des mesures de cette nature pourraient contribuer à l'essor de l'activité de collectionneur.

Ce problème me prive de l'usage de mes voitures parce que je ne peux assurer chacune d'elles à part. C'est trop pour moi! Durant l'année, je me contente d'assurer une seule voiture, généralement celle avec laquelle je participe au Rallye Classic du Maroc. Il est temps pour nous de développer la sensibilité de protection de notre patrimoine automobile en encourageant les collectionneurs. Cela passe, entre autres, par l'adoption d'un système comparable à celui existant en Europe. L'autre problème épineux est celui de la visite technique. En effet, la réglementation actuelle nous impose de faire passer la voiture à la visite tout de suite après son acquisition, alors qu'elle peut être dans un état délabré et requérir, au préalable, une restauration pouvant nécessiter des mois, voire des années.

## Pourquoi ne pas songer à vous organiser en association pour défendre vos droits ?

Par le passé, nous avions une structure qui nous



Biographie

1953 : naissance à Casablanca,

1976 : en commerce de Sup de Co,

1976 : entrée à la RAM,

1979 : entrée à l'Ecole nationale des pilotes de ligne,

1982 : officier pilote de ligne sur un Boeing 727,

1988 : commandant de bord (Boeing 727-757),

1994 : instructeur pilote de ligne,

2001-2005 : ex -président du centre du vol à voile de Beni Mellal,

Depuis 2009 : commandant de bord long courrier.

permettait de défendre nos intérêts et de faire du lobbying auprès des autorités pour faire aboutir nos revendications. Et là, j'aimerais rendre un hommage particulier à un commandant de bord chilien qui a fait un excellent travail au profit de l'association. Malheureusement, son départ a précipité le déclin de cette dernière. Chacun de nous étant pris par ses activités, nous n'avons jamais réussi à faire quelque chose qui tienne la route. C'est malheureux à dire, mais c'est la réalité. Aujourd'hui, il y a une tentative de réunir les collectionneurs dans le cadre d'une structure similaire, mais c'est encore au stade embryonnaire. À un moment, nous avons estimé plus judicieux d'agir à travers la Fédération Marocaine de Sport Automobile, mais le projet est tombé à l'eau faute d'appui.

#### Quelle a été votre expérience avec le Rallye Classic du Maroc ?

Ma première participation au Rallye Classic du Maroc, je l'ai faite en tant que copilote d'Omar Bekkari, à bord de sa Jaquar XK 120. Lors des éditions suivantes, j'ai engagé ma TR5 et ma Porsche 356 C avec lesquelles j'ai réalisé d'excellents résultats. Et là, j'aimerais ouvrir une parenthèse pour rendre hommage à mon coéquipier, Karim Tissir, qui est un excellent navigateur et copilote. En 2008, j'ai fait une sortie de route avec ma TR5 au bout de la troisième étape et j'ai endommagé le triangle arrière. J'ai pu malgré tout poursuivre la course avec une Alfa Romeo prêtée par le concessionnaire de la marque italienne à Agadir. L'année suivante, j'ai participé encore une fois au volant de la TR5 qui disposait pour la circonstance d'un nouveau triangle arrière ramené d'Angleterre et de nouvelles jantes minilight à la place de celles à rayons. Nous avons réalisé une bonne performance avec une place sur le podium (3e place), malgré un problème de boîte de vitesses survenu vers la fin de la course. En 2010, j'ai concouru au volant de ma Porsche 356 C. Les premières étapes se sont bien passées et nous étions très bien classés; malheureusement, une perte de compression nous a fait dégringoler à la 10e place du classement. Pourtant, nous étions le premier équipage marocain (rires...). Cette année, j'ai refait le moteur de la Porsche avec l'aide d'Hervé Arnon et je me suis classé 15e au général.

#### Quel regard portez-vous sur ce rallye?

Le Rallye Classic du Maroc est une course exceptionnelle. C'est un rallye qui regroupe des gens d'horizons très différents. Il y a soixante personnes, entre commissaires et accompagnateurs. Ce qui est extraordinaire, c'est

# DAF R ARRAKI

de se retrouver autour d'une table en compagnie de champions et de pilotes de renom. Je me rappelle de Jean-Claude Miloé qui était un fidèle participant au Rallye. J'ai discuté à maintes reprises avec lui et j'ai apprécié sa simplicité, sa gentillesse et sa modestie. Ce n'est que plus tard que j'ai appris qu'il était le plus grand collectionneur de Porsche en France!

C'est également un rallye difficile qui fait souffrir hommes et mécaniques. Sur certaines spéciales (montagnes, par exemple), le pilote est tenu de respecter des moyennes précises dans des conditions climatiques parfois difficiles, ce qui augmente le risque d'erreur ou d'accident.

# Vous affichez le logo de la RAM sur votre voiture de course, êtes-vous sponsorisé par la compagnie ?

Ce n'est pas un sponsoring, mais juste un appui symbolique.

Je m'attendais à un peu plus de la RAM qui n'hésite pas, de temps à autre, à sponsoriser des évènements. Mais ce qui m'a le plus choqué, c'est que nos excellents classements au Rallye Classic n'ont pas été relayés par le journal interne de la compagnie alors que des supports étrangers ont salué notre performance!

J'ai demandé à l'importateur de Porsche au Maroc (CAC) de parrainer ma participation au Rallye au volant de la Porsche 356, mais je n'ai pas eu de réponse.

#### Avez-vous d'autres passions?

Je m'intéresse aussi aux planeurs. J'ai passé ma licence à Fayence, dans le sud de la France, et j'ai ramené avec moi huit pilotes marocains qui pratiquaient en France. J'ai pris les commandes du club de vol à voile de Beni-Mellal pendant quatre ans. Mais faute d'appui, on n'a pas pu voler ; j'ai même dû batailler un certain moment pour éviter la fermeture du club!

## Qu'est-ce qui a motivé votre décision d'habiter à Bouskoura ?

Un certain moment, je commençais à me sentir à l'étroit à Casablanca. En 1986, j'ai acheté un terrain à Bouskoura. À l'époque, mes amis m'ont dit que c'était une folie que de construire une maison dans un endroit aussi excentré. Mais j'étais convaincu que c'était l'investissement à faire car il présente l'avantage de la qualité de vie (calme, air pur) et de l'espace où loger mes voitures.









Motors

par Hamid Benmaarouf





Ford Mustang
Une sportive hors du temps







La Fastback de 1965 produite à 77 079 exemplaires



La Shelby GT-350 de 1966

Parmi les voitures de sport made in USA ayant connu une grande popularité à travers le monde, la Ford Mustang occupe une place de choix. Ses nombreux fans lui vouent un véritable culte et, au grand écran, elle a même été adoptée comme l'archétype de la voiture de sport américaine par excellence. L'histoire de la Ford Mustang commence avec l'arrivée de Lee laccoca, en novembre 1960, à la tête de la Ford Motor Company. Partant du constat que les enfants du baby boom de l'après-querre étaient en âge de conduire, il décide de rajeunir l'image de la marque à l'ovale. Le cahier des charges était clair : il fallait concevoir une voiture aux lignes sportives, capable de distiller un plaisir de conduite appréciable et surtout l'afficher à un prix abordable. Le 17 avril 1964, la Mustanq est présentée au public lors de la foire internationale de New York. Une présentation relayée par une campagne marketing sans précédent qui coûtera à la compagnie 10 millions de dollars. Ces efforts vont finir par payer puisque, affluant en masse, 22 000 commandes sont passées dès le premier jour

Ce succès ne se démentira pas et dépassera même toutes les prévisions et espérances de Lee laccoca et de son équipe qui avaient prédit une production annuelle de 100 000 exemplaires. En réalité, après juste douze mois de commercialisation, ce sont 417 000 Ford Mustang qui sont sorties des chaînes de production ! Et cette tendance va aller crescendo puisqu'à partir de 1966, la Ford Mustang dépasse le cap du million d'unités produites. Un record pour une voiture de sport !

