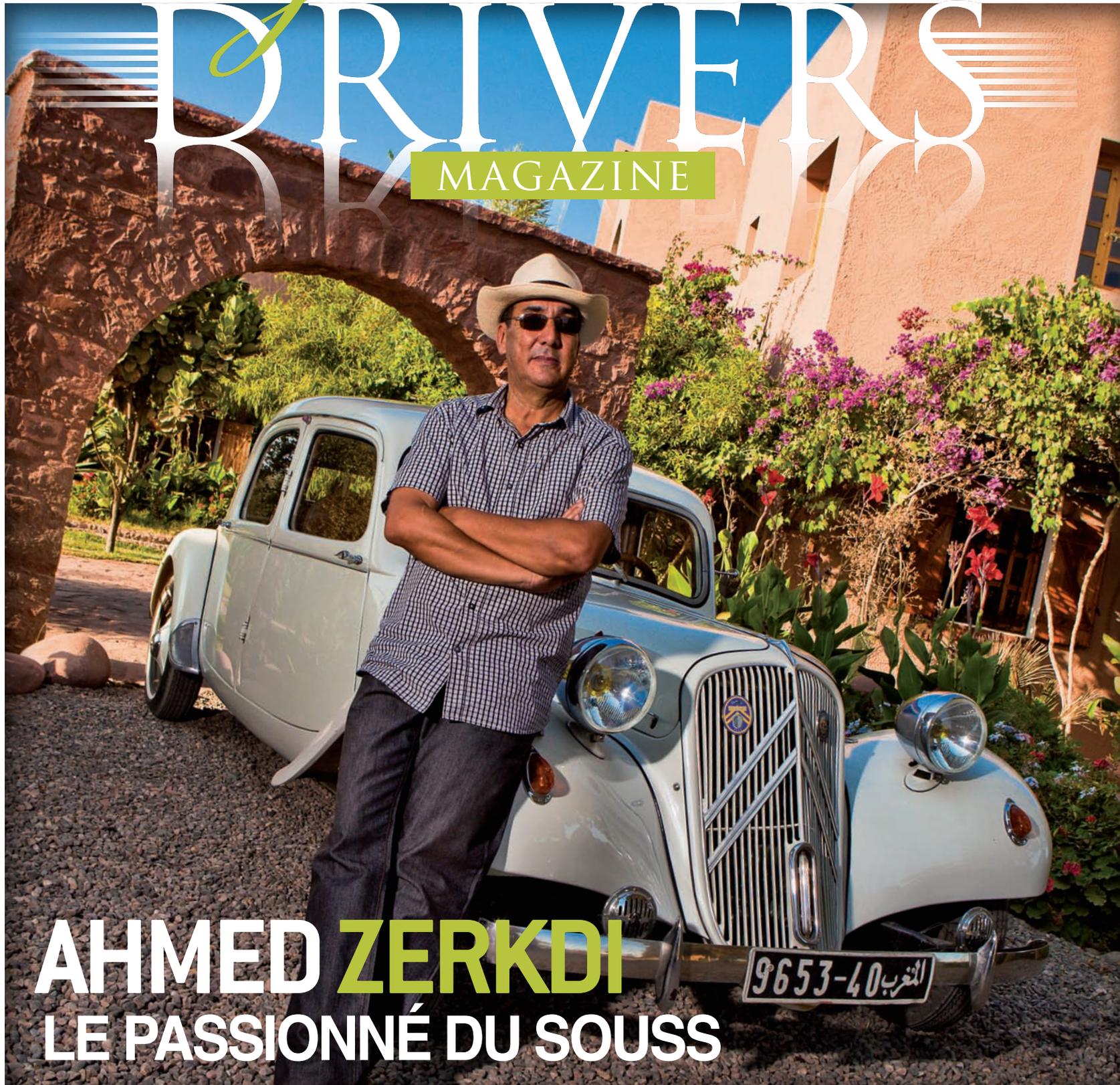


Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE



AHMED ZERKDI

LE PASSIONNÉ DU SOUSS

CITROEN
SURVOLT

Survoltée



LOMBORGHINI
AVENTADOR

Le taureau dans l'arène



BMW
M5

Discrétion trompeuse



VOVLO
P1800

La sécurité depuis toujours



Nouvelle Audi A6. ABS, EBV, BAS, EDS, ASR. Dotée d'un sixième sens.



Audi A6 TDI. Pack Ambiente à 498 000 DH*.

Intelligente et intuitive, la nouvelle Audi A6 est sans aucun doute dotée d'un sixième sens. Cette berline au design saisissant, expressif et emblématique de la marque n'a cessé de se perfectionner pour repousser les limites de l'élégance. Ses motorisations plus dynamiques, qui se déclinent en essence avec le 2,0 L TFSI 180 ch Multitronic, le 2,8 L FSI 204 ch Multitronic et le 3,0 L T 299 ch Tiptronic – et en diesel avec le 2,0 L TDI 177 ch Multitronic et le 3,0 L TDI quattro® 245 ch Tiptronic, vous feront découvrir de nouvelles sensations de conduite. La Nouvelle Audi A6 est aussi disponible avec son Pack Ambiente, comprenant de nombreuses options - Sellerie Cuir Milano, Multi Média Interface, Bluetooth, Volant Cuir Multifonction, Ordinateur de bord – qui vous apporteront tout le confort d'une grande berline. Dotée d'un sixième sens, la nouvelle Audi A6 saura déceler toutes vos attentes.

*Audi garantit 3 ans tous ses véhicules**.*

www.audi.ma

Audi
Vorsprung durch Technik 



Ahmed Kseibati

Une fois n'est pas coutume, c'est dans le Souss, cette fois-ci, que nous sommes partis à la rencontre de notre Gentleman driver du mois.

Homme d'affaires d'une courtoisie, d'une modestie et d'une générosité dont sont coutumiers les gens du Souss, notre homme est un passionné d'automobiles depuis plus de quarante ans... en somme, toute une vie, durant laquelle il a su donner libre cours à sa passion, tout en faisant face, parallèlement, à la fois, aux impératifs que requiert toute gestion d'entreprise et aux obligations d'un père de famille exemplaire.

Pour ce qui est des bolides qui ont retenu notre attention, vous aurez toute latitude d'admirer, quasiment sous toutes les coutures, les fleurons de la production automobile mondiale, telles la Lamborghini

ÉDITO

Aventador, pour ne pas la nommer, désormais nouvelle référence en termes de puissance et de design, la Maybach 57 SC, la BMW M 5 et, enfin, la nouvelle Porsche 911, qui sera lancée officiellement le 8 décembre, mais qui, d'ores et déjà, fait l'unanimité pour son admirable intemporalité.

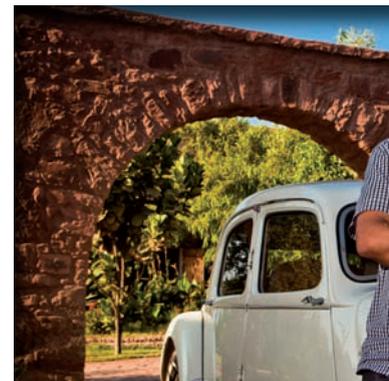
Enfin, permettez-moi, en toute modestie, de considérer ce numéro comme une agréable mise en bouche, une sorte de prémisses annonçant celui du mois prochain qui viendra clôturer en beauté notre première année d'existence et qui, à ce titre, nous l'espérons, fera date en suscitant votre enthousiasme.

Bonne lecture, Gentlemen !

SOMMAIRE

06 Motors

- 06>10 **L'actu En bref Nationales** par Youssef Bennour
12>14 **L'actu En bref Internationales** par Youssef Bennour
16>19 **AutoConcept** Citroën Survolt par Youssef Bennour
20>23 **AutoException** Lamborghini Aventador par Youssef Bennour
24>27 **Maybach 57 SC : Seule au monde** par Youssef Bennour
28>32 **BMW M5 : Discrétion trompeuse** par Hamid Benmaarouf
34>39 **Porsche 911 : Éternelle jeunesse** par Antoine Delmas
40>44 **Audi Q3 : Le dernier-né de la famille** par Hamid Benmaarouf
46>52 **AutoLégende** Volvo : La sécurité depuis toujours par Youssef Bennour



54 >65 Entretien du mois **Ahmed ZERKDI**

Le gentleman driver du Souss... par Youssef Bennour

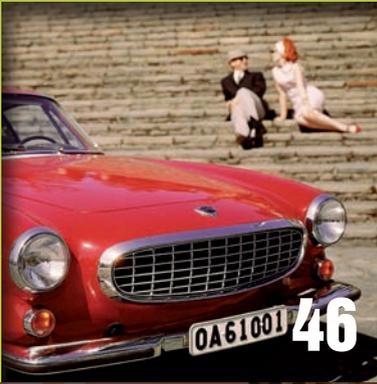
- 66>67 **MotoException** MV Agusta F4 RR Corsacorte par Lina Mouafak
66 **BateauException** Aston Martin Voyage 55 par Lina Mouafak

70 L'Homme

- 70>71 **Spa et bien-être** Spa de l'Amphitrite par Paola Franghie
72>73 **Montres** Mont Blanc Nicolas Rieussec par Lina Mouafak
74>77 **Sport d'élite** BMW Golf Cup 2011 par Lina Mouafak

78 Lifestyle

- 78>79 **Immobilier** Le Pré Vinci par Antoine Delmas
80>81 **Gastronomie** Bistrot Chic par Paola Franghie
82>83 **Cigare** Hoyo de Monterrey par Antoine Delmas
84>85 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
86>87 **Évasion** Circuit Hungaroring par Lina Mouafak
90>91 **Art** Tatjana Doll par Antoine Delmas



20



72



54



24



82



66



16



66



34

28

en bref

NATIONALES

Auto Hall

ouvre une deuxième succursale à Marrakech

Poursuivant sa politique de proximité, Auto Hall a ouvert une seconde succursale à Marrakech afin de mieux servir ses clients. D'une superficie totale de 50 000 m², cette succursale d'Auto Hall dans la ville ocre se distingue par un espace convivial et moderne, disposant de halls d'exposition distincts dédiés à chaque marque et complétés par un vaste atelier disposant d'équipements répondant aux normes du constructeur, un magasin de pièces de rechange et un espace administratif.

L'utilisation des techniques d'agencement les plus actuelles permet par ailleurs de renforcer la visibilité des produits et l'accessibilité des services tout en optimisant l'identification visuelle des marques.

Pour soutenir la stratégie de développement de leur groupe, les employés d'Auto Hall à Marrakech sont, pour leur part, constamment dévoués à la réalisation d'un seul objectif : satisfaire la clientèle et assurer un service avant et après-vente irréprochable.



Clio RS CUP

Rabat a abrité la sixième étape de la Clio RS Cup

La sixième étape de la Clio RSCup 2011, où d'anciens champions du Maroc et des pilotes de circuit européen ont été de la partie, a eu lieu du 29 au 30 octobre à Rabat. Pas moins de 16 pilotes se sont affrontés sur un circuit de 2,5 km, tracé en pleine ville. Y ont participé, en plus de sept nouveaux Rookies (pilotes effectuant leur première saison en compétition automobile), des pilotes principalement issus des anciennes versions de la coupe. Nouveauté dans ce championnat, deux titres sont en jeu, l'un général et l'autre pour les débutants. À Rabat, l'épreuve s'est déroulée sous forme d'essais libres de 20 à 30 minutes et d'essais qualificatifs sur 5 à 7 tours de circuit.

Les joutes entre pilotes ont offert un bon spectacle au public qui s'est déplacé en masse pour assister à la course. Au final, c'est Marco Guzzo, actuel leader du championnat, qui est monté sur la plus haute marche du podium.

Team Automobiles Menara Compétition

CLIO RS CUP

CIRCUIT AUTOMOBILE DE RABAT - SALE MARINA
29 & 30 OCTOBRE 2011

6ème COURSE " CLIO RS CUP "

CLASSEMENT COURSE

Classement Arrivée	Pilote	Club	Meilleur Temps en course	Points Sup	Total Points	Class ROOKIE
1	GUZZO Marco	GM	01:33.097	1	31	
2	CANTAREL Robert	RUC	01:34.756		25	
3	BALDEZZI Carlo	GM	01:36.253		21	
4	TAZI Hassan	GM	01:36.139		18	
5	BERRADA Souleïman	RUC	01:37.117		16	
6	RAHMOUNE Chakib	GM	01:36.772		15	
7	FELLOUS Adil	GM	01:37.251		14	
8	MEKOUAR Mourad	GM	01:36.787		13	1er ROOKIE
9	MKIKI Abdou	RUC	01:36.103		12	
10	JAZOULI Mohcine	GM	01:38.065		11	2ème ROOKIE
11	ELAOUJ Jawad	GM	01:38.272		10	3ème ROOKIE
12	BELLETESTE Nicolas	RUC	01:38.615		9	4ème ROOKIE
13	TRUCCHI Agostino	GM	01:37.721		8	
14	CHOCRON Olivier	RUC	01:52.040		7	5ème ROOKIE
15	ZEROUAL Koudama	GM	N.C		6	6ème ROOKIE
16	TAZI Hicham	GM	ABSENT		1	7ème ROOKIE
17	PICOT Régis	GM	N.P		0	8ème ROOKIE

SAUF ERREUR OU OMISSION

Meilleur Temps en course / N°9 GUZZO Marco in 01:33.097 at 81.205 Km/h

Conformément à l'ARTICLE 17 - CLASSEMENT / 17.3 - POINTS SUPPLEMENTAIRES :
1 Point supplémentaire pour la 1^{ère} position aux essais qualificatifs

Le Point supplémentaire pour le meilleur temps en course n'est pas attribué en raison des chicanes



PERFORMANCE

1.4 TB MultiAir.
Élu meilleur nouveau Moteur
de l'année 2010.



CONFORT

Espace intérieur optimal.
Élu meilleure compacte
2011 par l'Argus.



SECURITE

La compacte la plus sûre
87/100, meilleure note
dans sa catégorie.

JE SUIS GIULIETTA

www.alfaromeo.co.ma



Photo non contractuelle



ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2011

ALFA ROMEO GIULIETTA À PARTIR DE 220 000 dhs *Giulietta*

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.



Casablanca : Italcâr ; Mandarona 300, Lot. 9, Route Sidi Maârouf - Tél. : 05 22 78 60 02 / Angle Bd. Zerkouni Bd. Brahim Roudani - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96
Rabat : GMD ; Av. Hassan II, Lot. 9 (ex Vita), Route de Casablanca - Tél. : 05 37 79 31 57. **Agadir :** Sabina Motor's ; 46, Bab Al Madina - Tassila - Tél. : 05 28 83 43 30/40
Marrakech : Auto Hall Marrakech ; Imm. Manar, Route de Casablanca - Tél. : 05 24 44 75 15/05 24 44 84 22. **Mohammedia :** Lisa Auto ; Bd Hassan II - Tél. : 05 23 32 12 08/09.
Tanger : Auto Hall Tanger ; 1, rue de Tiznit - Tél. : 05 39 95 11 11/05 39 95 17 17.

Morocco Tour 2012

Le Maroc accueille une nouvelle course de voitures classiques

A partir de la rentrée 2012, le Rallye Classic du Maroc ne sera plus la seule course dédiée aux voitures de collection. Le Morocco Tour, authentique rallye de régularité, offrira également l'occasion à tous les adhérents de clubs de marques et de collectionneurs ainsi qu'aux propriétaires individuels, à travers toute l'Europe, de sillonner durant une semaine les plus belles régions du Maroc. Le Morocco Tour innove véritablement dans la discipline puisque les organisateurs ont choisi d'ouvrir les inscriptions aux voitures anciennes, mais également aux modernes, sans réelle limite d'âge ou de cylindrée !

Autre innovation de taille, les clubs de marques y seront à l'honneur puisque des classements particuliers leurs seront tout spécialement réservés. En effet, il

est à souligner que le Morocco Tour est une épreuve internationale ouverte à tous les clubs de marques à travers le Monde.

A noter enfin que cet évènement a été créé et développé par Franck Montagny et Stephan Roux, deux véritables professionnels des sports mécaniques et de l'univers de la voiture de collection.

DU 6 AU 13 OCTOBRE

MOROCCO
TOUR® 2012

AUTO NEJMA

communique sur les pièces de rechange d'origine

Pour les responsables d'Auto Nejma, il n'y a pas lieu d'hésiter au moment de l'achat des pièces de rechange parce qu'il y va de la sécurité du conducteur ainsi que de ses passagers. Les pièces d'origine sont certes chères, mais elles présentent l'avantage de la fiabilité et de la sécurité. Cette recommandation a été le message phare véhiculé par le management de l'importateur marocain de la marque à l'étoile qui a organisé une journée de formation et de sensibilisation aux avantages des pièces de rechange d'origine. Le projet consiste à donner aux concessionnaires, aux garagistes et aux revendeurs une sorte d'argumentaire technique à faire valoir auprès de la clientèle pour l'inciter à opter pour la pièce de rechange d'origine.



Mercedes-Benz

À cette fin, six ateliers relatifs notamment aux plaquettes des freins, différents filtres, balais d'essuie-glace ainsi que d'autres accessoires ont été organisés à l'attention d'une cinquantaine de partenaires de la marque (concessionnaires, garagistes et vendeurs agréés) venus de différentes régions du Maroc.

LA CRÉATION est une *Richesse*



Entreprise régie par la loi 17-99 portant code des assurances.

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.



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

TOYOTA MAROC

commercialise la nouvelle Yaris

Le nouvel opus de la Yaris, désormais disponible chez l'importateur marocain, capitalise sur les acquis de ses prédécesseurs tout en se prévalant de nouveaux atouts. Stylistiquement, le traitement, plus raffiné, se traduit par une face avant aux lignes radicales et un profil à l'allure plus dynamique.

Le changement est également perceptible à l'intérieur avec un tableau de bord désormais centré par rapport au volant. La citadine de Toyota gagne par ailleurs en habitabilité à la faveur d'un empattement et d'une largeur intérieure qui s'allongent respectivement de 50 et 30 mm. Le volume du coffre, pour sa part, a été porté à 286 litres. Au volet mécanique, l'offre de motorisations consiste en deux blocs : un 1,0 litre essence et un 1,4 D-4D diesel. Signalons enfin que la nouvelle Yaris est proposée à partir de 137.000 DH.



RENAULT MAROC

s'associe avec l'Association Solidarité Féminine

Entreprise citoyenne, Renault Maroc ne cesse de déployer des actions visant à améliorer le cadre de travail de ses salariés, à mieux servir ses clients et à contribuer au bien-être de la communauté. C'est dans ce sens que s'inscrit son partenariat avec l'Association « Solidarité Féminine », association reconnue d'utilité publique et active dans le soutien des enfants de mères célibataires au Maroc.

À cet effet, M. Michel Faivre-Duboz, Directeur général du groupe Renault Maroc a remis, jeudi 27 octobre 2011, à la Présidente de l'association « Solidarité Féminine », Madame Aïcha ECH-CHENNA, une voiture Dacia Sandero Stepway. Ce don a été remis en présence de M. M'Hamed TAZI, Directeur de la communication du Groupe Renault au Maroc, le Dr Anas EL FILALI, membre du comité



exécutif de l'Association ainsi que les membres et les bénéficiaires de « Solidarité Féminine ».

Ce partenariat vise notamment à encourager un meilleur développement socioculturel des bénéficiaires des activités de l'Association « Solidarité Féminine ». Le véhicule mis à disposition par Renault servira notamment aux déplacements fréquents des assistantes sociales de l'Association lors des rassemblements familiaux ou pour les procédures administratives de reconnaissance des enfants.



TOYOTA



Nouvelle
YARIS

Leçon de séduction n° 1

Force du regard

Découvrez la Nouvelle Toyota Yaris : ses lignes fluides et ses courbes aérodynamiques. Avec son nouveau look, la Nouvelle Yaris révèle un caractère affirmé et un style résolument séducteur. Inutile de résister ! La Nouvelle Yaris dévoile de multiples atouts : un espace intérieur élégant et des équipements complets pour un confort et une sécurité optimale. Belle, racée, technologique : la Nouvelle Toyota Yaris a vraiment tout pour plaire !

Disponible en motorisation Essence et Diesel à partir de 136 900 dhs.

Today
Tomorrow
Toyota



Numéro Eco
080 200 8100

www.toyota.co.ma

INTERNATIONALES

Mondial automobile 2012

Le Maroc choisi pour ouvrir le Mondial automobile 2012

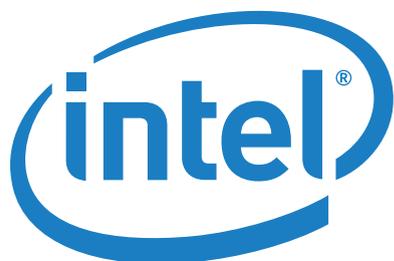
Selon infomediaire, c'est le Maroc qui a été choisi pour ouvrir le Calendrier mondial de la FIA, du 9 au 11 mars, sur le circuit international de Marrakech. Ce geste de la part des instances sportives internationales vise à saluer les efforts et le courage des organisateurs qui ont assuré une place au Maroc dans le calendrier mondial. Toujours selon la même source, Aly Horma, organisateur de l'événement, aurait déclaré que le retour de la manche marocaine pour ouvrir le calendrier va dans le sens de l'histoire. Quant au Président de la FIA, Jean Todt, il a souligné, dans un communiqué parvenu à l'Infomédiaire, qu'"un tel événement, unique en Afrique, contribue, j'en suis convaincu, au développement du sport dans ce continent, et en tant que Président de la FIA, j'y suis très attentif". Côté organisation, la société en charge du Grand Prix de Marrakech a décidé de créer un comité de pilotage chargé d'encadrer la stratégie et les relations avec les institutionnels. Ce comité sera présidé par Jalil Nekkouché. L'identité des membres du comité sera annoncée très prochainement.



HYUNDAI & INTEL

développent un système embarqué d'information et de divertissement

HYUNDAI



Hyundai investit les nouvelles technologies de l'information pour rendre ses véhicules plus conviviaux. C'est dans cette optique que la marque coréenne vient de signer un mémorandum d'entente avec Intel et C&S Technology pour le développement de solutions qui offriront aux conducteurs et aux passagers une meilleure expérience à bord des véhicules de la marque. Pour ce faire, ces trois entreprises détermineront les pré-requis de produits, techniques et expérimentaux pour les plateformes IVI (in-vehicle-infotainment, ou systèmes de loisirs et d'informations à bord) de nouvelle génération, qui seront mises au point par Hyundai pour ses nouveaux véhicules. Ce nouvel équipement permettra aux conducteurs et aux passagers, en plus de l'accès au GPS, d'écouter de la musique ainsi que leurs stations radios favorites, de rester connectés à Internet, de recevoir des informations pertinentes sur l'état du véhicule, de communiquer avec l'extérieur et de bénéficier de services géolocalisés.

Quelle voiture vous offre 42 équipements de série ?



Hyundai *i30* Diesel toute équipée

Pourquoi se priver de certains privilèges quand vous pouvez tout avoir pour le même prix ? Avec Hyundai i30, vous profitez de 42 équipements ainsi que des dernières avancées technologiques pour seulement 189 000 Dhs. Plus de confort, plus d'innovations, plus de sécurité... que demander de plus ?... Puisque tout vous est offert !

Citroën Creative Awards

Deuxième édition

Après une première édition marquée par la consécration du designer Flavio Melchiorre qui a vu son motif floral intégrer le catalogue des personnalisations proposées pour la DS3, le concours Citroën Créative Awards entame sa deuxième édition, laquelle innove en proposant trois catégories de compétition au lieu d'une auparavant. La première, "Idea Contest", entend mettre en lumière des propositions quant aux équipements technologiques et de sécurité. La deuxième, "Video Contest" permet comme son nom l'indique de proposer un clip vidéo afin de mettre en valeur la signature et le slogan publicitaires de la DS5.

Enfin, la troisième, "Style Contest", aura pour mission d'imaginer et de proposer la tenue rêvée pour la DS3 Ultra Prestige récemment découverte dans les allées du Salon de Francfort. Le concours est ouvert jusqu'au 30 novembre prochain.



BMW

lance prochainement la nouvelle Série 3

Après six ans de bons et loyaux services, l'actuelle BMW série 3 se prépare à passer la main à sa remplaçante dont la commercialisation est attendue pour le printemps prochain. Au niveau esthétique, la nouvelle génération ne fait pas dans la révolution avec sa silhouette classique qui ne fait aucun doute sur ses origines munichoises. Seule la façade avant, avec ses optiques biseautées qui touchent les naseaux, surprendra un tantinet les habitués de la marque à l'hélice. Faisant écho à l'extérieur, l'intérieur verse dans le conservatisme et se distingue par une finition plus léchée et les derniers gadgets high-tech du constructeur allemand. Parmi ces derniers, on peut citer le nouveau système de vision tête haute, l'avertisseur d'angle mort, de franchissement de ligne et de collision. Au chapitre mécanique, on retrouve le classique 2 l diesel décliné en 116, 143 et 184 ch et deux blocs essence : un 2 l suralimenté doté de 184 et 245 ch et un 3.0 turbo de 306 ch.



Nouvelle BMW
Série 1

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire



EXCLUSIVEMENT VÔTRE.

La nouvelle BMW Série 1 est innovante et étonnante. Pour un plaisir de conduire inégalé, elle se présente à vous avec un nouveau design plus abouti aux dimensions plus généreuses. Elle est d'ailleurs la seule à vous offrir la technologie BMW Twin Power Turbo pour des moteurs essence ou diesel encore plus performants. La nouvelle BMW Série 1 est aussi unique parce qu'elle vous est proposée en deux versions : Sport Line pour un style dynamique et Urban Line qui accentue son look de compacte haut de gamme. Venez la découvrir chez Smeia et son réseau.

NOUVELLES BMW SÉRIE 1. UNIQUES.

BMW EfficientDynamics
Moins d'émissions. Plus de plaisir.

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

Red Bull Racing

Renault couronné champion des constructeurs en Corée

Le partenariat entre Renault et Red Bull Racing en F1 se révèle fructueux pour la deuxième année consécutive puisqu'il a permis à l'écurie Red Bull Racing de décrocher le titre de champion du monde des constructeurs 2011 à l'issue du grand prix de Corée. L'écurie autrichienne a dominé les débats avec 15 poles positions et 10 victoires à ce stade de la saison.

Pour rappel, le partenariat Red Bull Racing-Renault a débuté en 2007 lorsque le moteur Renault RS27, un V8 de 2,4 litres développé à Viry-Châtillon, a été intégré aux châssis de Red Bull Racing. Le RS27 a permis depuis à Red Bull de remporter 25 victoires, deux championnats et 1 262,5 points en un peu plus de quatre ans. Cette collaboration a été récemment prolongée pour une période supplémentaire de cinq ans, jusqu'à fin 2016. Pendant cette période, Red Bull Technology et Renault vont créer une joint-venture technique qui développera des power units adaptés à la nouvelle réglementation moteur devant être mise en place en 2014.



PORSCHE

nourrit de fortes ambitions à l'horizon 2018

La célèbre marque de voitures de sport Porsche se sent pousser des ailes. En effet, la firme allemande ambitionne en 2011 de commercialiser 140 000 unités alors qu'elle est restée légèrement en deçà des 100 000, une année plus tôt. Mais ce n'est pas tout, puisque les projections de 2018 font état d'un volume de 200 000 ventes au niveau mondial, soit donc plus du double du bilan acquis l'an passé.

À cette fin, la firme de Zuffenhausen doit immanquablement élargir l'offre ou la renouveler. On peut ainsi penser aux multiples variantes à venir de la 911, les Cayman ou Boxster, les Cajun ou Pajun ou une héritière à la 550 et autre modèle de série issu de la 918 Spyder.



BANQUE **POPULAIRE**
FAITE POUR VOUS



POCKETBANK

VOTRE BANQUE MOBILE

N° Eco 080200 2666

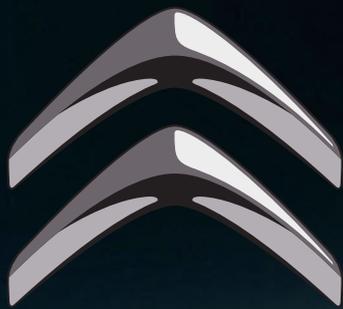
Prix d'une communication locale

Avec **Pocket Bank** de la Banque Populaire, vous êtes maintenant connecté à votre banque sans avoir à vous déplacer. **Pocket Bank** est un service totalement sécurisé qui vous permet d'utiliser votre téléphone mobile pour effectuer vos transactions financières sur votre compte bancaire. Gestion du compte (solde, relevé du compte), transfert d'argent national, paiement des factures et bien plus sont désormais possibles depuis votre mobile **24h/24** et **7j/7**.

Pour souscrire à Pocket Bank, il vous suffit de suivre les étapes suivantes :

- Téléchargez l'application en vous connectant sur : <http://pocketbank.gbp.ma> ;
- Rendez-vous dans votre agence Banque Populaire pour choisir votre code PIN et activer votre contrat.

AUTTOONCEPT



CITROËN

Survolt



Une Citroën survoltée

Dans la lignée directe de la Revolte, le nouveau concept-car de la marque aux chevrons présenté au Salon de Genève 2010, est baptisé "Survolt". En fait, cette voiture électrique se voulant la déclinaison sportive et athlétique de la Revolte, en reprend les gènes. Pour élaborer ce modèle, le constructeur aux chevrons, laissant libre cours à son imagination, a libéré toutes ses forces créatives, au point de rompre avec les conventions et de surprendre.



CITROËN
Survolt

CONCEPT





Se voulant sportive avant tout, la Survolt se distingue par des dimensions compactes (longueur de 3,85 m, largeur de 1,87 m et hauteur de 1,20 m) cadrant parfaitement avec son profil dynamique et sculpté.

À l'avant, on remarque une grande calandre ovoïde, joliment encadrée par de fins projecteurs horizontaux issus de l'univers des coupés sportifs à hautes performances, au centre de laquelle trône le double chevron. Une signature lumineuse composée de leds ajoute une touche contemporaine et technologique à l'ensemble.

Trapu et racé, ce coupé, qui a du caractère à en revendre, flatte la rétine par les contrastes entre un capot aux lignes rebondies et des flancs massifs, sculptés, mis en valeur par des passages de roues marqués. Clin d'œil à l'univers du sport automobile, un volumineux aileron donne plus de carrure à l'arrière de la Survolt.

À l'intérieur, le charme continue d'opérer avec un cockpit traité comme une cellule flottante, écran de verre enchâssé dans des arceaux chromés. Des matériaux nobles, tels le chrome et l'aluminium, impriment une touche haut de gamme à cet univers très sportif.

À l'instar de Revolte, le concept Survolt est animé par un mode de propulsion électrique. Cette innovation permet de conjuguer sportivité et performances tout en respectant l'environnement. Mais ne pas heurter mère nature, ne signifie pas tempérament émoussé.

Au contraire, la Survolt "survole" les distances à la vitesse grand V. Ces quelques chiffres sont la meilleure preuve du pedigree sportif de la bête : ses 1150 kg sont emmenées par deux moteurs électriques délivrant 300 chevaux. Ainsi dotée, la Citroën ne demande que cinq secondes pour passer de 0 à 100 km/h, et atteint les 260 km/h en vitesse de pointe !

AUTO *Exception*



Aventador



La nouvelle référence

Descendante d'une lignée de taureaux nobles, l'Aventador capitalise sur les acquis de sa devancière, la Murciélago, pour aller tutoyer de nouveaux sommets en matière de technologie embarquée, de performances et de tenue de route.



Lamborghini

Aventador

Cylindrée :	6.5L V12 inj. directe
Puissance :	700ch - 8250tr/min
Couple :	676 Nm - 5500tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1575 kg
Dimension :	4.78/2.03/1.14 (L/I/h)
Réservoir :	90 l
Volume coffre :	140 l
Pneumatique :	255/35 R 19 - 335/30 R 20

Performances globales

Vitesse max :	350 km/h
0 à 100 :	2,9 s
Consommation :	17,2 l/100
Autonomie :	523,26 km



On croyait avoir tout vu avec la Murciélago et sa version ultrasportive développant 670 ch ! Mais chez Lamborghini, la recherche de la puissance n'a semble-t-il pas de limites comme vient en attester sa dernière arme, l'Aventador. Un patronyme qui renvoie à un taureau célèbre pour sa bravoure exceptionnelle en 1993, à Saragosse. Et il faut dire que la référence à cet animal au pedigree exceptionnel n'est pas usurpée puisque la remplaçante de la Murciélago a toutes les qualités d'une voiture hors normes. À commencer par le design qui ne surprendra pas les fidèles de la marque. En effet, l'Aventador s'affiche d'emblée comme une authentique Lamborghini avec sa silhouette aux lignes tendues et aux surfaces dynamiques qui créent une impression visuelle de mouvement. Un design somme toute inspiré d'un avion de chasse. Chaque forme est dictée par une recherche effrénée de vitesse comme en témoigne la face avant fuyante et la ligne de toit fortement abaissée. Les flancs, pour leur part, se distinguent par deux bandes aux courbes élégantes. La première soulignant l'arche de roue avant, alors que la seconde démarre au niveau de l'arche de roue avant et s'étire sur toute la longueur du flanc de la voiture, par-dessus la roue arrière. Les deux portières s'ouvrent verticalement, une caractéristique inaugurée par la légendaire Countach et appliquée sur les modèles V12 suivants comme la Diablo et la Murciélago.