Cette première génération de la Mustang a été proposée, dans un premier temps, en configurations coupé et cabriolet, et commercialisée à moins de 2500 dollars. Pour ce prix, l'acheteur disposait du modèle de base, équipé d'un six cylindres en ligne de 101 ch accouplé à une boîte manuelle à trois rapports. Par la suite -dès septembre 1964-, Ford va doter sa Mustang d'une troisième variante, le coupé Fastback, celui-là même qui remporte les suffrages des amateurs de Mustang.

S'agissant des motorisations, l'acquéreur pouvait opter, au choix, entre un 6 cylindres en ligne ou des V8 de diverses cylindrées, la transmission étant dévolue à des boîtes mécaniques à 3 ou 4 rapports, ou à des boîtes automatiques.

Pour faire plus sport, deux séries spéciales ont été construites sous la houlette de Carroll Shelby, pilote US émérite et père des fameuses Cobra, à savoir la Mustang GT 350 et la GT 500. Sans oublier les versions pimentées de Ford, avec les Boss 302.

En 1967, la Ford Mustang I subit un restylage que reflètent une proue et une poupe plus agressives. Deux années plus tard, Ford en repasse une couche, qui ne sera pas la dernière, puisqu'en 1971 intervient un nouveau toilettage mettant en avant un design plus anguleux. C'est sous cette forme que la Mustang atteindra sa maturité et connaîtra la notoriété en servant de monture à James Bond dans « Les diamants sont éternels «, dans les



La Ford Mustang démarra sa carrière à la fin de l'année modèle 1964 mais cela ne l'empêcha pas de faire une entrée fracassante : 22 000 unités furent écoulées le premier jour de sa sorti . Un vrai mythe était né, avec un look branché, un prix de seulement 2 368 \$ dans sa version basique équipée d'un six cylindres en ligne de 2,8 L accouplé d'une boîte manuelle trois rapports.



Considéré comme un modèle d'anthologie et l'un des plus célèbres grâce aux films Bullitt notamment, la GT500 avec ce moteur V8 428 ci Police Interceptor de 355 chevaux, est appelée GT500 KR pour King of Road. La mustang vue dans le film 60 secondes chrono est en réalité une GT 350 dotée de la carrosserie de la grande sœur, la GT500 de 1967.

La « petite » Mustang, par rapport aux normes américaines de l'époque, n'a cessé de changer de formes d'année en anné.

### Après l'euphorie, les années de vaches maigres s'annoncent, avec la crise pétrolière de 1973, qui sonne la fin des trente glorieuses qui avaient mis au pinacle la croissance et la société de consommation.

rues de Las Vegas. Ce qui portera la production de Ford, entre 1964 et 1973, à 2 978 372 Mustang I.

Après l'euphorie, les années de vaches maigres s'annoncent, avec la crise pétrolière de 1973, qui sonne la fin des trente glorieuses qui avaient mis au pinacle la croissance et la société de consommation. C'est dans ce contexte très difficile que la Mustanq I doit passer le témoin à sa remplaçante. Pour Lee laccoca, qui était toujours à la tête de Ford Motor Company, il n'était pas question de monter en gamme de peur de rebuter des clients dont le pouvoir d'achat était sérieusement écorné par la crise mondiale. D'où l'idée de concevoir un modèle compact et à prix abordable. Cette démarche est d'autant plus justifiable que les voitures de sport n'ont plus la cote, surtout aux USA, en raison des limitations de vitesse, de l'augmentation des primes d'assurances et de la pression écologique et sécuritaire.

La Ford Mustang II sera donc équipée de moteurs quatre cylindres en ligne à arbre à came en tête issus de la banque d'organes du groupe. Leur cylindrée, 2,3 litres, était des plus réduites pour les standards américains de l'époque. Ford a tout de même prévu une mécanique plus grosse avec un V6 2,8 litres dérivé d'un moteur de Ford Europe. Fin 1973, la Ford Mustanq II est donc présentée en une seule carrosserie (exit le cabriolet et le coupé). Et, une fois encore, Lee laccoca a mis en plein dans le mille, car la deuxième génération se vend à 385 993 exemplaires pour sa première année de commercialisation. S'il est vrai que la Mustanq Il pâtissait de performances très modestes, il n'en demeure pas moins qu'elle reste une authentique Mustang avec un design qui, pour la face avant, s'inspire notamment des premières générations 1964 avec une large calandre centrale et deux feux de chaque côté.

Mais ce handicap de puissance va s'estomper à mesure que le spectre de la crise s'éloigne. Ainsi, à partir de 1975, un V8 revient enfin sous le capot de la Mustang mais, côté puissance, il n'y a pas de quoi fouetter un chat puisque si sa cylindrée est de 5 litres, sa cavalerie est limitée à 124 chevaux ! En 1976, Ford la portera à 136 et, une année plus tard, à 141 chevaux. Popularisée par la série TV Charlie's Angels (Drôle de dames), diffusée dans les années soixante-dix/quatre-vingt, dont les héroïnes vont sillonner leurs aventures à son volant, la production de la Ford Mustang II sera arrêtée en 1978. Néanmoins, ce sont 1 107 718 exemplaires qui auront été produits et diffusés en l'espace de seulement quatre millésimes.

L'arrêt de la production de la deuxième génération ouvre la voie à une Mustang III, basée sur la nouvelle plateforme Fox et plus grande que sa devancière, qui sera présentée en septembre 1978. Si le quatre cylindres est toujours au catalogue, il a reçu le



renfort d'un turbocompresseur qui lui permet d'offrir initialement 142 chevaux, soit autant que le V8 de 5 litres atmosphérique. Sa puissance sera toutefois revue à la hausse, avec 177 chevaux en 1984, le V8 suivant les mêmes évolutions de puissance.

Toutefois, ce n'est pas sur le terrain de la performance que la Ford Mustang va s'illustrer, mais par son design étonnamment moderne. Avec sa carrosserie aux lignes plus anguleuses et surtout ses très larges surfaces vitrées, la Mustang III va marquer son époque. Toujours côté carrosserie, une variante cabriolet est enfin de retour, sans arceau dès le millésime 1983. Enfin, la sportivité reprend ses droits avec l'arrivée de diverses variantes musclées : GT en 1982, SVO en 1984 et SVT Cobra en 1993.

En 1986, le carburateur est abandonné au profit de l'injection, permettant ainsi de satisfaire pleinement aux normes antipollution alors en vigueur. En 1987, s'offrant un coup de jeune, la troisième génération gagne une poupe et une proue retravaillées, avec notamment des blocs optiques avant plus larges comportant des clignotants sur les côtés. Dans le même temps, la puissance du V8 de 5 litres se stabilisé à 228 chevaux. Seule la SVT Cobra de 1993 verra sa puissance augmentée de 11 chevaux.

À l'occasion de son trentième anniversaire, la

Mustang s'offre un nouveau visage. La plateforme Fox, bien que toujours de la partie, est totalement réactualisée. Côté design, la sportive américaine, épousant son époque, adopte le bio design alors très en vogue au début des années quatre-vingt-dix.

Cependant, en dépit d'un design innovant, la quatrième génération ne fait pas moins un clin d'œil au passé, pour le plus grand bonheur des aficionados : prise d'air latérale avec une découpe sur tout le flanc de l'auto, proportionsE et, sous le capot, toujours un V8, mais revigoré. Dès 1995, une version très affûtée est commercialisée : la Mustang Cobra R, en série limitée à 250 exemplaires, avec un V8 de 5,8 litres de 303 chevaux ! En outre, les trains roulants de cette génération ont été revus pour davantage d'efficacité.

En 1999, alors que le New Edge Design surfe sur la vague du succès, Ford décide de retoucher son modèle phare. Résultat, un design plus dynamique qui cadre parfaitement avec la vocation sportive de l'auto. Des arêtes vives viennent dynamiser le profil de la Mustang tandis que les blocs optiques redessinés sont nettement plus évocateurs de performances. Lesquelles ne sont pas en reste avec l'arrivée de nouveaux blocs plus costauds. Ainsi, dès le millésime 1995, l'antique V8 302 est abandonné au profit d'un nouveau bloc modulaire





La Shelby GT500 version 2010 en mode coupé et cabriolet reçoit un V8 5,4 litres de 540 chevaux, greffé par le préparateur maison SVT. Côté design, l'Américaine ne connaît pas la crise. Boucliers avant et arrière élargis, capot bombé avec ouïes d'aération retravaillées et aileron arrière font leur apparition. On retrouve l'emblème du cobra sur la calandre, les ailes et au niveau du coffre.

de 4,6 litres à un ACT par rangée de cylindres d'une puissance de 228 chevaux qui passe à 265 chevaux dès le millésime 1999.

La version Cobra est également concernée par cette inflation de puissance puisqu'elle profite du même bloc, mais avec une cavalerie portée à 309 chevaux. Cette course à la puissance ne s'arrêtera pas en si bon chemin puisque dès 1999 le V8 atteindra 324 chevaux, voire 395 chevaux, sur la version Cobra 2003.

Renouant avec la sportivité d'antan, la Mustanq

déterre au passage le rituel consistant à créer des séries spéciales comme au bon temps des Ford Mustang I. On retiendra surtout la Cobra R2000 avec son V8 5,4 litres à double ACT de 390 chevaux, première Mustang, en outre, à être équipée d'une boîte mécanique à 6 rapports.

À l'orée de l'année 2004, les usines Ford sortent leur trois-cent-millionième véhicule, un cabriolet Mustang quarantième anniversaire... Un évènement qui sonne le glas de la carrière de la quatrième génération.

Pour son cinquième cru, Ford a choisi le retour aux sources avec un design réinterprétant celui des Mustang I. Nostalgique, la nouvelle mouture puise également une partie de son identité dans la démesure des Muscle Cars, comme en témoigne le concept car Ford Mustang GT-R Concept 2005 présenté au Salon automobile de New York, le 7 avril 2004. Un véritable hommage aux versions musclées Boss 302 des Mustang I qui rencontrèrent tant de succès sur les circuits et dans l'esprit des amateurs.

Proposée en quatre versions incluant deux coupés et deux cabriolets, cette cinquième génération semble être née sous une bonne étoile puisqu'elle a reçu de nombreux éloges dont celui du Véhicule de l'année et du Design de l'année remis par l'AJAC, l'Association des journalistes automobile du Canada. Côté moteurs, la nouvelle mouture peut être propulsée au choix équipée de deux moteurs:



La Ford Mustang Boss 302 2012 est avant tout une voiture de sport directement inspirée de la Course Automobile. La Boss 302 conserve donc l'esprit légendaire de son aïeule de 1969 : une Mustang racée et puissante, taillée sans concessions pour la piste. Dernier détail, et pas des moindres : les sièges arrières sont quant à eux supprimés pour alléger la voiture, à leur place, se trouve un arceau en X qui augment la rigidité de la caisse. Toujours pour gagner du poids, tout l'équipement audio de cette version extrême est supprimé. A bon entendeur...



un V6 de 4,0 litres développant 210 chevaux ainsi qu'un V8 en aluminium de 4,6 litres développant 300 chevaux pour la version GT. Très disponible et souple à bas régime, ce V8 sait entraîner avec entrain et brio la Mustang GT 2005 : moins de 6 secondes au 0 à 100 km/h et 230 km/h en vitesse de pointe. Une boîte manuelle à cinq rapports, offerte de série, complète l'ensemble alors qu'une version automatique à cinq rapports est optionnelle. Le modèle GT à moteur V8 se distingue par ses jantes de 17 pouces, son béquet arrière, ses phares antibrouillard ainsi que ses freins ABS intégrant un système de contrôle de la traction.

De plus, grâce à un châssis beaucoup plus rigide, la nouvelle Mustang améliore sensiblement son empreinte sur route. Pour compléter le châssis et la tenue de route, Ford a monté un système TCS (Traction Control System) faisant office d'antipatinage. Ainsi dotée, la Ford Mustang GT 2005 se distingue par un comportement sécurisant et efficace

Au volet esthétique, la Mustang 2005, s'offrant de toutes nouvelles lignes inspirées de son passé, se distingue par un profil fastback avec une vitre de custode latérale. La proue reprend la large calandre béante et les deux phares ronds dans des logements carrés. De fins clignotants sont encastrés dans le haut du bouclier avant, juste sous les blocs optiques dont la taille a été agrandie tandis qu'un discret aileron a été monté sur la malle de coffre. Le bouclier arrière est massif et creusé à chaque extrémité pour laisser passer les sorties d'échappement du V8. En outre, pour gonfler ses muscles, la Mustang adopte des arches de roues particulièrement marquées et des jantes en alliage de 17 pouces qui renforcent son côté sportif.

Si l'extérieur a évolué avec quelques touches de modernisme, l'intérieur se distingue par son côté plus rétro. Dans l'habitacle, la sportivité est de mise comme en témoignent le volant à trois branches ainsi que les sièges baquets sport. L'habitabilité, un des points forts de la Mustang, rendent les balades à quatre très agréables. Seule la chute marquée du pavillon, dans le coupé, pourrait gêner les personnes de grande taille.

Au final, mis à part quelques petites imperfections, la Mustang est une voiture qui a non seulement marqué son époque, mais qui a également réussi à inscrire son nom dans la légende automobile.

La grande nouveauté de cette nouvelle Shelby GT500 2011 réside dans son moteur. En effet le bloc en fonte de 5,4 litres de cylindrée des versions précédentes, est maintenant remplacé par un nouveau bloc tout en aluminium, la voiture gagne ainsi 10 chevaux : elle développe maintenant la puissance de 550 chevaux pour un couple de 692 Nm. Grâce à ce nouveau bloc, le poids de cette Shelby est revu à la baisse, et affiche une perte de 54,5 kilos sur la balance par rapport au modèle 2010.