En plus de son design extravagant, l'Aventador surprend par ses proportions inédites. Longue de 4,78 m, elle impressionne par

sa largeur de 2,26 m, rétroviseurs inclus, et sa hauteur de toit de seulement 1,136 m. L'impression de largeur est encore plus accentuée par l'écartement des prises d'air et des optiques de phares.

À l'intérieur, même son de cloche avec un habitacle -digne d'un cockpit- où trône un tableau de bord futuriste, qui n'est pas sans évoquer celui d'un avion. Les instruments de bord s'affichent sur un écran TFT-LCD de dernière génération. Un second écran monté de série est réservé aux applications multimédia et au système de navigation. Au-dessus du large tunnel central, un couvercle rouge protège le bouton de démarrage destiné à réveiller la cavalerie qui sommeille sous le capot.

En tant que supercar d'exception, l'Aventador offre à son heureuse clientèle différentes possibilités de personnalisation. Ainsi, le propriétaire potentiel a le choix entre treize coloris de carrosserie, dont trois tons mats au look très sophistiqué. Au niveau de la finition intérieure, Lamborghini propose des habillages en deux tons avec les versions "Sportivo" et "Elegante". En matière d'équipement, la liste des options technologiques est longue, avec, notamment, un système audio haut de gamme et une caméra de recul.

Et que les puristes ne s'en offusquent pas car cette finition de luxe ne s'est pas faite au détriment du poids de la voiture qui est d'à peine 1.575 kg. Le mérite en revient à l'adoption d'une structure



monocoque intégrale en fibre de carbone qui ne pèse que 147,5 kg. Cette construction garantit une extrême rigidité à l'ensemble et par ricochet une conduite plus précise ainsi qu'une meilleure sécurité passive pour le conducteur et son passager.

Côte tenue de route, l'Aventador fait appel à une transmission intégrale qui garantit une motricité optimale surtout sur chaussée trempée. Au niveau de la ligne de transmission, un embrayage Haldex à contrôle électronique distribue les forces entre l'avant et l'arrière. Il ne faut que quelques millisecondes à ce coupleur pour ajuster la distribution des forces en fonction de la situation dynamique. Un différentiel arrière autobloquant associé à un différentiel avant contrôlé électroniquement par l'ESP garantit une maniabilité encore plus dynamique.

Par ailleurs, la nouvelle supersortive de la marque de San Agata Bolognese bénéficie d'un concept de suspension aussi inédit que sophistiqué. En effet, Lamborghini reprend une technique utilisée en Formule 1 à savoir un système dans lequel les ressorts et les amortisseurs sont disposés à l'horizontale. La fonction d'amortissement est ainsi indépendante du contrôle de la roue tout en permettant un meilleur débattement. Pour le conducteur, cela se traduit par une plus grande maniabilité.

Mais l'Aventador, c'est d'abord et avant tout un moteur. Une véritable pièce d'orfèvrerie qui se laisse admirer à travers un capot

transparent proposé en option. Implanté à l'arrière, en position longitudinale, le V12 de 6,5 litres livre 700 chevaux et un couple de 690 Nm. Grâce à un rapport poids/puissance de 2,25 kg par CV, l'accélération est démentielle, avec un 0 à 100 km/h en 2,9 secondes alors que la vitesse de pointe culmine à 350 km/h. Et, cerise sur le gâteau, le constructeur annonce une baisse de la consommation et des émissions de CO₂ de 20%. Ce bloc est associé à une boîte séquentielle à 7 rapports. Baptisée ISR, cette transmission offre le choix entre cinq modes: trois modes manuels (Strada, Sport et Corsa) et deux automatiques (Strada-auto et Sport-auto). Le mode Strada offre un passage de vitesses ultra-confortable, avec possibilité de transmission 100% automatique. Le mode Sport implique une préprogrammation dynamique au niveau des points de passage des rapports et des délais. Quant au mode Corsa, il se prête davantage à la conduite sur piste, avec une stratégie de passage de vitesses optimale.

Au final, face aux assauts de Ferrari et de Mc Laren, le sursaut d'orgueil de Lamborghini, qui n'a pas tardé à se manifester, n'a pas manqué de faire mouche. En effet, la marque de San Agata a accouché d'un supercar tellement homogène qu'il peut être considéré comme la nouvelle référence de la catégorie. L'excellence a bien entendu un prix qui, on s'en serait douté, n'est pas à la portée de toutes les bourses. Comptez donc un peu plus de 300.000 euros !

AUTO *Exception*

MAYBACH



57 SC

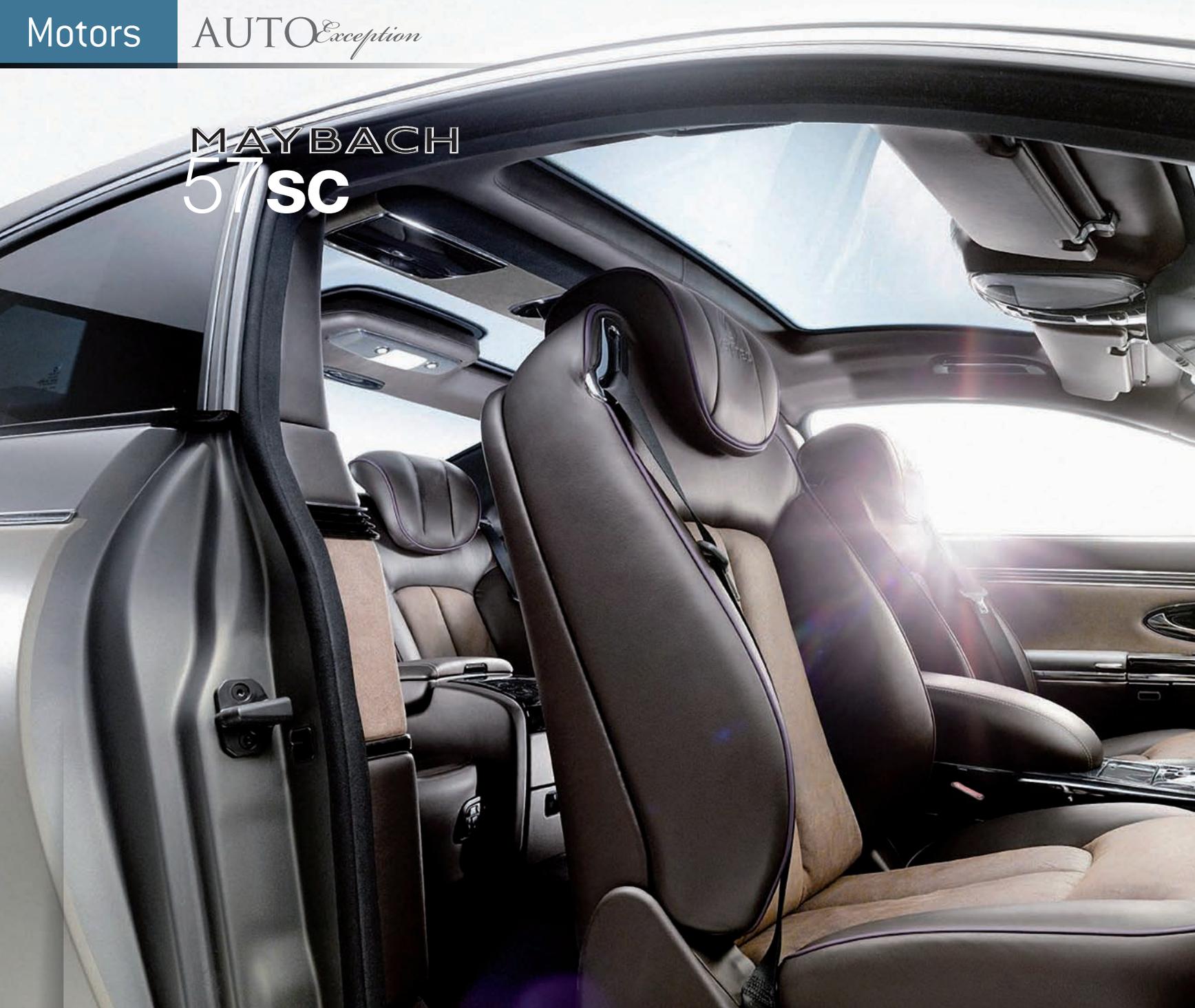
Seul au monde

Aux amateurs fortunés lassés du coupé Rolls-Royce et autre Bentley, Maybach offre aujourd'hui une heureuse alternative dénommée 57 SC. Le principal avantage du 57 SC, par rapport à la limousine -dont il récupère au passage le moteur et les équipements- c'est son indéniable élégance. Et le second, non négligeable, c'est son exclusivité, due à une production limitée à seulement 100 exemplaires. Ambiance.



MAYBACH

57 SC



Avec ses trois cents unités écoulées en 2010, Maybach est loin derrière sa rivale qui affiche plus de 1200 ventes au compteur. En effet, la limousine (57 et 62), avec son air de Mercedes classe S obèse et hypertrophiée, n'a jamais réussi à déchaîner les passions. Pour redresser la barre, Daimler vient de sortir de sa boîte de Pandore un coupé qui, tout en préservant l'identité de la marque, cherche à lui imprimer plus de dynamisme. Mais contrairement à ce que l'on peut penser, ce n'est pas le constructeur qui est l'artisan de ce changement, mais un spécialiste de la transformation de carrosserie du nom de Xenatec. Étant donné qu'il n'y a plus ici que deux portières, celles-ci se sont considérablement dilatées dans le sens de la longueur. Ainsi, de profil, le montant central a été reculé de 50,8 cm, et la courbe du pavillon surbaissée de 9 cm.

Les montants du pare-brise et de la vitre arrière s'en trouvent donc bien plus inclinés que sur la berline, avec plus de séduction à la clé. Reconnaissons que ce résultat est un tour de force pour une voiture qui mesure 5,73 m de long. Le coupé Rolls Royce Phantom, qui passe pour un

pachyderme, est plus court de 11 cm !

Outre cette modification esthétique évidente, on note également un bouclier et un diffuseur arrière spécifiques, intégrant deux grosses sorties d'échappement. Signalons, enfin, les jantes de 20 pouces et les feux de jour à LED.

L'habitacle, lui, conserve le luxe habituel des productions de la marque avec un équipement pléthorique et un confort royal. À l'intérieur, on remarque sans peine les nombreux inserts de carbone entre le cuir épais et les boiseries recouvertes de peinture noire type laque de piano. Aux places arrière, les passagers bénéficient des mêmes raffinements que sur les limousines, à savoir le trio de compteurs au plafond, des sièges réglables sur tous les plans et des matériaux de premier choix. Entre peausseries fines, alcantara et boiseries massives, il y a lieu de relever quelques détails hérités de la Classe S, notamment le volant et l'instrumentation. L'équipement de série inclut, entre autres, un GPS à reconnaissance vocale, l'air conditionné réglable en quatre endroits différents, le démarrage du moteur à distance, les sièges massants, chauffants et



Cylindrée : 6.0L V12 36s + 2 Turbos
Puissance : 612ch - 4800tr/min
Couple : 999 Nm - 2000tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 2735 kg
Dimension : 5.73/1.98/1.58 (L/l/h)
Réservoir : 110 l
Volume coffre : 605 l
Pneumatique : 275/45 R 20

Performances globales

Vitesse max : 275 km/h
0 à 100 : 5 s
Consommation : 24.6/11.8/16.4 l/100
Autonomie : 670.73 km

à cet égard : le Maybach 57S Coupé pulvérise le 0 à 100 km/h en cinq secondes, soit le chrono d'une sportive de la trempe d'une Porsche 911 Carrera et pointe à 275 km/h. Lancé à une telle vitesse, ce pachyderme pesant environ 2,7 tonnes ne doit pas être facile à stopper ! À ce sujet, les futurs propriétaires n'ont pas de souci à se faire puisque le coupé de la marque de luxe de Mercedes est équipé du Sensotronic Brake Control (SBC). Ce dispositif possède une unité centrale, deux accumulateurs haute pression et deux blocs hydrauliques pour assurer un freinage très efficace.

Mais attention à l'excès de zèle ! Malgré la débauche de puissance, il ne faut pas prendre la voiture pour une sportive car ce n'est nullement sa vocation. Ceci dit, le 57 SC reste un coupé d'exception qui apprécie les longs courriers où il se distingue par sa douceur de fonctionnement et son confort royal.

réfrigérants, la sellerie cuir, le toit ouvrant à commande électrique, une caméra permettant d'avoir une vue arrière, un système sonore de qualité supérieure avec chargeur de 8 CD, le volant inclinable chauffant fait de bois gainé de cuir, avec commandes pour la radio, le contrôle de la température intérieure, un porte-gobelets chauffant, etc. Sous le capot, on retrouve le V12 de 6 litres développant 630 chevaux et un couple titanesque de 1000 Nm. Pour transférer l'important couple, le 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 vitesses au moyen de palettes au volant. Ce bloc, qui affiche une consommation moyenne annoncée de 15,8 litres aux 100 km et 368 g/km de CO2 rejeté, est monté à la main par un seul homme qui appose symboliquement sa signature sous le capot.

Avec une telle cavalerie, les dépassements ou les relances ne sont qu'une formalité pour cette mécanique au souffle inépuisable. Les chiffres sont on ne peut plus éloquentes

Il avale d'autant mieux les kilomètres que sa suspension garantit une stabilité de bon aloi et contrôle le roulis à merveille, sans imposer trop d'efforts latéraux en virage. En effet, ses suspensions indépendantes à double triangulation à l'avant et multibras à l'arrière voient leur tarage varier en fonction des fonctions de roulage, de la vitesse et de la charge du véhicule, grâce à des coussins pneumatiques qui ajustent électroniquement la fermeté de la suspension (technologie Airmatic DC). Dans les virages pris à vive allure, par exemple, la caisse s'abaisse automatiquement afin de réduire le tangage et le roulis pour un plaisir de conduite accru.

À l'instar des limousines 57 et 62, le coupé 57 SC verse dans la démesure à tous les niveaux : confort royal, équipement pléthorique, mécanique exceptionnelle. Mais comment pouvait-il en être autrement vu le prestigieux blason qu'il arbore et son exclusivité ! Il faut en effet noter que seuls 100 exemplaires seront produits dont 60 ont déjà trouvé preneurs et ce, malgré un tarif stratosphérique fixé à 675.000€, hors taxes.

AUTO *Exception*



À notre époque, où l'exubérance est souvent la règle, la M5 continue à cultiver une relative discrétion qui contraste avec un potentiel souvent supérieur à nombre de sportives tape-à-l'œil. La cinquième génération perpétue cet héritage tout en bonifiant davantage les qualités de la berline ultrasportive de Munich.





M5

Discrétion trompeuse



Cylindrée :	4.4l V8 inj. directe 2 turbos
Puissance :	560ch - 6000tr/min
Couple :	680 Nm - 1500 tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1870 kg
Dimension :	4.91/1.89/1.45 (L/l/h)
Réservoir :	80 l
Volume coffre :	520 l
Pneumatique :	265/40 R 19 - 295/35 R 19

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.4 s
Consommation :	14/7.6/9.9 l/100
Autonomie :	808 km

Un V8 4.4l biturbo développant 560 ch à 6000 tr/mn et surtout 680 Nm de couple, dès 1500 tr/mn. Stratosphérique !