## EVENEMENT

# Parade Harley Davidson

La grand-messe des deux-roues

Samedi 17 septembre 2011, à 13 h 00 tapantes, la circulation sur le boulevard de la Grande Ceinture, à Ain Diab, a connu une perturbation inhabituelle. Aux alentours de la concession de Harley Davidson, un rugissement strident déchire l'air signalant la présence de mécaniques viriles dans les parages. De quoi pouvait-il bien s'agir?







Tout simplement d'une journée « Portes ouvertes » organisée par l'importateur de la mythique marque de motos américaine, dans le but de faire découvrir au plus grand nombre les différents modèles et accessoires de Harley Davidson. Mais ce n'est pas l'unique raison qui a ameuté pas moins de 114 motards et 180 participants. En fait, l'évènement phare était l'organisation de la première « Harley Davidson Parade » au Maroc et dans la région MENA (Moyen-Orient et Afrique du Nord). Avant le coup d'envoi, les participants ont pu échanger autour d'un barbecue convivial avant de recevoir les consignes à respecter lors de la parade. Tout a été pensé dans les moindres détails pour garantir la sécurité des motards et des autres usagers de la route, notamment la présence d'un safety car et de superviseurs pour calmer les ardeurs des plus zélés. Dès le coup de départ, les bikers, qui piaffaient d'impatience pour enfourcher leurs engins, se sont lâchés sous le regard éberlué des passants. Certains ne manquant pas d'afficher leur patriotisme en brandissant le drapeau national. D'autres préférant rivaliser à coups d'accélérations tonitruantes. Un point de rassemblement, Place Mohammed V (boulevard Hassan II), a permis aux participants de poser pour une photo souvenir collective. Les mordus des deux-roues n'oublieront certainement pas de sitôt cet évènement dont ils ont rêvé depuis longtemps. Fort de cette première expérience, Harley Davidson Casablanca espère faire de cette parade un rendez-vous annuel incontournable pour tous les motards marocains, toutes marques confondues. C'est tout le mal qu'on leur souhaite!



L'évènement phare était l'organisation de la première « Harley Davidson Parade » au Maroc

# EVENEMENT

### Mazagan Moto Show 2011

Une édition haute en couleurs

Les amateurs des figures acrobatiques en moto ont été à la fête le samedi, 1 er octobre 2011, à l'occasion du Mazagan Moto Show.









Cette manifestation qui en est à sa troisième édition a connu la participation de grosses pointures notamment Julien Welsh champion d'Europe de Stunt, des internationaux comme Kevin Kafon Parussini ainsi que les stunters marocains: Driss Filali, Hamza Fahr et Anas Karim El Alaoui. Tous les clubs de motocyclisme du Maroc, à savoir le Harley Davidson Owners Club, le club Goldwing, le club des Nomades, les Aigles de l'Atlas, l'Association 100% Motard et l'association MS/AS étaient représentés. Au total, 600 motards et 1700 spectateurs ont pu assister à un magnifique spectacle d'acrobatie de motos, de scooters et de quads exécuté par les grands champions internationaux.

La Compétition qui a mis aux prises 10 Scooters, 3 raiders, 2 quads et de 10 acrobates a été remportée par llyasse Ben Hamdoune de Mohammedia. Messieurs Abousahl Hamza de Casablanca et Amine Saih ont obtenus respectivement la deuxième et la troisième place.

Le Stunt est une discipline dont le but est d'enchaîner des figures sur la roue arrière ou avant de la moto. Cette discipline est apparue dans les années 1980 aux États-Unis puis s'est diffusée en France après la prestation du finlandais Arto Niqvist lors des 24 Heures du Mans moto de la même année. La moto du « stunteur » est généralement une puissante sportive préparée afin de l'alléger et de lui octroyer le maximum de couple. Elle est équipée afin de protéger les parties les plus sensibles du pilote en cas de chute.

A signaler que la pratique du Stunt (cascade) dans le Royaume est récente mais elle commence à faire de plus en plus d'adeptes. D'ailleurs, le Maroc compte déjà une association « DADA » qui organise depuis 2010 des journées de Stunt et dont le président,

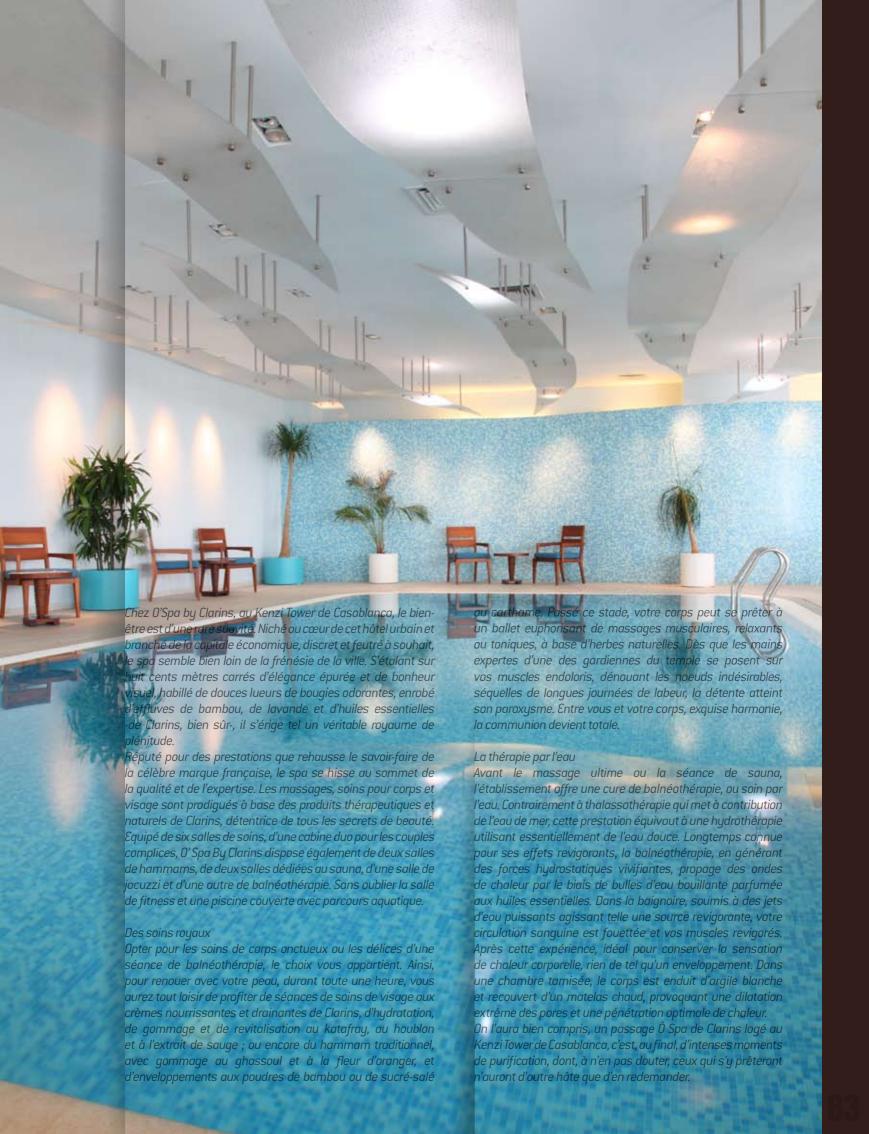
Mr Khalil Lqadimi, est un passionné de motos.

Pour rappel, la première et la deuxième édition du Moto Show s'étaient déroulées respectivement à Benslimane et Casablanca et avaient attiré le public qui a afflué en masse.



Le Stunt est une discipline dont le but est d'enchaîner des figures sur la roue arrière ou avant de la moto





### MONTRES

### **GIRARD-PERREGAUX**

**R&D** 01

### La montre sportive

Créée en 1993 à l'issue du rallye de Monte Carlo, chronographe à poussoirs inversés au design sobre et raffiné, disposant de toutes les fonctionnalités haut de gamme, son appellation reflète l'intérêt que Girard-Perregaux accorde au secteur de la recherche et du développement.



D'un design simple, mais élégant, la R&D 01 est dotée d'un chronographe, d'une petite seconde et d'un indicateur jour/nuit. Grâce à ses poussoirs inversés—un choix soigneusement étudié en collaboration avec des sportifs pratiquant diverses disciplines- ce chronographe, qui assure un grand confort durant la compétition, permet à un pilote automobile, par exemple, d'actionner ses poussoirs avec une facilité optimale.

La manufacture, qui a fait en sorte que l'utilisateur puisse rapidement accéder à la couronne positionnée à 4 heures, laquelle permet de régler la lunette tournante, a également beaucoup travaillé sur la forme du cache-couronne nécessaire à la protection du correcteur de date.

Munie d'un bracelet noir en cuir d'alligator et d'un fermoir à boucle déployée, bénéficiant de matériaux rigoureusement sélectionnés, étanche jusqu'à une quarantaine de mètres de profondeur, la R&D 01,

dont le calibre Girard-Perregaux GP033C0 comporte 52 rubis et oscille à 28 800 alternances/heure, fonctionne à l'aide d'un mouvement mécanique à remontage automatique. Dotée d'un boîtier arrondi en acier de 43 mm de diamètre et de 13,7 mm d'épaisseur, elle est équipée d'un fond vissé et gravé. Son cadran noir contrastant parfaitement avec ses index de couleur grise, le design de ses compteurs et de son tour d'heures, en chiffres arabes, s'inspire de celui de la Lancia, cette voiture à deux roues motrices qui a permis à Walter Röhrl et Christian Geistdörfer de remporter le premier prix lors du Rallye Monte Carlo de 1983. La couleur et le revêtement luminescent de ses aiquilles permettent une totale lisibilité, même dans le noir. Se portant à tout moment de la journée et en toutes circonstances, le R&D 01 incarne l'élégance dont tout Gentleman Driver est en droit de se prévaloir.



Créateur d'ambiance et de tendances, Ezio Design révolutionne l'univers du meuble au Maroc.

Ezio Design ouvre un impressionnant showroom pour vous offrir un très grand choix de mobilier, disponible immédiatement, à des prix enfin accessibles.

Ezio Design a l'ambition d'apporter à chacun l'inspiration pour un nouvel art de vivre au quotidien, fait de confort, de qualité et d'esthétisme.

Nos gammes seront fréquemment enrichies pour vous offrir en permanence de nouvelles possibilités d'expressions.

Venez découvrir nos collections : 4000 m² de bonheur et d'étonnements vous attendent à Tanger !











SALONS

SALLES À MANGER

CHAMBRES

RANGEMENTS DÉCO/LUMINAIRE

**GROSSISTES & PARTICULIERS** 

LIVRAISON GRATUITE PARTOUT AU MAROC

SHOWROOM DE TANGER : Q.I. Gzenaya, Route de Rabat Tél : 0539 39 36 46 MAGASIN DE CASABLANCA : 9, rue El Mokri, Quartier Racine Tél : 0522 94 46 40

L'Homme par Lina Mouafak

### SPORT/Élite

# POLO PALERMO

### AU PAYS DES GAUCHOS

Le Championnat d'Argentine open de polo est la plus importante compétition internationale de polo réservée aux clubs. Ce tournoi se tient, depuis 1893, au Campo Argentino de Polo, à Palermo, un quartier de Buenos Aires surnommé la « cathédrale du polo mondial ».

Le polo, amené au pays des gauchos par les Anglais, vers la fin du XIXe siècle, s'est d'abord développe dans les estancias, ces grandes fermes tenues par des propriétaires terriens, pour la plupart européens. Le premier club voit le jour en 1888, et prend le nom de Hurlingham Club.

Le plus ancien des jeux pratiqués à cheval a trouvé un terrain de prédilection en Argentine. Sport élégant, mais difficile, le polo est devenu le symbole de la bourgeoisie argentine.

Le Championnat argentin ouvert de polo se tient vers la fin de la saison officielle, durant tout le mois de novembre, au stade de Palermo. Ce dernier, faisant face à la magnifique façade art nouveau de l'hippodrome, est situé dans le quartier chic de Palermo, l'un des plus beaux de Buenos Aires, surnommé la « cathédrale du polo mondial ».

En plein cœur de la ville, ce stade de polo est une trouée verte tranchant avec les buildings qui l'entourent. Au milieu d'immenses gradins pouvant accueillir jusqu'à 30 000 spectateurs, sur un terrain gazonné de 275 mètres de long et 180 mètres de large, deux équipes de quatre joueurs s'affrontent pour marquer le plus de buts possibles. La balle doit passer entre deux poteaux verticaux espacés de 7,50 m. Le match se déroule en huit « chukkers », soit huit temps de jeu de sept minutes chacun.

Selon leur habileté et leur expérience, les joueurs se voient attribuer un handicap allant de zéro à dix, déterminé par l'association de polo de leur pays respectif. L'addition des handicaps des quatre joueurs donne celui de l'équipe. Si un match oppose une équipe





à 40 de handicap et une autre à 31, par exemple, la seconde débute le match avec 9 buts d'avance.

Dès que la balle est en mouvement, aucun cavalier n'a le droit de franchir la ligne tracée par la balle, ceci afin d'éviter tout choc malencontreux.

Pendant le match, à chaque changement de cheval, un lad rince l'animal puis le promène quelques minutes pour faire baisser son rythme cardiaque. Les chevaux argentins, fins, vaillants et nerveux, sont les plus appréciés pour la pratique du polo.

Chaque joueur utilise trois ou quatre chevaux par match et environ une douzaine durant la compétition. Croisement entre criollos de la Pampa et pur-sang, ces chevaux, à la fois endurants, rapides et nerveux, mesurent environ 1,50 mètre. Dotés de qualités extraordinaires et d'une discipline irréprochable, ils doivent être capables d'effectuer des démarrages et des changements de direction aussi vifs que rapides.

Le polo étant une tradition ancrée dans les mœurs argentines -on s'y rend en famille-, l'ambiance est plutôt décontractée et festive. Alors, si vous souhaitez assister à ce type de joute, question « dress code » inutile de faire compliqué, le casual chic avec une paire de boots made in Argentina, un panama, reste la tenue appropriée en toutes circonstances carici, ce qui intéresse, c'est le polo, pas le show!