La M5 n'a pas l'exubérance d'une M3 et doit pouvoir se fondre dans la circulation sans attirer l'attention plus que de raison. Mais elle est également capable d'atomiser tout ce qui roule ou presque, que ce soit sur route ou sur circuit. C'est cette philosophie qui a constitué la trame de fond de la carrière exceptionnelle de la M5 de ses débuts à nos jours. La lignée des M5 débute en 1984, avec la E28 qui, tout en se révélant très confortable et luxueusement équipée, revendique le titre de berline de série la plus rapide au monde. Frisant les 250 km/h en pointe, la munichoise est mue par un moteur surpuissant mû par 286 ch. À l'orée de la décennie quatre-vingt-dix, la division Motorsport accompagne BMW dans sa course à la puissance. La seconde génération de la M5 ouvre le bal en réussissant à concilier raffinement et performances exceptionnelles grâce à son 3,8 L de 340 ch. À partir de 1998, la division « M » rejoue la carte de la berline luxueuse et très performante en lançant la M5 E39 qui n'est toutefois pas assemblée à la main

comme les générations précédentes. Développant une puissance de 400 chevaux, la M5 ne se gêne pas d'afficher ostensiblement sa suprématie par l'entremise d'une robe agressive à souhait. La quatrième génération, lancée en 2004, subit les contrecoups de la polémique autour du style de Bangle, mais elle met tout le monde d'accord à propos de son fabuleux potentiel dynamique et surtout mécanique ; en fait, son V10, directement issu de la compétition, ne crache pas moins de 507 ch. Des caractéristiques qui ne sont pas passées inaperçues auprès du jury de « l'International Engine of the Year Awards » qui l'a récompensée plus d'une fois. La E60 inaugure également un nouveau chapitre dans la technologie automobile en proposant une transmission inédite à 7 vitesses avec 11 réglages, la modulation de la puissance du moteur, une suspension paramétrable.

Mais était-il toujours raisonnable de garder dans son catalogue un V10 polluant et énergétivore au moment où l'hymne est à l'économie d'énergie et à la préservation de l'environnement ? La firme de Munich n'a pas hésité à se rallier à la cause écolo même si les inconditionnels du gros moteur atmosphérique et de la boîte à vitesses manuelle ont crié au scandale. Ainsi, la nouvelle génération de la M5, dite F10, se contente d'un simple V8 (excusez du peu !) et d'une boîte à double embrayage. Mais avant de lever le voile sur le potentiel mécanique de la berline sportive de la marque à l'hélice, il y a lieu de s'attarder quelque peu sur l'esthétique. À cet égard, point de surprise, la nouvelle M5 reste fidèle à son parti pris favori, la discrétion. Certes, d'aucuns peuvent rétorquer que la robe de l'actuelle série 5 ne manque déjà pas de virilité. Nous ne pouvons que leur donner raison, tant il est vrai que son style ne manque pas de sportivité : capot moteur long, ligne de toit typée coupé, porte-à-faux réduits et partie arrière musclée. Mais n'oublions pas non plus que nous avons affaire à une voiture au tempérament exceptionnel. Pour nous le rappeler, la M5 s'affuble d'un pack M consistant en des jantes de 20 pouces, quatre sorties d'échappement, des ouvertures béantes dans les boucliers et des écopés d'air sur les ailes estampillés "M".

La présentation intérieure, elle, fait écho à l'extérieur avec une planche de bord reprise de la série 5 "normale", mais agrémentée de détails spécifiques : instrumentation sportive, palettes de sélection et appliques M tricolores sur le volant et la boîte de vitesses. De superbes baquets en cuir viennent compléter cet accastillage de fort belle manière.



Malgré son statut spécifique, la BMW M5 est plus que jamais reliée à la gamme Série 5. Ainsi, elle peut bénéficier de toutes les options dévolues à la berline « classique » comme le système de navigation Professional avec mémoire disque dur, le toit ouvrant en verre à commande électrique, les sièges M multifonctions, les sièges actifs, l'aération active des sièges, l'accès confort, le réglage électrique de la colonne de direction ou encore l'automatique soft close pour les portes. Mais signalons que l'équipement standard est déjà extrêmement fourni, notamment avec l'affichage tête haute, la climatisation automatique à quatre zones, le chauffage et le réglage électrique des sièges, celui du conducteur disposant d'une fonction mémoire, des phares au xénon, l'éclairage

d'ambiance, un régulateur de vitesse, un système d'alarme et la radio BMW Professional.

Les gadgets de sécurité, comme l'indicateur de la limitation de vitesse Speed Limit Info, l'assistant de trajectoire, l'Alerte de dérive, la fonction Surround View et la vision nocturne BMW Night Vision avec repérage de piétons sont également de la partie.

Pour le reste, la M est une vraie familiale qui peut accueillir cinq adultes à bord grâce à un espace satisfaisant aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Seul bémol, le passager assis en position centrale devrait composer avec l'imposant tunnel de transmission. Le volume de chargement n'est





pas en reste avec un coffre offrant 520 litres de contenance, l'un des meilleurs de la catégorie.

Typée propulsion, la BMW M5 encaisse toute la puissance du moteur au niveau du pont arrière. Développé par ZF VectorDrive, ce pont est à vecteur de couple pour répartir indépendamment la puissance sur les deux roues. Suspension et châssis sont aussi calibrés en conséquence, avec modes Confort, Sport et Sport Plus. Le trio modifie l'amortissement, la direction et la rapidité de réaction des deux embrayages. Pour parfaire la motricité, un différentiel M actif gère la répartition du couple aux roues arrière, mais relié au contrôle de stabilité DSC, il est également capable d'intervenir sur l'agilité de la voiture et sur la réaccélération en sortie de courbe.

Cet attirail n'est nullement exagéré au regard de la puissance de feu de cette berline ultrasportive. Il est vrai que les puristes regrettent déjà les plaintes métalliques du V10 atmosphérique et sa zone rouge à plus de 8000 tr/min, mais le nouveau moulin est également une pièce d'orfèvrerie. Les caractéristiques parlent d'elles-mêmes : V8 4.4l biturbo développant 560 ch à 6000 tr/mn et surtout 680 Nm de couple, dès 1500 tr/mn. Forte de ces valeurs exceptionnelles, la nouvelle M5 fait parler la poudre en s'acquittant du 0 à 100 km/h en 4.4s, du 0 à 200 km/h en 13s et surtout en parcourant le 1000 DA en seulement 21.9s, ce qui est stratosphérique ! Les turbos placés au milieu du V ont permis de développer des conduits d'admission et d'échappement courts ayant pour conséquence première d'offrir une réponse quasi

immédiate à l'accélération. À noter que le pack Expérience M (en option) permet de débrider la voiture qui s'autorise une vitesse de pointe de 305 km/h et offre également un stage BMW M Expérience sur circuit. Côté consommation, BMW annonce 9.9l aux 100 km (232 gr CO2/km) grâce, entre autres, au Start & Stop et à la récupération d'énergie au freinage. Une valeur réalisable en conduisant sagement, mais qui peut vite s'envoler vers des sommets inavouables dès que l'on cherche à tirer toute la quintessence du moteur.

Enfin, signalons que la transmission est assurée par la nouvelle boîte M DKG Drivelogic à double embrayage qui propose deux modes : manuel S ou automatique D. Sur chacun des modes, trois paramétrages de passage de rapports sont disponibles du plus confortable au plus sportif. Pour jouer avec la boîte, on dispose de palettes au volant ou d'un levier séquentiel typé racing puisqu'il faut tirer pour monter les rapports et pousser pour les descendre. Les réglages s'opèrent de différentes façons, soit sur la console centrale autour du levier, via plusieurs boutons dédiés, soit par le biais de la molette i-Drive. Et pour ceux qui aiment épater la galerie au feu rouge, un Launch Control est également disponible.

Proposée à 117000 euros, cette M5 nouvelle génération offre à son heureux conducteur deux voitures en une : une familiale confortable, sécurisante et facile à prendre en main et une bête de circuit capable de tenir la dragée haute aux meilleures sportives du moment. Un véritable coup de maître !

Une nouvelle vie se dessine...



LANCEMENT D'UNE NOUVELLE TRANCHE DE VILLAS

VILLA À PARTIR DE
4.850.000 Dhs

California Golf Resort dévoile aujourd'hui une nouvelle tranche de villas de luxe, qui s'impose d'ores et déjà comme une sublime rencontre entre nature et distinction. Construites sur des terrains de superficies variées et vous proposant un large choix de surfaces et d'agencement, ces prestigieuses villas démarrent à 4,85 MDHS et offrent des équipements de haut niveau qui s'accordent parfaitement avec le design architectural.

Situé en plein cœur d'une nature luxuriante dans la forêt de Bouskoura, California Golf Resort est une réalisation immobilière de prestige signée Palmeraie Développement. Verdre, luxe et raffinement s'y mêlent en parfaite harmonie afin de vous proposer un projet assurément unique. Doté d'un magnifique environnement naturel, California Golf Resort propose également un golf 18 trous, un hôtel 5 étoiles et un centre de fitness, afin de vous prodiguer un confort ultime et un cadre de vie agréable.

California Golf Resort, parfaite harmonie entre luxe et nature.

AUTO *Exception*

PORSCHE

911

Éternelle jeunesse



La 911, une guerrière intraitable sur qui le temps n'a pas de prise, n'a pas pris une ride depuis son apparition pour la première fois au Salon de Francfort, en 1963. Après presque cinq décennies, la septième génération perpétue la tradition, reconduisant le style inimitable de la plus célèbres des Porsche tout en la mettant au diapason des dernières technologies développées par la marque.



Cylindrée : 6 cylindres à plat
 Puissance : 350ch - 7400tr/min
 Couple : 390mkg - 5600tr/min
 Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1380 kg
 Dimension : 4.491/1.808/1.303 (L/I/h)
 Réservoir : 64 l
 Volume coffre : 135 l
 Pneumatique : 235/40 R19 - 285/35 R19

Performances globales

Vitesse max : 289 km/h
 0 à 100 : 4.8 s
 Consommation : 12.8/6.8/9 l/100
 Autonomie : --- km

Voilà quarante-sept ans que ça dure et qu'avec méthode, application et abnégation, Porsche améliore incontestablement, encore et toujours, sa copie. Tout en respectant le dessin tracé par Butzi Porsche, il y a un demi-siècle, la 911 reste éternellement jeune et avec ses nouveaux éléments (boucliers, diodes avant, feux arrière, console centrale simplifiée), elle mue sans arrêt. La 911, c'est également de nombreuses déclinaisons pour les amateurs de simplicité, de puissance, de rigueur, de polyvalence et de performance. En fait, il y a de quoi en perdre son latin !

C'est un jour de 1963 qu'est née la plus célèbre des Porsche, la 901, devenue par la suite 911. Cette dernière connaîtra certaines modifications qui conduiront à l'élaboration de la 911 S en 1966, T et E (versions reprises plusieurs fois jusqu'en 1972 et ayant une puissance plus poussée que le modèle de départ). Les modèles se suivent, et c'est en 1972 que la Carrera 2.7 RS - qui deviendra un modèle mythique de la marque-, dérivée de la 2.4 de 1972, est créée. D'autres versions sont par la suite élaborées, telles la Carrera 3.0 (1976 et 77), la 911 SC [produite de 1978 à 1983], ou encore la 911 Turbo 3.0 et 3.3 [de 1975 à 1989], ou encore la Carrera 3.2 [de 1984 à 1989]. C'est en 1988 que les 964, une nouvelle génération de Porsche, arrivent. Cette génération permettra de redorer le blason de la marque. Parmi elles, on distingue notamment la Carrera 2 et 4 [fabriquées de 1989 à 1994], la Carrera RS 3.6, et la Turbo 3.3/3.6 [1991 à 1994].

En 1993, malgré le trentième anniversaire de la 911, l'entreprise n'est pas au beau fixe. Les ventes des 964 dégringolent. Heureusement, les 993 permettent à Porsche de reprendre du poil de la bête. Dans cette génération de Porsche 993, on distingue différents modèles comme la Carrera 2 et 4, la Targa, la Turbo, la Carrera 4S...

La génération suivante (996), sortie en 1997, connaît aussi un vif succès. Certains « porschistes » lui tournent le dos parce qu'ils considèrent qu'elle a perdu son âme. Mais les chiffres sont là, et les ventes n'ont jamais été aussi importantes. En 2003, plusieurs nouveautés de ce modèle sont lancés : la Carrera 2 et 4 type 3.4 et 3.6, la GT2, la GT3, la Carrera 4S, la Turbo, la Turbo cabriolet...



En fonction des versions, les roues peuvent atteindre 20 pouces de diamètre !

Commercialisée en 2005, la 997 fait immédiatement l'unanimité car c'est un "mélange" entre la 993 et la 996 dont elle reprend tous les points positifs: phares ronds de la 993 (absents sur la 996, ce qui choqua un peu) ainsi que toutes les améliorations modernes de la 996. Tous les modèles sont prévus comme la Carrera 2, la Carrera 4... la Turbo étant la dernière sortie en date.

La nouvelle génération de la 911, dite 991, a été présentée au dernier Salon de Francfort. Que les puristes se rassurent, cette dernière a gardé la physionomie légendaire initiale et les caractéristiques qui font le charme et la personnalité de la 911. Le nouvel opus conserve un faciès assez proche de la précédente génération. Le bloc des clignotants / feux de jour s'élargit et débord des prises d'air latérales tandis que les rétroviseurs sont désormais fixés sur la ceinture de caisse, en haut de portière. De face, la new 911 paraît plus large, en raison de ses voies élargies qui forcent encore un peu plus le galbe des ailes. Toutefois, c'est la partie arrière qui concentre le gros des changements ! Les feux arrière deviennent très effilés, le capot moteur s'élargit, et le bouclier devient plus massif. Et Porsche est désormais inscrit en grosses lettres sur le capot moteur. À noter enfin qu'en fonction des versions, les roues peuvent atteindre 20 pouces de diamètre !



Le changement touche également les mensurations. Ces dernières évoluent avec un empattement plus conséquent (10 cm de plus), et une longueur accrue de 6 cm soit 4,49 m. Les ingénieurs se sont attelés à réduire le poids de cette nouvelle 911, et malgré des dimensions en progression, la 911 Carrera S s'allège de 35 kg.

À l'intérieur, le restylage est plus évident avec une planche de bord totalement remaniée, à l'exception de l'instrumentation qui reste toujours fidèle aux cinq cadrans. Les pilotes apprécieront l'effet plus concentré de la console de bord. Le dessin est largement renouvelé, dynamisé, sans cacher l'emprunt majeur à la Panamera, notamment sur le socle du pommeau de vitesse.

N'ayant lancé pour l'instant que deux versions, la Carrera et la Carrera S, l'offre mécanique est réduite à sa plus simple expression. Ainsi, la version de base est équipée "d'un nouveau" flat-six de 3,4 litres développant 350ch pour 194g/km de CO₂. Elle affiche une consommation moyenne de 8,2l/100km.

La « S » garde "l'ancien" 3,8 litres, mais poussé à 400ch. Chaussée d'origine en 20 pouces, cette 911 Carrera S atteint 302 km/h en pointe et réalise le 0 à 100 km/h en 4,1 s ! Des performances en hausse pour une consommation en baisse : 8,7l/100km pour 205g /km de CO₂. Par ailleurs, Porsche inaugure sa nouvelle boîte manuelle sept rapports sur ses deux modèles. Pour les inconditionnels de la boîte PDK (double-embayage), qu'ils se rassurent, cette transmission



PORSCHE

911

est maintenue dans le catalogue comme option. Les deux moteurs sont équipés d'un start/stop, d'une gestion thermique améliorée alors que l'énergie au freinage alimente la console de bord. Une nouvelle direction assistée, plus économe en énergie, participe à l'effort de réduction de 16% -en moyenne- des émissions sur la totalité de la gamme.

Côté comportement routier, des nouveautés sont également au menu. Ainsi, la sportive de Zuffenhausen se dote d'une coque alliant acier haute résistance et aluminium, offrant une rigidité améliorée tout en maigrissant de 45 kg. En outre, la 911 s'équipe pour la première fois d'un correcteur d'assiette nommé PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). Ce système permet une rigidité accrue du châssis, notamment en virage, améliorant de fait l'adhérence et la surface de l'empreinte au sol. Plusieurs assistances et packs conduite sont proposés sur les deux Carrera. Le pack Sport Chrono permet, à l'activation de

la touche Sport Plus sur les boîte PDK, de passer le 0-100km/h en 4.4s pour la Carrera et 4.1s pour la S.

Inclassable, la 911 demeure un phénomène à part sans équivalent dans le paysage automobile. Depuis presque cinq décennies, elle continue d'ensorceler un grand nombre d'amateurs de belles sportives, toujours avec le même talent. Sans en altérer l'essence, la nouvelle génération de cette mythique Porsche réussit une belle synthèse entre les acquis du passé et les exigences du présent. S'inviter au volant d'un tel bolide, c'est vivre des moments de pur plaisir. Mais pour y accéder, il faut avoir au minimum 89.498€ dans son compte, c'est le prix de la Carrera. Pour les plus exigeants, la note est évidemment plus salée : 103.970€. Mais reconnaissons que la mélodie du flat six et l'inimitable ligne de la 911 en valent largement la chandelle.