Le polo, sport souvent perçu ailleurs comme très bling-bling, reflète en fait une tradition fortement ancrée dans la culture locale. Et c'est l'occasion idéale d'un voyage de découverte de l'Argentine et, pourquoi pas, de ses gauchos et de sa vaste pampa.

En plein cœur de la ville, ce stade de polo est une trouée verte tranchant avec les buildings qui l'entourent



Lifestyle par Karima Bennani

### GASTRONOMIE

# Bateel

LUXUEUX RENDEZ-VOUS DES GOURMETS

Tout droit venu d'Al Ghat, ville du centre de l'Arabie Saoudite, Bateel est un label luxueux qui propose des choçolats haut de gamme, une large sélection de dattes et d'autres délices raffinés du Moyen-Orient.

Destiné aux gourmets autant qu'aux gourmands, alliant à la fois tradition et originalité, les produits que propose Bateel sont totalement biologiques.

Marque de renommée mondiale dans la confiserie de luxe, Bateel a commencé par un concept simple, en offrant une gamme de produits de qualité visant une cible bien définie du marché, habituée aux denrées et confiseries haut de gamme.

Bateel, qui possède ses propres palmeraies de dattiers à Al Ghat, en Arabie Saoudite, en produit plus de vingt variétés de très haute qualité. Sa sélection minutieuse n'a d'égal que le soin avec lequel chaque fruit est traité, du palmier à la boutique. Ayant fait ses débuts petit à petit, Bateel est maintenant présent dans plus de seize pays à travers le monde, y compris dans les célèbres magasins Harrod's de Londres.

En imprégnant ses dattes de l'art européen du chocolat et de la pâtisserie, Bateel a créé un nouveau monde de saveurs. Sa judicieuse sélection de dattes est complétée par les truffes, les confitures, pâtisseries, boissons gazeuses et d'une gamme exclusive de chocolats traditionnels, de bonbons, de pralines et autres bouchées gourmandes. Le tout, exempt d'agents de conservation, avec des recettes créées pour satisfaire les connaisseurs les plus exigeants. En somme, de quoi séduire le regard et se délecter les papilles.

Prospectant de nouveaux horizons et de nouveaux concepts

-avec l'assistance de Kinnersley Kent Design-Bateel, à travers sa nouvelle enseigne « Café Bateel », offre également l'opportunité d'apprécier une large sélection de plats raffinés. Ainsi, le menu du Café Bateel, combinant à la fois cuisine italienne et richesse culinaire arabe, décline une sélection gastronomique sophistiquée dans une ambiance imprégnée de l'hospitalité arabe

Les boissons n'y étant pas en reste, vous n'avez que l'embarras du choix. Ainsi, par exemple, vous pouvez aussi bien déguster votre thé habituel ou un cappuccino concocté à la perfection, accompagné d'une datte fondante dont Bateel a le secret. Pour vous rafraîchir, le Lemon mint, résultat d'un excellent équilibre entre sucre et acidité, est un must. Si vous n'avez pas de souci avec les calories, le crémeux milkshake aux dattes est incontournable Etout comme le cheese cake à l'eau de rose, la touche amandine de la tartelette aux poires ou encore l'incroyable pecan pie aux dattes kholas, de purs délices.

Dans la gamme des gourmandises salées, le club sandwich baguette ou la surprenante salade César au thon, croquante et légère, servie avec du pain -dont celui aux dattes- raviront les palais les plus délicats.

Alors, si vous en avez l'eau à la bouche, allez donc chez Bateel! Là, goût et originalité ne sont pas de vains mots.



BATEEL Casablanca. Angle rue Bab El Irfane et Bab El Mendeb. Vélodrôme. Casablanca.

Lifestyle par Antoine Delmas

# MMOBILIER

INANE AMAR

PREMIER PROJET RÉSIDENTIEL DE POLO AU MAROC

La pratique du polo au Maroc date des années quarante. À l'époque, plusieurs équipes, à l'instar de celle de la Garde Royale -qui a remporté plusieurs victoires, tant au Maroc qu'à l'étranger-, animaient un championnat national et prenaient part aux tournois internationaux. À travers Jnan Amar Polo Resort, la Société d'investissement Al Amal pour le Maroc (SIAMA) compte bientôt redonner vie à ce sport d'élite.

En 2009, le Maroc renoue avec ce sport d'élite! On voit ainsi apparaître le Trophée international Mohammed VI de polo, avec une Garde Royale offrant l'opportunité à un large public de découvrir ce sport noble et spectaculaire.

ldée pouvant paraître saugrenue au départ, puisque, jusquelà, seule la Garde Royale pratiquait ce sport, la création du Premier Resort dédié essentiellement à cette pratique équestre ambitionne de conquérir d'anciens et nouveaux passionnés.

Situé sur la route d'Amizmiz, permettant ainsi un accès aisé vers les centres de vie de l'hivernage, à seulement dix minutes de l'aéroport international et à quinze minutes du centre-ville, le projet de luxe Jnan Amar Polo Resort —un développement immobilier de la Société d'investissement Al Amal pour le Maroc(SIAMA), qui appartient au groupe Azmi Abdelhadi Group (AAH), basé en Arabie Saoudite- aura osé réintroduire, pour le mettre à la portée du public marocain, un sport dont l'avenir pourrait s'avérer aussi radieux que celui du golf quelques années auparavant.

S'étendant sur près de 40 hectares, le prestigieux resort renfermera le premier club de polo de la ville ocre, avec un clubhouse, un club équestre et un terrain exceptionnel. Ce centre sera même doté d'une académie de polo pour enfants âgés de dix ans







et plus et dont les professeurs seront anglais ou argentins.

Le centre équestre, qui sera situé à l'extrême sud du site, mettra à la disposition des résidents des écuries pouvant accueillir 72 chevaux, un centre vétérinaire, des enclos ainsi qu'une zone de mise en quarantaine. Outre les installations dédiées au polo, le resort propose 76 villas d'exception et un hôtel cinq étoiles avec spa. Les villas, qui seront édifiées à un niveau plus élevé que le terrain de polo, seront bâties sur de larges parcelles et jouiront d'une vue imprenable sur l'oasis.

En plus d'un confort absolu, les résidents bénéficieront d'un traitement haut de gamme et auront un accès privilégié à tous les agréments du resort.

L'hôtel, quant à lui, qui sera composé de 60 suites avec piscines privatives, disposera de trois restaurants gastronomiques, d'un lounge, d'un cigare bar, de deux courts de tennis et d'une grande piscine chauffée. Un espace affaires, des boutiques de luxe ainsi qu'un espace dédié aux enfants sont également prévus.

L'hôtel a été imaginé par le célèbre cabinet d'architectes Godwin Austen Johnson (GAJ), celui-là même à l'origine du fameux One and Only Royal Mirage ainsi que du Resort Bab Shams à Dubaï. Dominé par les majestueux sommets de l'Atlas, Jnan Amar, érigé à l'aide de matériaux naturels et organiques en harmonie avec la nature environnante, offrira une combinaison d'architecture traditionnelle et de luxe contemporain. Ce projet, dont la ville de Marrakech vient de se doter, représente une opportunité d'investissement pour ceux qui souhaitent profiter d'une offre exclusive, apprendre le polo, et faire partie du premier resort de polo au Maroc.