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 SUPÉRIEURE À 10 ANS.



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

INÉDIT AU MAROC !! SYSTÈME D'ISOLATION THERMIQUE EXTÉRIEURE « ANTI HUMIDITÉ »
• FAÇADE 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 AU MAROC.



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.
• ABSORPTION DES BRUITS D'IMPACT DU VOISINAGE : RÉDUCTION DES BRUITS AU SOL GRÂCE À LA MEMBRANE EN MOUSSE DE POLYÉTHYLÈNE RÉTICULÉ POSÉE AU DESSOUS DU REVÊTEMENT.

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.



ANFAPLACE
LIVING RESORT

Un projet
INVERAVANTE

Conçu par
Foster + Partners

Commercialisé par
CBRE
CB RICHARD ELLIS

0522 946 946

www.anfaplace.com

Audi

Q3

Le dernier-né de la famille

Malgré une santé insolente -qui fait pas mal d'envieux dans le microcosme automobile-, Audi ne s'endort pas sur ses lauriers et s'emploie à investir tous les segments dans le but de tenir en respect une concurrence de plus en plus farouche. C'est dans cette optique que la marque aux anneaux a conçu le Q3 qui vient compléter la gamme des SUV (Q7 et Q5). Dans ce cépage fortement concurrentiel, ce petit crossover aura fort à faire pour se frayer une place au soleil, surtout face à deux rivaux de taille, le BMW X1 et le Range Rover Evoque.





AUTO *Nouveauté*



Esthétiquement, ceux qui pariaient sur l'originalité en seront pour leurs frais. Et pour cause, le petit tout-chemin d'Audi se contente de récupérer à son compte la nouvelle identité de la marque et reste de ce fait dans la lignée des dernières productions d'Ingolstadt. Mais il faut reconnaître que c'est avec le Q5 que la filiation est la plus évidente. On retrouve donc la calandre Single Frame au centre d'une face avant bordée de projecteurs acérés à LED. À l'arrière, l'original hayon enveloppant intègre totalement les feux qui s'agrémentent d'une bande serpentée de LED. De profil, le Q5 affiche une ligne dynamique grâce à des nervures marquées sur les ailes et une ligne de toit en pente douce vers l'arrière.

À l'intérieur, les standards de fabrication de la marque sont

préservés avec un habitacle qui affiche une finition très soignée et fait la part belle aux matériaux de qualité. La planche de bord, au design épuré, se montre ergonomique et flatte l'œil par ses applications en aluminium ou de frêne qui se poursuivent sur les contre-portes. À noter la petite attention envers le conducteur qui bénéficie d'un poste de conduite légèrement incliné vers lui. En option, le système Audi MMI (Multi Media Interface) permet de piloter les outils « multimédias » : système de navigation, téléphone, radio, lecteur CD et baladeur numérique.

En termes de mensurations, le Q3 mesure 4,39 m, soit sept centimètres de moins qu'un BMW X1. Malgré des dimensions compactes, le Q3 est agréable à vivre. L'espace dédié aux passagers est plus que correct, notamment à l'arrière où l'habitabilité est très satisfaisante avec un



tunnel de transition de taille raisonnable qui ne condamne pas totalement la place centrale. Bon point également pour le coffre, qui offre un volume de chargement de 460 l et 1 360 une fois la banquette rabattue.

En termes d'équipement, le SUV d'Ingolstadt offre trois niveaux de finition : Attraction, Ambiente et Ambition Luxe. Dès le premier niveau, l'équipement est complet. Il comprend notamment l'ABS, 6 airbags, le contrôle de pression des pneus, l'ESP, le frein de parking automatique, le régulateur de vitesse, la climatisation manuelle, l'ordinateur de bord, les jantes aluminium 16 pouces ainsi que l'autoradio concert avec écran TFT couleur. À cet ordinaire, la finition Ambiente ajoute le détecteur de pluie et de luminosité, l'aide au parking arrière, la climatisation automatique trizone

et les jantes 17 pouces. En haut du panier, on a droit aux projecteurs automatiques, aux feux AR à LED, l'Audi Sound System, la navigation, le pack rangement, la sellerie cuir et l'ordinateur de bord avec programme efficiency. En option, le Q3 offre le Hill Assist, l'alerte de franchissement de ligne, le MMI Navigation Advanced (écran rabattable avec affichage 3D, disque dur 20 Go, Bluetooth et Tuner TV) ou le Surround Sound Bose.

À son lancement, le Q3 sera doté de trois motorisations - un diesel, le 2.0 TDI de 177 ch et deux essence : les 2.0 TFSI 170 et 211 ch. Le 2.0 TDI 140 ch, plus sobre et moins onéreux, arrivera un peu plus tard. Ce dernier, qui aura le plus de succès sous nos latitudes, brille par ses consommations avec une valeur mixte annoncée à 5,2 l/100 km. Avec 320

Cylindrée : 2.0l 4cyl. inj.directe turbo
 Puissance : 170ch - 4000tr/min
 Couple : 350 Nm - 1750tr/min
 Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1595 kg
 Dimension : 4.39/1.83/1.60 (L/l/h)
 Réservoir : 60 l
 Volume coffre : 460/1365 l
 Pneumatique : 235/65 R 17

Performances globales

Vitesse max : 209 km/h
 0 à 100 : 9.1 s
 Consommation : 8.1/5.3/6.3 l/100
 Autonomie : 952 km

Nm de couple disponible entre 1750 et 2 500 tr/min, ce bloc diesel emmène le Q3 et ses 1 460 kg de 0 à 100 km/h en 9,9 secondes. Ceux qui privilégient la conduite dynamique devront, en revanche, prendre leur mal en patience, car le cinq cylindres 2.5 TFSI de 300 ch, qui chapeautera la gamme essence, n'arrivera qu'en 2012.

Les motorisations les plus puissantes en essence et diesel sont équipées de série de la boîte automatique à double embrayage S tronic 7 rapports et de la transmission intégrale permanente quattro. Les versions d'attaque (2.0 TDI 140 ch et 2.0 TFSI 170 ch), quant à elles, sont disponibles uniquement en boîte manuelle 6 rapports et traction avant. À signaler que la boîte S tronic intègre une nouvelle fonction « roue libre » qui intervient en mode Efficiency lors des descentes en coupant le moteur afin d'économiser le maximum de carburant. Pour réengager un rapport et récupérer du frein moteur, il suffit d'effleurer la pédale de frein.

Côté tenue de route, le comportement du Q3 devrait être très proche de celui du Q5 avec des suspensions plus typées confort que sport. Mais il est toujours possible de choisir l'Audi Drive Select (en option) permettant d'agir selon 5 modes sur la direction, l'accélérateur, les suspensions, mais aussi la boîte et la climatisation pour favoriser une conduite dynamique ou au contraire économe, au choix.

En définitive, le Q3 ne devrait avoir aucun mal à conquérir une clientèle qui cherche un tout chemin premium, mais à un prix assez contenu. Certes, la concurrence aux dents longues, notamment le BMW X1 et le Range Rover Evoque, ne fera aucun quartier à ce nouvel outsider. Mais le baby Q pourra toujours faire valoir sa ligne dynamique, sa finition soignée et ses motorisations efficaces, qui font de lui un compagnon de voyage performant et agréable au quotidien.



Le baby Q pourra toujours faire valoir sa ligne dynamique, sa finition soignée et ses motorisations efficaces, qui font de lui un compagnon de voyage performant et agréable au quotidien.

Le **MOIS DE LA PASSAT** chez Volkswagen



Votre Nouvelle **PASSAT TDI 140 CV** à partir de **279 000 Dhs*** seulement

GARANTIE
3 ANS
OU 90000 KM

Préparez-vous à vivre un mois exceptionnel chez Volkswagen !
Pendant le mois de novembre, Volkswagen vous invite à redécouvrir la Nouvelle Passat 2.0L TDI 140 CV. Avec ses lignes précieuses et intemporelles, la Nouvelle Passat TDI offre un concentré de technologies pour votre confort et votre sécurité : Ordinateur de bord Premium**, système de détection de fatigue du conducteur, Auto-Hold...
Un tel souci de perfection à partir de **279 000 Dhs*** seulement...
C'est ça le mois de la Passat !



Das Auto.

AUTO *Légende*



Synonyme de fiabilité et de sécurité, la marque suédoise Volvo s'est surtout imposée sur un marché américain accordant beaucoup d'importance à ces paramètres.

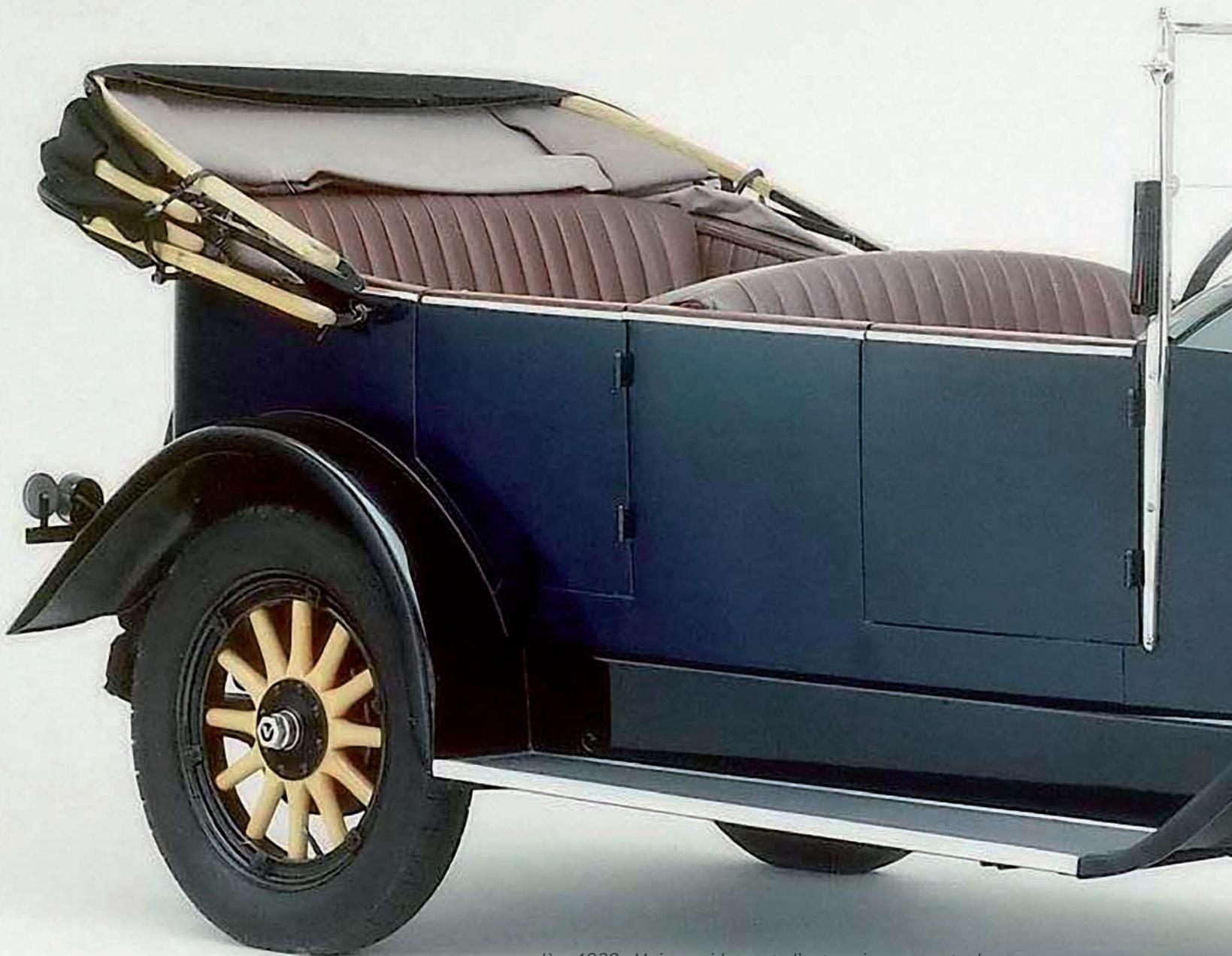
Aujourd'hui, beaucoup d'équipements de sécurité qui nous paraissent triviaux, tels le pare-brise feuilleté, les pare-chocs à absorption d'énergie, la protection contre les collisions latérales, etc., sont le fruit de l'intérêt et du souci de la marque de Goteborg pour la sécurité routière.



VOLVO

La sécurité avant tout





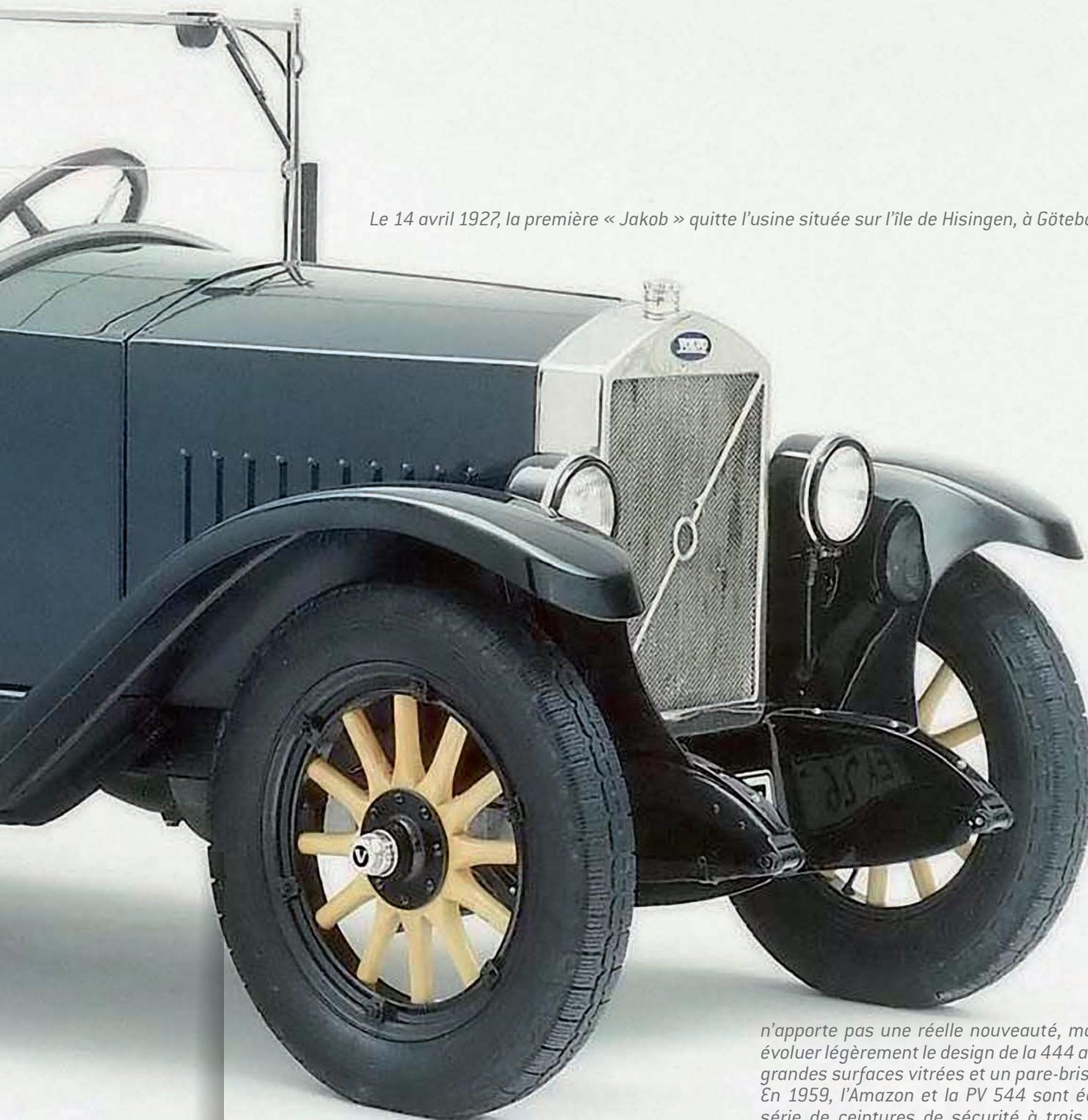
Pour chacun d'entre nous, Volvo [je roule, en latin] évoque une marque de voitures et de trucks basée en Suède. Mais il faut savoir que ce patronyme est antérieur à la production de véhicules. En effet, la première fois que le nom de Volvo est apparu, c'était en juin 1915, sur un roulement à billes de la firme suédoise SKF [Svenska Kullager Fabriken]. L'aventure automobile, elle, commence lorsqu'Assar Gabrielsson, qui dirigeait la succursale française de la firme, rentre en Suède, en 1923, et décide de jeter les plans d'une automobile. Sa rencontre avec Gustaf Larson, un ingénieur de SKF, va l'encourager à passer au stade de production pendant l'été 1924. La phase test, qui a concerné une série de dix prototypes, qui sera déterminante, incitera SKF à accepter d'investir dans le projet et d'assurer le financement des mille premières voitures. Le 14 avril 1927, la première « Jakob » quitte l'usine située sur l'île de Hisingen, à Göteborg. Celle-ci est estampillée du logo de la marque représenté par le symbole du fer, un cercle traversé d'une flèche diagonale orientée vers le haut. Il sera doublé d'une baguette barrant le radiateur en diagonale.