Le polo est un sport pratiqué principalement en été, dans les pays méditerranéens, et en hiver en Argentine. En dotant Marrakech de son premier polo, Jnan Amar Resorts permet d'étaler la saison internationale de cette discipline de communauté, grâce au climat exceptionnel prévalant généralement dans la ville ocre.

La commercialisation de ce projet (présenté chez Hamptons), qui a débuté en 2009 sur plusieurs marchés internationaux à des prix débutant à seize millions de dirhams, vise en premier lieu une clientèle internationale de joueurs de polo.

### CIGARE

# PARTAGAS Seme 2.

### UN FIGURADOS À FORTE PERSONNALITÉ

La qualité et l'arôme incomparable du Partagas ne faisant pas de doute, le choix est aujourd'hui aussi large que complet, tant en matière de modules que d'arômes. En plus, dès le mois d'août dernier, la manufacture cubaine nous propose un Partagas n° 2.

La manufacture Partagas, créée en 1845 par Don Jaime Partagas, a la réputation d'être la plus ancienne et la plus connue des marques de cigares. Ces derniers sont caractérisés par un goût riche et des saveurs de terroir. Quant à leurs prix, relativement élevés, ils ne font que refléter leur qualité exceptionnelle.

Nouveauté 2011, le Partagas n°2 ne saurait laisser indifférent. Sans être une vitole souple et ronde, il préfigure les cigares cubains de caractère qu'affectionnent particulièrement les authentiques amateurs.

Tout d'abord, il faut aimer le format de ce figurados. Certes, c'est un brin singulier de fumer un obus, mais comme ça devient très à la mode, ça contribue à se distinguer parmi la foultitude de fumeurs de cylindres. L'élégante bague rouge, tout comme sa forme peu courante, le rendent intéressant, voire exceptionnel à E observer. Quant à son aspect dodu



Une fois allumé, sur le premier tiers, ce cigare exhale une fumée blanche et dense, avec des notes boisées, tourbées et épicées de piment rouge d'Espelette.

et opulent, il ne fait qu'ajouter un palier à sa classe indéniable.

Lisse et soyeuse, de couleur brune, moyennement veinée, la cape est belle. Et la vitole dégage des arômes de cuir animal évoluant sur une note dite de « crottin de cheval ».



Au deuxième tiers -moment de dégustation torride- redoublant de puissance et le piment d'Espelette cédant la place à un arôme de poivre noir, il devient enchanteur.

Une fois allumé, sur le premier tiers, ce cigare exhale une fumée blanche et dense, avec des notes boisées, tourbées et épicées de piment rouge d'Espelette.

Au deuxième tiers -moment de dégustation torrideredoublant de puissance et le piment d'Espelette cédant la place à un arôme de poivre noir, il devient enchanteur.

Au troisième tiers, summum de plaisir, notamment visuel, la fumée devient épaisse, la cendre est striée, bien blanche...

En fait, la première rencontre avec le P2 de Partagas, on s'en souvient durablement. Ce cigare puissant est si parfaitement conçu qu'on se laisse entraîner par sa palette aromatique corsée sans pour autant en être étouffé ou écœuré.

Le P2 est-il un cigare rustique ? Bonne question. En tout cas, il se fait remarquer, et c'est assurément « de la belle ouvrage »... qu'il convient toutefois de déguster avec délicatesse, au risque de s'en griser, surtout si on en est à ses premiers pas !

Au troisième tiers, summum de plaisir, notamment visuel, la fumée devient épaisse, la cendre est striée, bien blanche...



### H-TECH Vouveautés

### Bell&Ross Infinity

### BR02-8 Infiniti Carbon Case Purple 8 Pro Dial Infiniti la marqua gutamabila ignangica da luya et da par Limited Edition

Infiniti, la marque automobile japonaise de luxe et de performances par ailleurs sponsor de l'écurie championne du monde de Formule 1 Red Bull, a dévoilé la montre « Edition Limitée BR02-8 Infiniti Carbon Case Purple 8 Pro Dial », conçue en collaboration avec le célèbre horloger Bell & Ross. Seconde édition limitée révélée par Infiniti, après le lancement de l'édition spéciale BR03-92 Instrument Phantom commémorant l'arrivée du crossover Infiniti FX Limited Edition.

Les indices d'élégance issus du partenariat entre Infiniti et Bell & Ross sont clairement visibles sur cette pièce exclusive. La trotteuse et le chiffre 8 sur fond noir mat arborent une finition photoluminescente de cette même couleur parme qu'Infiniti utilise dans le monde entier. Le chiffre « 8 , symbole de chance en Asie, présente une certaine analogie avec le signe infini en mathématique. Pour rappeler le caractère spécial de cette montre, la signature Infiniti a été superbement gravée au dos du boîtier en acier, en complément discret de l'emblème Bell & Ross.

« L'édition limitée de la montre BR02-8 Infiniti Carbon Case Purple 8 Pro Dial est une véritable célébration de nos relations permanentes avec Bell & Ross, dont nous sommes très fiers, confie Andy Palmer, Vice-Président Exécutif d'Infiniti. Ce nouvel instrument incarne les qualités uniques des deux marques qui proposent à une clientèle avertie d'ajouter à sa collection une pièce rare, très recherchée ».

Seulement 200 exemplaires de la série BR02-8 Infiniti Carbon Case Purple 8 Pro Dial seront proposés à la vente dans les 45 Centres Infiniti à travers le monde au prix conseillé de 3 500 euros seulement!





### ESTEDE X BENTLEY

#### Sunglasses range

Présentée par le constructeur automobile britannique Bentley et conçues en collaboration avec le spécialiste de la lunette de soleil haut de gamme Estede, vous allez totalement craquer sur la nouvelle collection de lunettes de soleil estampillées du logo de Bentley et dotée de verres polarisés Zeiss. Disponible à partir de 7 700 euros pour la version or 18 carats, 10 000 euros pour la version or en édition limitée et près de 31 500 euros pour la version platine



#### BENTLEY



#### **GUCCI MOCASSINS**

### Insert en fibre de carbone

Qu'il s'agisse de votre Ferrari, de vos skis, de votre vélo ou même de votre montre, vous ne pouvez plus vous passer de la fameuse fibre de carbone? Voilà qui va vous plaire, la célèbre maison de luxe Gucci vient de dévoiler une nouvelle paire de mocassins qui ont la particularité d'être dotées d'un insert en fibre de carbone dans le talon E davantage pour le style, mais certainement pas pour vous faire aller plus vite.



### **LAMBORGHINI**

#### Bagagerie en fibre de carbone

Après les chaussures il y a peu, et la petite maroquinerie, c'est désormais la bagagerie toute entière qui a droit à son traitement en fibre de carbone. Dévoilée par le constructeur italien de voitures de sport Lamborghini et créée en collaboration avec Boeing et Callaway – qui ont respectivement une large expérience de l'utilisation du carbone dans les avions pour l'un et dans les clubs de golf pour l'autre, la collection est composée de plusieurs sac et sacoches entièrement réalisées dans la fameuse fibre et proposée entre 1 200 et 2 100 dollars selon les pièces...



### F/AS () de rêve

LE MYTHIQUE GREEN HELL

Le Nürburgring, surnomme « The Green Hell », est l'un des circuits les plus mythiques au monde. Les pilotes de toutes sortes de voitures sportives —des plus coûteuses, rapides, belles et somptueuses à celles lentes et loufoquespeuvent se défouler sur ses plus de vingt kilomètres.