Les débuts ne sont pas prometteurs et l'affaire n'arrive à tourner que grâce à la vente de poids lourds apparus

dès 1928. Mais rapidement, l'entreprise remonte la pente et commence à dégager des bénéfices. En 1931, elle verse pour la première fois des dividendes à ses actionnaires. Les voitures commencent à faire des adeptes grâce à leur qualité de construction et à leur motorisation qui passera aux six cylindres à partir de 1929. Inspirées depuis leur création par le style d'outre-Atlantique, au cours des années trente, elles vont subir de façon de plus en plus marquée l'influence américaine.

Mais ce n'est qu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale que la marque suédoise commencera à faire des étincelles. Son premier grand succès est la PV 444, première monocoque de la marque, équipée d'un quatre cylindres de 1,4 litre. C'est également la première voiture au monde à recevoir un pare-brise feuilleté (multicouches). Exportée à partir de 1955 aux États-Unis, elle rencontrera un accueil enthousiaste et ouvrira la voie à un marché qui deviendra le plus important de la firme.

Le succès sera aussi au rendez-vous pour la Volvo Amazon également connue sous le nom de série 120. Même si, pour des raisons de droit des marques, la



Le 14 avril 1927, la première « Jakob » quitte l'usine située sur l'île de Hisingen, à Göteborg.

commercialisation du nouveau modèle était impossible en dehors de Suède. Lancé en juillet 1956, ce nouveau modèle existe en trois versions : la 121, la 122 et la 123, et trois carrosseries: tricorps à deux portes, tricorps à quatre portes et bicorps break à cinq portes.

Pour la série 120, le modèle de base, la 121, est équipé d'un moteur de 66 ch. La 122 (S), avec son moteur de 85 ch, est introduite en 1958 comme un modèle plus sportif. Enfin, la 123 (GT), avec son moteur de 115 ch, dévoilée en 1967 comme étant la version la plus élaborée, sera disponible en trois carrosseries différentes: coach deux portes, coach quatre portes et break cinq portes.

En 1958, la PV 444 est remplacée par la PV 544. Celle-ci

n'apporte pas une réelle nouveauté, mais elle fait évoluer légèrement le design de la 444 avec de plus grandes surfaces vitrées et un pare-brise bombé.

En 1959, l'Amazon et la PV 544 sont équipées en série de ceintures de sécurité à trois points (en option à partir de 1957). Cette invention de Nils Bohlin, patron de la sécurité chez Volvo, constitue alors une première mondiale.

Les dernières Amazon sortent de la chaîne en 1970. Au total, 667 323 exemplaires auront été construits, remplacés par la suite par les Volvo série 140.

Succédant à l'Amazon, la génération 140 est présentée à la presse en 1966. Son design, entièrement nouveau, est dû au styliste maison, Jan Wilsgaard. Assez élégante, avec l'avantage d'un habitacle très spacieux -mais dépourvue d'originalité-, la 140 inaugure une nouvelle ligne Volvo à caisse cubique et trois vitres latérales, qui se perpétuera jusqu'à travers la série suivante, celle des 200.

Produite à partir de 1967, la gamme 140 se compose des modèles 142 (deux portes), 144 (quatre portes) et 145 (break). En revanche, rien de bien nouveau du point de vue mécanique puisque la 140 utilise les mêmes motorisations que l'Amazon. Si la boîte de vitesses possède quatre rapports, le client peut bénéficier en option d'un overdrive à commande électrique ainsi que d'une transmission automatique.

C'est à partir de cette génération que Volvo utilise un système d'appellation à trois chiffres. Le premier nombre renvoie à la génération des modèles, le deuxième au nombre de cylindres du moteur et le troisième au nombre de portes.

En 1975, Volvo acquiert la division automobile du constructeur néerlandais DAF. Ce dernier produit la Daf 66 qui se distingue par une transmission automatique par courroie (variable en continu) dite Variomatic. Rebadgée Volvo 66, elle sert alors d'entrée de gamme pour la firme suédoise avant que n'apparaisse la 340 construite dans l'usine hollandaise de Born.

À partir de 1974, la génération 200, qui vient remplacer la 140, continuera à être produite parallèlement à la série 700 apparue en 1982 et construite jusqu'en 1993. La génération 200 est motorisée par des quatre cylindres (modèles 240) et par un six cylindres (modèles 260). Comme la 140, elle est disponible en carrosseries deux portes, quatre portes et break. Côté design, la 200, tout en s'inspirant du concept car sécuritaire VESC (Volvo Experimental Safety Car) dévoilé en 1972, reprend la ligne générale de la 140. Pendant de nombreuses années, les Volvo 200 seront parmi les voitures les

plus sûres du monde et leur réputation sera très forte en Amérique.

Si le modèle bas de gamme 242 L est d'abord équipé de l'ancien moteur B 20, un nouveau quatre cylindres B 21 est lancé, qui motorise bientôt l'ensemble de la gamme 240. Ce 2,1 litres à simple arbre à cames en tête existe en versions à carburateur (97 ch) et à injection (123 ch). En 1979, la cylindrée sera portée à 2,3 litres et la puissance à 140 ch. Ce groupe motorisera notamment la 242 GT et la 244 GLÉ, le modèle le plus cher de la gamme 240.

La 260, série haut de gamme, bénéficie du V6 PRV de 2,7 litres développé en collaboration avec Peugeot et Renault et construit en France à Douvrin. Entièrement en aluminium, ce moteur, qui développe 140 ch DIN avec l'injection, passera ensuite à 2,8 litres (155 ch). Les modèles 260 sont proposés avec trois transmissions au choix, manuelle à quatre et cinq vitesses et automatique.

La génération 240 accueille en 1979 le moteur D24,



premier six cylindres Diesel conçu pour une voiture. Inédit chez Volvo et développé en collaboration avec Volkswagen, ce groupe de 2,4 litres doté d'un arbre à cames en tête et d'une culasse en aluminium, développe 82 ch.

Pour intégrer un modèle sportif à sa gamme, Volvo présente un prototype de coupé au salon de Genève de 1977. Baptisé 262 C, ce dernier ne fait pas l'unanimité en raison d'une ligne controversée due à un toit très aplati qui ne plaît pas à tout le monde.

Pourtant, assemblée chez Bertone, à Turin, la 262 C est dotée d'un habitacle particulièrement luxueux. Ses portières sont habillées de panneaux de bois précieux et pratiquement toutes les surfaces sont garnies de cuir noir ; quant à l'équipement, il s'avère très complet : direction assistée, chauffage électrique pour les sièges avant, air conditionné, etc.

En 1982, la Volvo 740/760 vient succéder aux 240/260. Arborant une ligne plus aérienne, évoquant les voitures américaines de l'époque, sa lunette arrière est verticale. La série 740/760 a été produite à 1,2 million d'exemplaires de 1982 à 1992. Le coupé qui en a été dérivé (780), demeurera cependant extrêmement confidentiel.

La première traction avant lancée par Volvo est la 480, un coupé quatre places à la ligne séduisante présenté au Salon de Genève de 1985. Construite aux Pays-Bas, la

LA P1800 FÊTE SES CINQUANTE ANS

Le coupé P1800 a été commercialisé aux côtés des berlines, de 1960 à 1971. Ce modèle peu produit, acquit ses lettres de noblesse en devenant, pour les besoins d'un feuilleton télévisé, la voiture du « Saint ». C'est en septembre 1960 que la première P1800 quitte les chaînes Jensen (Angleterre) et sa première présentation publique est effectuée à l'occasion du Salon de l'automobile de Bruxelles, le 16 janvier 1960, puis à New York, en avril et, en octobre 1960, au Salon de l'Auto de Paris. Le moteur, un Volvo B18 de 1,8 litre et 100 ch, est alimenté par un double carburateur. En 1963, la production, transférée en Suède, à Gothenburg, donne naissance à la série 1800 S, le S signifiant Suède. Cette nouvelle version bénéficie d'une augmentation de puissance de 8 CV.

En 1966, le moteur passe à 115 ch et est remplacé, en 1969, par un 2 litres et 118 ch, la voiture conservant toujours sa dénomination de 1800 S. En 1970, la 1800 E apporta de nombreux changements avec l'adoption de l'injection Bosch D-Jetronic à la place de la carburation et une modification des arbres à cames permettant une puissance 130 ch sans augmentation de la consommation. Les performances, en revanche, sont restées inchangées. Deux ans plus tard, le dernier modèle de la gamme, la P1800 ES est lancé. Break de chasse très original, un peu plus compact que le coupé et avec un hayon arrière totalement vitré, sa carrosserie, assez particulière, en fit un emblème du modèle. En l'espace de douze années, Volvo produisit près de 48.000 exemplaires du coupé P 1800.

480, en dépit des problèmes électroniques rencontrés, fera preuve d'une fiabilité mécanique reconnue (moteur Renault) et d'une excellente tenue de route due à une suspension conçue par Lotus. Sa plateforme et sa mécanique seront reprises par la 440, une berline cinq portes hatchback, et par la 460, version classique de la 440.

Peu après le lancement de la Volvo 850, en 1991, fabriquée en Suède et se situant dans la gamme entre les 440/460 et les 940/960, la firme Volvo entame des pourparlers avec Renault pour une association concernant la production de moteurs, puis pour une alliance entre les deux constructeurs. L'accord est sur le point d'être conclu lorsqu'il est brusquement rejeté par les actionnaires de Volvo. La firme suédoise entame alors un rapprochement avec le constructeur japonais Mitsubishi, lequel comptait déjà établir une tête de pont en Europe. C'est Mitsubishi qui met au point le remplacement de la série 440/460. Le modèle découlant de cette nouvelle association sort en 1995 sous les deux marques : la Volvo S40/V40 et la Mitsubishi Carisma. En 1996, Volvo lance les coupé et cabriolet C70, issus de la 850 rebaptisée S70/V70 (S= berline, V= break). Au même moment, les 940/960, rebaptisées S90/V90, sont remplacées par la nouvelle S80 en 1998. Enfin, en 1999, la firme suédoise se retrouve dans le giron de Ford, qui verra un grand intérêt à s'approprier une marque dotée d'une excellente image et qui plus est était d'ores et déjà reconnue aux États-Unis. Annoncée le 28 janvier 1998, la transaction sera réalisée l'année suivante moyennant 6,45 milliards de dollars.



SAVOUREZ LE LUXE

بتييل
Bateel



Angle Rues Bab El Irfane et Bab El Mandab, Casablanca
Tel.: +212 660 746 119

Magasin entièrement certifié bio et halal.

ENTRETIEN *du mois*



AHMED ZERKDI

par Youssef Bennour



LE PASSIONNÉ DU SOUSS

AHMED ZERKDI



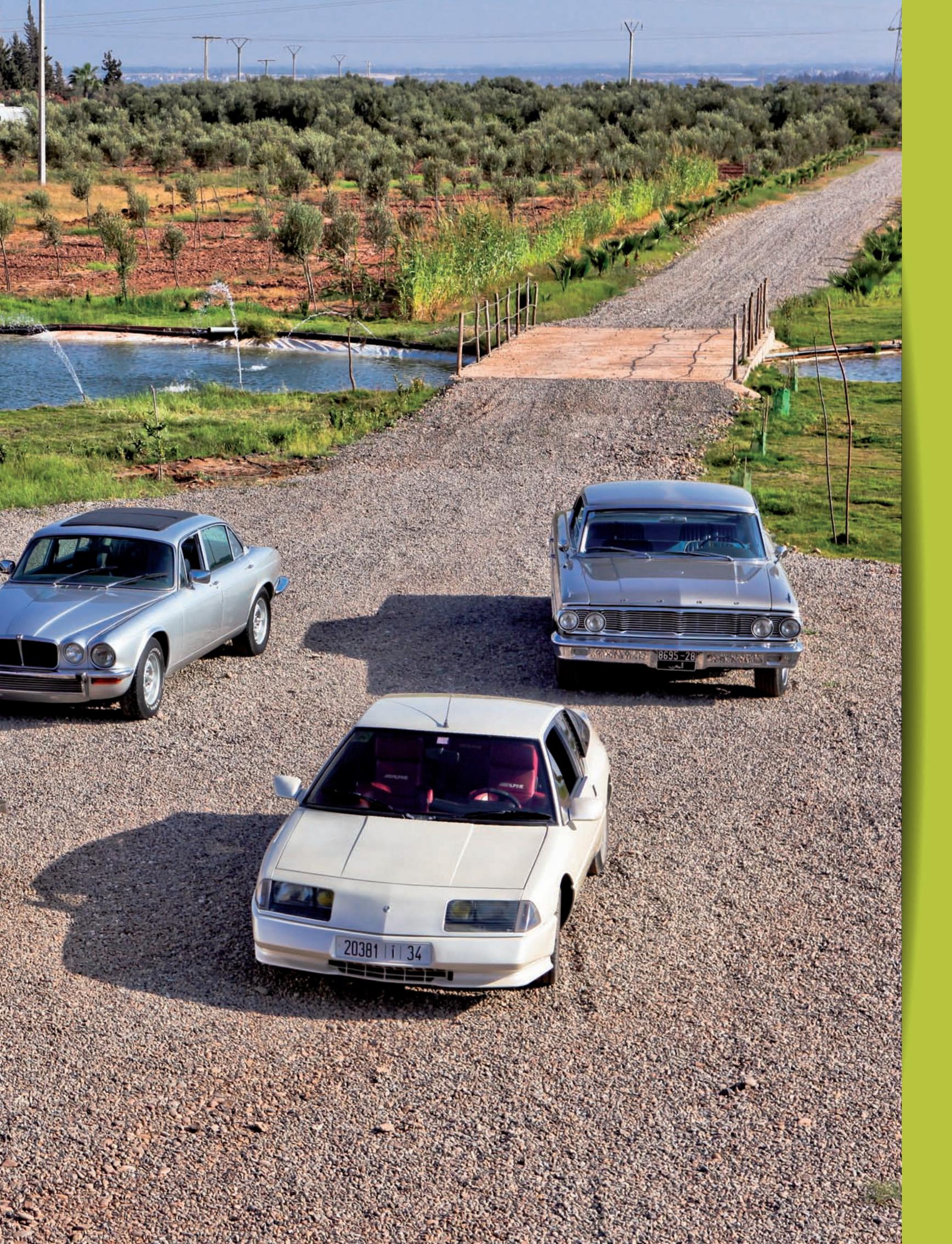
Surtout connu comme un homme d'affaires important de la capitale du Souss, Ahmed Zerkdi l'est moins en tant que grand amateur de l'automobile classique. Pourtant, ce natif d'Agadir, depuis sa tendre enfance, cultive une grande attirance pour les voitures. Sa vie d'adolescent, puis de jeune universitaire et, plus tard, de chef d'entreprise, s'articule autour de ce rapport viscéral à l'automobile. Même l'architecture de sa demeure a été pensée autour de la voiture. Bien que disposant de nombreuses pièces de valeur, Zerkdi se définit moins comme un collectionneur,

que comme un vrai passionné. Son trip consiste à réparer, de ses propres mains, des voitures qu'il achète souvent dans un état délabré. Et son plaisir, il tient à le communiquer autour de lui en parrainant, par exemple, les amateurs qui n'ont pas les moyens de vivre à fond leur hobby. C'est d'ailleurs la philosophie qui sous-tend le club d'anciennes voitures d'Agadir dont il est membre fondateur. À travers cet entretien, Zerkdi souhaite communiquer aux lecteurs de *Gentlemen Drivers* sa passion pour l'automobile qu'il vit à 200 à l'heure.



AHMED ZERKDI





AHMED ZERKDI



GDM. Comment avez-vous attrapé le virus de la passion pour l'automobile ?