Situé à Nürburg, à 90 kilomètres au sud de Cologne, en Allemagne, le Nürburgring, qui a été construit dans les années vingt, ne sera utilisé que deux ans avec son développement complet. Dès 1929, seule la boucle nord accueillera les épreuves les plus importantes, alors que son homologue sud sera dédiée aux épreuves de moindre intérêt. En 1970, les pilotes de Formule 1 boycotteront le Nürburgring en raison de ses lacunes en matière de sécurité, obligeant ainsi les organisateurs à déplacer le championnat à Hockenheim. Le 1er août 1976, Nikki Lauda ayant été victime d'un tragique accident dont il ne sortira vivant que par le plus grand des miracles, la Nordschleife perdra définitivement son homologation en 1977.

Vestige de la belle époque, lorsque la compétition automobile était l'affaire de gentlemen —assimilés à des héros-, le «vieux» Nürburgring était à la fois aussi envoûtant et passionnant que dangereux et indomptable. Autant de raisons, sans doute, à l'origine de la décision de construire à proximité, dans les années quatre-vingt, un nouveau circuit adapté à la Formule 1 moderne.

Mais situation que l'on peut qualifier d'exceptionnelle, au sens le plus strict du terme, et qui nous intéresse davantage, c'est que la Nordschleife est ouverte au public. Alors, si le Nürburgring ne vous dit rien, mais que les voitures vous passionnent, il y af ort à parier que vous êtes en ce moment même en train de découvrir votre prochaine destination, un voyage

que vous relaterez longuement à vos amis, en insistant sur la chance que vous avez eu de parcourir les courbes sinueuses de ce circuit légendaire.

En fait, les parkings de la Nordschleife -un vrai parc d'attractions pour les passionnés d'automobiles-, à eux seuls, méritent le déplacement. Porsche, Ferrari, Lamborghini, Audi, BMW, Aston Martin, Lotus, Caterham, Mercedes et autres, les marques les plus prestigieuses y sont garées en Emultiples exemplaires.

Alors, si un peu d'adrénaline, vous tente, bouclez votre ceinture de copilote et vivez une expérience unique à bord d'une Porsche sur ce circuit mythique. Vous y serez accueilli par un moniteur qui vous en fera d'abord visiter les coulisses tout en vous expliquant le déroulement de votre participation. Sur place, muni de votre carte d'identité ou de votre permis de conduire, vous devrez vous enregistrer en tant que passager pour être autorisé à monter à bord de la voiture de course de vos rêves. Une fois cet enregistrement effectué, vous serez amené aux stands où vous aurez tout loisir de rencontrer les pilotes et l'équipe.

Et vous voilà à bord, enfoncé dans votre siège, ceinture bouclée, roulant à la vitesse grand V, aux côtés d'un authentique pilote de course, sur le circuit Grand Prix de Nürburgring! Après environ dix minutes de poussées d'adrénaline, retour à la tente, où vous pourrez discuter de votre expérience avec d'autres participants.

Mais le Ring est également un terrain de jeu où l'on pratique le fameux Scumball. Il s'agit d'un groupe d'Anglais qui viennent régulièrement tourner sur la Nordschleife et dont la seule règle consiste à conduire une auto coûtant moins de £1000 (soit environ 1450 euros). Cela peut aller de la vieille BMW à la Citroën AX en passant par des Scirocco ou autres Alfa 75, pourvu que ce soit générateur de plaisir à moindre coût. Car au-delà de toute considération financière, le Ring est vraiment le temple de l'automobile. La boucle étant bouclée, vous avons-nous convaincu ? Si oui, il ne vous reste plus qu'à faire vos valises!





### ARI

par Antoine Delmas

### Lucio Perinotto

1949 - Bordeaux, France

Lucio Perinotto est un artiste exceptionnel. Peintre officiel de l'air depuis 1992, il donne à ses œuvres une vie extraordinaire en exploitant les éclairages intenses, notamment en utilisant de manière sublime le bleu.

Membre reconnu du groupe très prisé des "Peintres Officiels de l'Air et de l'Espace", Lucio PERINOTTO, l'un des plus célèbres peintres aéronautiques du monde, nous entraine sur les traces des plus beaux avions du monde.

Il nous mène là-haut, loin au-dessus des nuages, et lorsque l'on atterrit, c'est pour se retrouver dans l'aérogare d'un monde précurseur.

Fidèle aux huiles sur toile, aux déclinaisons de noirs ou de bleus, l'artiste découvre de nouvelles machines : Junkers-52, Dewoitine-338, Zeppelin et autres engins mythiques de l'aviation, sans pour autant délaisser les Constellation, Super Constellation, DC3, DC4 ....

Ainsi décrit-il les arrivées ou les départs de Schiphol-Amsterdam, La Guardia, Le Bourget.... d'avions de la Lufthansa, KLM, Air France, alors que sur d'autres toiles l'avion survole les nuages, magie du voyage dans des cieux qu'il sait si bien évoquer.

#### **EXPOSITIONS:**

#### IL EXPOSE EN PERMANENCE À LA GALERIE VITESSE

MAI-JUILLET 2011 - GALERIE STONEBUNDLE, GENEVA
JUIN 2009 - MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE, PARIS LE BOURGET
JUIN 2007 - MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE, PARIS LE BOURGET
AOUT2006 - L'ART À L'AFFÛT, BORDEAUX
JUIN 2005 - MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE, PARIS LE BOURGET
MARS 2001 - MUNICH AIRPORT
PREMIERE EXPOSITION - ORLY AIRPORT IN 1996

"Je vis là-bas, parmi ces formes fuselées et aérodynamiques". LUCIO PERINOTTO









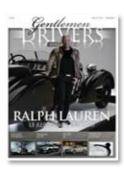
















www.gentlemendriversmag.com

#### Bulletin d'abonnement

A découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :

Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub & Mansour - 2<sup>e</sup> étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

#### MES COORDONNÉES

| Prénom :      |         |
|---------------|---------|
|               |         |
| Code Postal : | Ville : |

MODE DE PAIEMENT

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

☐ 1 an = 250 DH

☐ 2 ans : 450 DH



**Fixe Mobile** Internet ADSL

Jusqu'au 30 novembre Pour tout nouvel abonnement

Consultez le site www.iam.ma



#### Par conviction.

#### La Nouvelle Panamera Diesel.

Il y aura toujours des sceptiques : « Des moteurs Diesel dans des voitures de sport ? Ça n'a pas de sens ! » Sport et économie seraient donc inévitablement antinomiques ? Nous préférons aller au delà de ces préjugés. Cela nous a même stimulé. Le défi était intéressant : allier berline haut de gamme et technologie Diesel, pour être naturellement efficient sur les longs trajets. Résultat : une voiture à la fois sportive et sobre. La nouvelle Panamera Diesel. Résolument Porsche.



#### **Centre Porsche Maroc**

Centrale Automobile Chérifienne 84, Avenue Lalla Yacout Casablanca

Tél.: 05 22 31 81 81 Fax: 05 22 31 97 12 Site internet: www.porsche.fr e-mail: l.roix@porsche.ma