Ahmed Zerkdi. La réponse à cette question est un peu compliquée. Je pourrais simplement dire que j'ai grandi avec cette passion. Je me rappelle, étant tout petit, que j'allais dans les parcs pour regarder les voitures. À l'époque, les Gadiris avaient surtout des Opel, des américaines et quelques Volkswagen. Le berbère allait toujours vers l'arrière-pays, et il préférait les allemandes pour leur robustesse. J'ai pu également assouvir ma curiosité pour les voitures chez mon oncle qui était l'un des plus grands ferrailleurs de la région. Il avait un grand dépôt où on pouvait trouver des Studebakers et toutes sortes d'autres voitures. J'avais également des jouets comme les autres enfants. Je me rappelle que je construisais des petites voiturettes avec des roulements à billes que je récupérais au dépôt de mon oncle. Ma passion pour l'automobile a grandi au fil des années et quand je suis arrivé au collège, j'ai carrément construit un kart. Je l'ai équipé d'un moteur de mobylette que je démarrais à l'aide d'une corde. Je n'avais aucun mal à trouver les matériaux et les outils pour bricoler et souder, car nous disposions d'un dépôt de bus où je trouvais toute la logistique nécessaire.

Parlez-nous de votre première voiture.

C'est en deuxième année secondaire que j'ai acheté ma première voiture, une Fiat 600, pour la modique somme de 500 DH. Mais pour moi le rêve, c'était l'Abarth. Donc, je me suis employé à transformer ma caisse pour lui donner l'air de ma voiture préférée. J'ai ainsi mis un radiateur à l'avant, j'ai remplacé ses sièges par ceux de la Fiat 850 et j'ai également changé le tableau de bord. En accédant au lycée, j'ai commencé à développer de l'intérêt pour la moto. Avec des coopérants, on faisait des virées dans l'arrière-pays. J'ai également fait de la compétition en participant à l'Enduro des sables entre Agadir et Aglou. Par ailleurs, je pratiquais des sports de glisse tels que la planche à voile.

Cela signifie-t-il que vous avez viré de bord ?

Absolument pas. Mon intérêt pour les voitures est resté intact. Je dirais même qu'il a gagné en ampleur. À cet âge déjà, mon entourage connaissait ma passion et, par conséquent, on venait souvent vers moi pour me proposer des caisses. Un jour, quelqu'un m'a avisé de l'existence d'une Citroën Traction chez un Européen à Agadir. C'était une traction 11B, de 1953, abandonnée à l'état



Biographie



- 1955* naissance à Agadir ;
- 1960* rescapé du tremblement de terre d'Agadir ;
- 1978* départ pour des études en France ;
- 1986* retour au Maroc et intégration d'une société familiale ;
- 1992* vice-président de la commune de Drarga ;
- 1993* vice-président de FNBTP union régionale et administrateur FNBTP ;
- 1997* réélu membre communal ;
- 2001* administrateur Banque populaire centre sud ;
- 2003* président conseil de surveillance BPCS et membre du CD du CPM ;
- 2008* vice-président CGEM union régionale ;
- 2011* président conseil de surveillance BPCS et membre CD du CPM ;

AHMED ZERKDI

d'épave. J'ai dû utiliser toutes mes économies et solliciter l'aide de mon frère pour payer les 1300 DH demandés. Pour la restaurer, à part la sellerie, que j'ai sous-traitée, j'ai tout refait moi-même : peinture, mécanique, électricité.

Durant la période du lycée, c'était ma voiture de tous les jours. Quand j'ai eu mon bac, j'ai fait une virée à son volant qui m'a conduit jusqu'à Ceuta. En partant en France, je l'ai gardée, et quand je revenais au Maroc, en été, je la ressortais. Dans le temps, un Allemand m'a proposé de l'échanger contre une Mercedes 200 diesel, mais je n'ai pas accepté. D'abord, parce que j'étais très attaché à cette voiture, ensuite, parce que Mercedes ne me branchait pas, c'était une voiture plus indiquée pour mon père.

En cinquième, mes profs de maths et de technique m'ont conseillé d'opter pour la filière technique. Mais comme la plupart de mes camarades ont choisi médecine, je leur ai emboîté le pas. Mais rapidement, je me suis senti mal à l'aise. Donc, je me suis réorienté vers le technique. Ainsi, j'ai suivi en France un cursus sanctionné par un diplôme d'ingénieur en construction mécanique doublé d'un DESS de l'IAE de Lille. Ma passion pour la mécanique m'a permis d'arrondir mes fins de mois en bricolant les voitures des camarades et des copains. J'ai surtout bien cerné la mécanique de la 2 CV qui n'avait plus aucun secret pour moi.

Par la suite, j'ai acheté une Mini Austin, à 300 francs, avec laquelle j'ai passé deux ans avant de la revendre. Et j'ai acheté par la suite une 2 CV dont je n'ai remplacé que le radiateur qui était fatigué. Je suis rentré à son volant au Maroc pour passer mes vacances d'été.

Ma dernière voiture en France a été une BMW 318 i deux portes que j'ai ramenée au Maroc lors de mon retour définitif, en 1986.

À votre retour au bercail, avez-vous continué à cultiver votre passion ?

À mon retour, j'ai pris les rênes de l'entreprise familiale qui opère essentiellement dans le bâtiment. Je suis parti du constat que les Européens arrivaient à faire travailler des étrangers dans des usines de construction de voitures malgré la barrière de la langue et de la culture. Donc, je suis arrivé à la conclusion que le problème chez



nous résidait dans le management. J'ai changé par conséquent mon approche et cela m'a permis de résoudre pas mal de problèmes. Je me suis également permis de mécaniser à fond l'entreprise tout en ne nourrissant aucune appréhension car j'étais capable de réparer n'importe quelle machine. Dans le bâtiment, le ratio main-d'œuvre/chiffre d'affaires est de 30 à 40%. Grâce au changement d'approche, j'ai pu ramener ce ratio à 10% et la différence, je l'ai investie pour doper la performance de mon entreprise. Aujourd'hui, ma grande fierté est le fait que l'entreprise a franchi la barre des 1000 employés dont plus de 80 % sont des agents de maîtrise.

Comment avez-vous déniché les pièces de votre collection ?

J'ai trouvé la Ford Galaxy par hasard, sur la route, entre Agadir et Taroudant. Je l'ai achetée à 28 000 DH, en 1990. C'est un modèle de 1964, mais qui était très bien entretenu. On avait une voiture semblable dans la famille et comme j'ai rêvé de la conduire étant enfant, je l'ai achetée.

L'Alfa Romeo GTV appartenait à une pharmacienne



à Agadir qui ne l'a pas beaucoup utilisée. Elle n'avait que 5000 km. Cette voiture de 1976 était presque neuve. À l'époque, les pharmaciens d'Agadir avaient de belles voitures : Jaguar MKI-Triumph TR3 et TR4, Ford Mustang...

La Citroën DS, je l'ai récupérée chez un ami. C'est un modèle de 1964, mais qui était à l'état d'épave. En l'achetant, j'ai rendu service à mon ami qui voulait s'en débarrasser (rires), et je me suis fait plaisir, car je décompressais en travaillant à la remettre en bon état.

Quant à l'Alpine, qui date de 1986, elle appartenait à un imprimeur du nom de Meyer qui l'a offerte à sa femme à l'occasion de son 70e anniversaire. Ses filles sont venues de France pour la vendre et lui ne voulait pas. Il prétendait avoir perdu la carte grise. Quand je l'ai rencontré et que je lui ai expliqué que j'étais un passionné, il a accepté de me la céder.

Enfin, la Jaguar XJ est un modèle de 1976. Je l'ai achetée en 2010, chez un ami également collectionneur. Je rêvais d'avoir une Jaguar car on avait un voisin, à Agadir, qui n'avait que des Jaguar. En faisant cette acquisition, j'ai réalisé un vieux rêve d'enfance.

Comment procédez-vous à la restauration de vos voitures ?

Avant, c'était très compliqué car je n'avais pas suffisamment de dextérité pour intervenir sur une voiture sans commettre de bévue. Pour la Trac­tion, par exemple, j'ai tout démonté, mais quand j'ai fini, j'ai cassé la boîte à vitesses. Et pour la réparer, c'était difficile, parce qu'il fallait un outillage spécial que je n'ai pas réussi à avoir. Tout le monde m'a dit que je n'allais pas m'en sortir. Mais mon plaisir, c'est de démonter la voiture



AHMED ZERKDI

pièce par pièce et de la réparer ! Donc, j'ai monté une boîte de vitesses de DS 19 à quatre vitesses. C'était compliqué, mais cela m'a fait gagner des chevaux et un agrément de conduite supérieur. D'ailleurs, j'ai rencontré par la suite des Hollandais qui avaient des tractions avec une boîte à quatre vitesses. Ils étaient impressionnés quand ils ont appris que j'avais effectué cette modification longtemps avant eux.

S'agissant de ma façon de travailler, je suis solitaire. Je préfère réparer mes voitures tout seul. Mais si j'arrive à m'en sortir si bien, c'est grâce à ma polyvalence. Pour la Traction, sa restauration m'a pris deux étés. L'Alpine V6 GT avait également un problème de starter que j'ai rapidement réglé. Pour ce qui est des pièces, je connais quelques adresses de vendeurs à Agadir. Leurs stocks proviennent des importateurs de voitures qui ont fermé boutique. De plus, il m'arrive de chercher des pièces chez des collègues collectionneurs membres du club d'Agadir.

Ah ! Parce que vous avez un club à Agadir ?

Après une première et une deuxième tentative, nous avons pu former un club. La toile de fond du club est la passion automobile et la solidarité avec ceux qui ne disposent pas de bagnoles. Ainsi, ces derniers ont pu faire des virées grâce aux voitures mises à leur disposition. Aujourd'hui, nous avons un retour sur investissement puisque nous avons une quarantaine de voitures en bon état. De plus, le club est un cadre où nous échangeons nos idées et où nous partageons notre passion pour l'automobile en organisant des sorties.

Que représente pour vous le Rallye Classic du Maroc ?

Je me suis inscrit à ce rallye en 2001, en compagnie d'un ami. Mais j'ai eu un problème et je n'y ai pas participé. Je suis un perfectionniste, mais je n'ai pas l'esprit de la compétition. J'apprécie ce rallye parce que chaque chose qui met en exergue notre pays est la bienvenue.

J'ai par ailleurs été invité par un ami italien à participer au volant d'une DS Chaperon à la célèbre course de San Remo, mais des contraintes m'ont empêché de répondre à cette invitation.



Les collectionneurs sont en butte à des problèmes liés à la visite technique, l'assurance...

Certes, les collectionneurs rencontrent quelques problèmes, mais il y a toujours possibilité de les discuter avec les autorités. Les portes ne sont pas aussi fermées qu'on le croit. Au moins, dans notre pays, nous avons le droit de circuler librement avec nos anciennes voitures, ce qui n'est pas le cas en Europe. Pour ce qui est de l'assurance, je crois qu'il faut s'asseoir avec les assureurs afin de trouver une offre adaptée.

Avez-vous déjà songé à importer une voiture de collection de l'étranger ?

Je ne suis pas vraiment pour l'idée d'importer des voitures de collection de l'étranger. Je pense qu'il faut plutôt valoriser notre patrimoine. Au Maroc, il y avait plus de concessions Ferrari qu'à Paris. Et nous avons plus de voitures de valeur qu'en Europe au moment de la guerre.





Que pensez-vous de l'idée de constituer un club pour faire entendre la voix des collectionneurs ?
C'est un projet qui tente les collectionneurs. Mais pour l'instant, il n'y a rien de concret. J'espère que ce projet aboutira un jour.

Quelle est la voiture qui était à votre portée et que vous regrettez aujourd'hui de n'avoir pas achetée ?

J'ai toujours rêvé de posséder une Jaguar Type E. Mon oncle ferrailleur en avait une de 1977. Elle était en bon état. Mais ce qui m'a franchement rebuté, c'est le volant à droite. En plus, à l'époque, j'avais d'autres priorités. Le moment n'était pas du tout opportun pour un tel achat parce qu'il coïncidait avec mon voyage d'études en France.

Vos enfants sont-ils aussi passionnés que vous ?

Mes enfants sont passionnés par l'automobile. L'aîné, qui poursuit ses études à l'université Al Akhawayne, économise son argent de poche pour tuner mes voitures. Les temps changent et les jeunes d'aujourd'hui ont une autre conception du rapport à l'automobile. Quant au cadet, son jeu favori sur Internet est d'acheter, vendre, échanger et transformer des voitures. À son âge, il connaît déjà beaucoup de marques de voitures.



MOTO *Nouveautés*



F4 RR CORSACORTE

Dévoilée en automne 2009, au salon de Milan, la F4 1000 R avait fait sensation, car la marque de Varese avait su conserver l'originalité de cette hyper sport. Aujourd'hui, reflétant la nouvelle politique commerciale élitiste de MV Agusta, c'est la F4 RR Corsacorte nouvelle génération qui déboule.



Depuis la présentation de la première ébauche de la F4 750, en 1997, jamais MV Agusta n'avait osé retoucher au génial coup de crayon de Massimo Tamburini. Aujourd'hui que c'est chose faite, quoique résolument moderne, la F4 RR Corsacorte est toujours aussi séduisante! Dès le premier regard, la curiosité fait place au soulagement : MV Agusta n'a en effet pas dénaturé la diva italienne objet de bien des fantasmes. Tout en évoluant vers plus de modernisme, la robe de la belle, subtilement remaniée, perpétue la légende. Bien que plus performante, avec ses 201 ch, et plus moderne, grâce à son accélérateur ride by wire, son contrôle de traction, sa cartographie d'injection paramétrable au guidon, la belle italienne reste néanmoins moins chère que l'ancien modèle.



En fait, cette impressionnante augmentation de puissance ne serait pas le fruit d'un simple accroissement de cylindrée (998 cc actuellement), mais celui d'une prise de tours plus élevée grâce à des bielles plus courtes, d'où le nom Corsacorte apparent sur le carénage de la F4 RR. La course est réduite à 50,9 mm et l'alésage passe à 79 mm (contre 55 mm et 76 mm sur la F4). La culasse, entièrement nouvelle, reçoit des soupapes en titane au diamètre agrandi, permettant de pousser le régime de rotation maximum du moteur à 13.700 tours/min pour atteindre la bagatelle de 201 chevaux. Un choix technique délibéré, car MV Agusta nourrit de grandes ambitions pour la saison 2012. L'objectif est donc de rester sous la barre des 1000 cc, afin de répondre aux contraintes imposées aux 4 cylindres en compétition, notamment au mondial Superbike où MV se voit bien effectuer son grand retour en championnat du monde de vitesse.

Avec un poids contenu à 192 kg, associé à une puissance permettant d'impressionnantes accélérations et une vitesse de pointe de 297,6 km/h, la F4 RR compte bien se faire une place dans cette catégorie.

Et comme rien n'est trop beau pour cette MV, la F4 RR Corsacorte a troqué le fameux maître-cylindre radial Nissin, qui commande le dispositif de freinage de la F4 1000 R (étriers radiaux monoblocs), contre un élément plus «noble», made in Brembo, fournisseur officiel du Moto GP.

Egalement au programme, l'anti-patinage réglable, l'amortisseur TTX 36 et la fourche avant 43 mm Öhlins tout droit sortis du Mondial Superbike. Et, comme sa devancière, la boîte de vitesse extractible, l'embrayage anti-dribble et le dispositif de conduits d'admission à longueur variable. De quoi hisser cette super F4 au sommet de la hiérarchie des hyper sport, niveau puissance, dépassant les BMW S 1000 RR et autre Kawasaki ZX-10R.

Et, cerise sur le gâteau, occultant le statut de moto, la création de Massimo Tamburini, en termes de pureté esthétique, s'érige telle une œuvre d'art !

Disponible depuis la fin du mois de mai, la F4 RR Corsacorte affiche un prix de 22.390 euros...

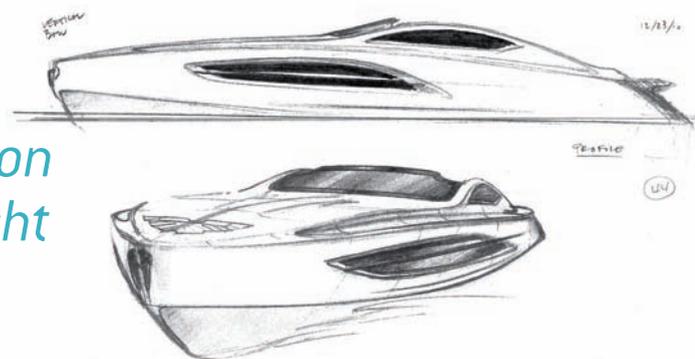
*Sportivité et
modernité*

BATEAU *Exception*



VOYAGE55

La dernière création du designer et architecte naval Luiz de Basto. Inspirée des modèles de la marque Aston Martin pour donner naissance à ce yacht de 55 pieds (16,7 m).



Parfois les bureaux de style des grandes marques collaborent à la création d'un nouveau bateau, et parfois l'automobile inspire directement les créateurs de ces yachts pour millionnaires. Amateur de la marque Aston Martin, Luiz de Basto a adapté les canons stylistiques de la marque sur un bateau de 55 pieds. Le nom Voyage est lui même une évocation de l'univers de la marque, qui ne l'a toutefois jamais utilisé.

Les rappels de styles sont particulièrement nombreuses, du pare-brise reprenant le dessin de la calandre (soulignée de jaune comme pour certains modèles de compétition de la marque) aux échappements inspirés par les feux arrière, le déflecteur arrière ou encore l'écope latérale habillant la grande vitre de la cabine. Tous les éléments indispensables ont été intégrés, de l'ancre aux taquets. Ceux de la partie avant sont intégrés dans un insert évoquant le dessin des phares, et qui héberge d'ailleurs les feux de position.

La partie habitable tente aussi d'évoquer cet univers, en particulier pour le tableau de commande en deux parties, avec au centre l'accès vers la cabine, dont la porte rappelle la console centrale.

Bien qu'étant techniquement réalisable, ce bateau n'est pas destiné à la production ou à la commercialisation, et a été réalisé avec l'accord d'Aston Martin.



Une vision de rêve se réalise...



**VISITEZ LES VILLAS
PAVILLONNAIRES DE L'ATLAS**

**VILLA À PARTIR DE
1.300.000 Dhs**

Spécialement conçues pour vous, les villas pavillonnaires du resort « Les Jardins de l'Atlas » se distinguent par leur confort, leur style avant-gardiste et leurs finitions parfaitement exécutées. Proposées à partir de 1.3 MDH, ces villas d'exception illustrent la rencontre entre luxe et authenticité.

Disponibles en 2 et 3 chambres, les villas pavillonnaires « Les Jardins de l'Atlas » offrent également une piscine privative et de charmantes terrasses à l'étage pour profiter de journées agréables et de soirées conviviales, avec une vue imprenable sur le golf et l'Atlas.

Les Jardins de l'Atlas... Votre resort de prestige face à l'Atlas.

GRUPE PALMERAIE
DÉVELOPPEMENT
0524 44 12 44

**LES
JARDINS DE L'ATLAS**
MARRAKECH

SPA *et bien-être*

Spa de l'Amphitrite *Une bulle d'intimité*

Dans la mythologie grecque, Amphitrite est la déesse de la mer. Elle est une Néréide, fille de Nérée et de Doris la Néréide, recherchée par Poséidon, son prétendant fougueux. Non loin des ondes marines, terreau de cette déesse, se love notre spa, au cœur de l'hotel L'Amphitrite, charmante destination où la sérénité le dispute à la modernité. L'hôtel 5 étoiles est d'un épuré intimiste, et d'une élégance discrète, à l'image de son spa. Ici, le bien-être s'accompagne d'une immersion totale dans un dialogue corporel intime.



Dans ce spa feutré et tamisé, le monde pollué, troublé et agressé, que l'on côtoie au quotidien, se dissout et se dissipe. Ici, il est bon de se ressourcer en abreuvant sa peau de pépites nourrissantes et revitalisantes. Nous avons opté pour les soins du visage régénérants ou les produits Guinot remodelent la peau, pendant une heure complète. Les soins régénérants du spa agissent contre le stress, détoxifient la peau et redonnent éclat au visage. Un rituel apaisant qui commence par le lait et la lotion nettoyants, étalés délicatement sur le visage. S'ensuit un gommage d'éclat à la graine ainsi qu'une crème stimulante, puis se poursuit par dix minutes facultatives des jets de vapeur chaude, propre pour l'extraction des comédons. Par la suite, la peau est enduite d'une crème fraîcheur (qui varie selon le type de votre peau), l'expérience culminant en un masque d'éclat à base d'huiles essentielles et d'argile blanche. Sans oublier la touche finale : le modelage relaxant et énergétique des muscles du visage accompagné d'une crème riche et hydratante imprimant sur la peau une teinte rosée et l'enveloppant d'un velouté exquis. Ces soins de visages, s'appuyant sur un modelage tonifiant, varient entre "soins nettoyant", "soins confort", "soins équilibrants" et "soins extrême masculin", aussi bien pour peaux grasses, mixtes, normales que matures.

Soins corporels thaï

Dans la salle royale, l'heure est à la béatitude. Il est temps pour la thérapie du corps. Outre le hammam et son gommage traditionnel au ghassoul, et les multiples massages oriental,

ou aux pierres chaudes, ou à quatre mains, le spa de l'Amphitrite propose un massage thaï, cérémonial réputé pour ses effets bienfaisants. Connu pour être un vrai ressourcement et un contact authentique avec les vertus végétales, le massage thaï baigne dans des senteurs d'herbe naturelle, de menthe et de zaatar (mélange de thym, d'origan et de graines de sésame) combinés. Un soin qui associe, en alternance, pressions palmaires et pressions des poches de plantes aromatiques qui rééquilibrent l'énergie. Enduit et massé vigoureusement à l'huile d'argan, le corps est ensuite soumis aux pressions de ces poches de lin chaudes remplies d'herbes broyées et chauffées. Ces tampons en tissu se baladent sur tout le corps, tantôt en petites touches délicates, tantôt en appuis stimulants, appliquées soigneusement par des mains expertes. Sous l'effet de la chaleur, elles permettent aux plantes de libérer leurs actifs, et de transmettre au corps leurs vertus organiques. Les douleurs sont vite soulagées, la peau est douce et apaisée, le corps délié, et les sens abandonnés au parfum exhalé par les vapeurs des plantes. Une escapade sensorielle digne d'un havre perdu dans les étendues thaïlandaises.

L'expérience ne s'arrête pas là. Le corps massé est invité à s'immerger dans un jacuzzi, couronnement absolu de cette immersion détoxifiante. Un plateau et une théière sont également posés là, entre le lit de massage et le jacuzzi pétillant, dans le petit salon aménagé pour l'occasion, accentuant l'intensité de ces moments féériques. Ceux qui confinent à l'euphorie, ceux que nous aimerions renouveler sans cesse.



MONTRE

**MONT
BLANC**

NICOLAS RIEUSSEC

Writing time

La nouvelle édition anniversaire du chronographe Nicolas Rieussec de Montblanc a été présentée au public et à la presse internationale, le 17 janvier 2011 -date de sa 190e année-, au Salon International de la Haute Horlogerie (SIHH), à Genève.

Au fil des années et des collections, Montblanc s'est installé dans l'univers de l'horlogerie haut de gamme, et sa manufacture, située au Locle, en Suisse, crée à chaque fois la surprise avec des éditions exclusives et en nombre limité. Une étape décisive a été franchie en 2008, lorsque Montblanc, en lançant le premier mouvement développé et produit dans ses ateliers, a rejoint le cercle exclusif des manufactures disposant de calibres propres et pouvant se prévaloir d'un haut degré de technicité artisanale. Les chronographes Montblanc Star Nicolas Rieussec Monopusher Chronograph étaient nés. À l'origine, le chronographe était un instrument d'écriture du temps et c'est en ces termes que Nicolas Rieussec, son inventeur, l'introduisit dans sa première présentation en 1821.

Le brevet, que ce dernier obtint en 1822, décrit un chronographe doté de deux disques rotatifs sur lesquels des stylets emplis d'encre inscrivent les temps enregistrés. Un mode de mesure du temps tout à fait hors normes, parce qu'utilisant non pas des aiguilles tournant dans un cadran et de petits compteurs, comme pour les chronographes traditionnels, mais des disques gradués rotatifs. La lecture des minutes et des secondes, à l'arrêt du chronographe, s'effectuent à l'aide d'aiguilles fixes.

Ce modèle «à cœur ouvert» offre à l'observateur une vision inédite de la vie intérieure de la montre. Sur le nouveau modèle Open Date, ce sourire est encore plus ouvert. Ainsi, les deux disques des compteurs, -celui de la date et des parties du cadran- présentent de larges ouvertures à travers lesquelles on peut admirer directement plusieurs roues ainsi que la platine du mouvement décorée de « Côtes de Genève ».

Côté mécanique, le nouveau calibre Montblanc MB R110 se base sur un mouvement à remontage manuel qui possède comme caractéristiques l'affichage de l'heure locale, l'indication de la date sur un disque rotatif, un chronographe doté d'une roue à colonnes classique et un embrayage innovant.

Ce chronographe est en effet actionné par un monopoussoir positionné à 8 heures sur le côté du boîtier. L'heure du jour est affichée en chiffres arabes sur un cadran décentré lequel entoure une ouverture dans laquelle tourne le disque de date squeletté. Le mouvement possède deux barillets qui génèrent une confortable réserve de marche de 72 heures.





La boîte en or rouge 18 K (5N) est fabriquée par un procédé traditionnel de façonnage à froid qui consiste à comprimer progressivement un petit lingot d'or massif dans le moule du boîtier.

Un verre saphir bombé et soumis à un traitement antireflet des deux côtés recouvre la boîte, tandis que le fond transparent, en saphir vissé, laisse entrevoir le mouvement avec son design esthétique, son magnifique décor ainsi que la réserve de marche.

Le remontage de la montre s'effectue à l'aide d'une couronne dans laquelle est incrusté l'emblème Montblanc en nacre véritable. Ce chronographe est porté avec un bracelet marron, en peau d'alligator, doté d'une boucle double déployante en or rouge.

Désormais, il va falloir s'y faire ; la marque Montblanc ne fabrique pas uniquement des stylos et de la maroquinerie. Intégrée au groupe Richemont, elle propose, depuis quelques années, de splendides garde-temps dont la réussite, autant esthétique que mécanique, se double d'un bon rapport qualité/prix.

SPORT *d'Elite*

GOLF CUP

INTERNATIONAL 2011

La BMW Golf Cup international vit le jour en 1982 avec un petit tournoi anglais organisé pour les propriétaires de BMW. Aujourd'hui, trente ans après, ce petit tournoi, devenu grand, attire plus de cent mille golfeurs, venus d'une cinquantaine de pays.

La BMW Golf Cup, aujourd'hui considérée comme l'un des plus grands et des plus courus des tournois pour amateurs de golf, fait partie intégrale du programme de BMW Golf Sport.

Le tournoi se présente sous forme de finales régionales organisées dans les meilleurs sites du Royaume-Uni et une finale nationale à l'hôtel de Turberry. Les gagnants partent par la suite représenter BMW Royaume-Uni à la finale mondiale avec les gagnants des autres pays participants.

Cette année, le prestigieux tournoi de golf amateur international s'est déroulé pour la cinquième fois au Maroc, au Royal Golf d'Anfa - Mohammedia les 8 et 9 octobre 2011.

Organisé par la Smeia, importateur exclusif de la marque BMW au Maroc, ce tournoi qualificatif de la BMW Golf Cup international met en compétition quelque 200 golfeurs seniors hommes et femmes, résidant au Maroc et membres des différents clubs du royaume.

La compétition senior, qui s'est déroulée les samedi 8 et dimanche 9 octobre 2011 sur le parcours du Royal Golf de Mohammedia, a comporté une série Dames (00 à 28) et deux séries Messieurs (00 à 12 et 13 à 28) selon la formule du Stableford.

Se déroulant simultanément dans plus de quarante pays à un niveau régional, cette compétition amène les finalistes à



participer à une finale mondiale qui a généralement lieu sur les parcours de golf les plus recherchés. Cette année, la BMW Golf Cup International célèbre ses 25 ans, consacrant ainsi sa notoriété internationale de plus important tournoi amateur et dont les finalistes deviennent de réels ambassadeurs de la marque BMW à travers le monde.

En organisant ce tournoi au Maroc, la Smeia confirme son engagement à soutenir cette prestigieuse discipline qu'est le golf, mais également à partager l'enthousiasme des joueurs marocains pour ce sport, l'objectif final étant de permettre à trois participants nationaux de représenter leur pays à la finale mondiale de la BMW Golf Cup.

La Smeia a organisé également une compétition pour les amateurs juniors, le mercredi 5 octobre. La compétition, qui se décline en 7 catégories, souligne une nouvelle fois l'engagement de la Smeia qui souhaite soutenir et encourager, dès leur plus jeune âge, les golfeurs amateurs dans le but de promouvoir le golf et l'esprit sportif.

En marge de cet événement, la Smeia organisera deux expositions de voitures BMW sur les parcours du Royal Golf de Mohammedia et du Royal Golf d'Anfa.

Les trois vainqueurs de ce tournoi auront la chance de représenter le Maroc à la finale internationale qui se tiendra du 5 au 10 mars 2012 sur le prestigieux parcours du Sentosa Golf Club, à Singapour. Rendez-vous donc l'année prochaine, à Singapour, pour encourager nos golfeurs !

En organisant ce tournoi au Maroc, la Smeia confirme son engagement à soutenir cette prestigieuse discipline qu'est le golf, mais également à partager l'enthousiasme des joueurs marocains pour ce sport, l'objectif final étant de permettre à trois participants nationaux de représenter leur pays à la finale mondiale de la BMW Golf Cup.



EVENEMENT



8 ET 9 OCTOBRE 2011



ROYAL GOLF D'ANFA - MOHAMMEDIA





M. Petter Witt, Sales Director BMW AG



Mme. Saida Lamrani Karim, PDG du groupe Smeia



M. Rachid Fadouach, DGA du groupe Smeia



M. Youssef Bouazzaoui, Marketing Manager BMW MINI



M. Aziz Rochdi, Directeur du département commercial BMW MINI

IMMOBILIER



LE PRÉ VINCI

LE PRÉ VINCI

HAUT LIEU DE LA MODE ET DES AFFAIRES

Le Pré Vinci, haut lieu de la mode et des affaires ouvrira ses portes en Septembre prochain

Sur la colline de Casablanca, dans le quartier Californie, le temps semble s'être figé sous l'œil attentif de Léonard de Vinci. Situé sur l'avenue de la Mecque, le Pré Vinci, nouveau haut lieu de la mode et des affaires prépare son ouverture pour septembre prochain dans un environnement boisé et fleuri, spécifiquement conçu pour les salons intimistes, expositions d'art, lancement de produits, défilés de mode et événementiel ciblé. Un concept unique alliant art et haute cuisine, relais du goût et de l'art de vivre français au Maroc.

Pourquoi Léonard de Vinci? Connue principalement pour ses travaux picturaux, ses recherches anatomiques ou ses inventions mécaniques, Léonard de Vinci est un personnage qui a consacré une partie de son génie à la science de l'événement dont il fût l'un des précurseurs. Associer le nom De Vinci à ce lieu de prestige n'est donc que justifié



A propos du Pré Vinci :

Le Pré Vinci est une propriété de la famille Aboulghali. Le projet est d'un montant d'investissement de 220 Millions de Dhs financé à hauteur de 85% en fonds propres et 15% en crédit bancaire.



quand on sait qu'il fût à de nombreuses reprises sollicité par la noblesse milanaise ou la royauté française en la personne de François 1er afin d'organiser les plus grandes réceptions de son temps, celles qui n'ont jamais cessé d'éblouir l'ensemble des convives grâce aux effets spéciaux et aux décors qu'il avait conçus.

Fruit d'une étroite collaboration entre différents experts en communication, architectes, designers (marocains et internationaux), scénographes et acousticiens, Le Pré Vinci offre un voyage hors du temps. Des spécialistes incontestés de la renaissance et du génie toscan, ont attribué à chacun des espaces et salons, un nom et son histoire en relation directe avec le travail et la vie du célèbre homme de science italien. Le Pré Vinci s'étend sur une construction de 4.000 mètres carrés sur trois niveaux et un jardin exceptionnel de 9.000 mètres carrés.

Résolument contemporains, les choix esthétiques ont été portés sur l'ouverture de ce lieu confidentiel sur son environnement. Une majestueuse surface invite le regard à l'évasion, la courbe de la structure s'offre à la lumière. Chaque espace est doté d'une ouverture, qui offre à ses hôtes une douce luminosité naturelle. Il se dégage de

ce lieu une atmosphère particulière, propice à l'échange et à la réflexion, accentuée par le raffinement immaculé des lieux, ses courbes nuancées et ses lignes épurées. Le jardin et le parc soulignent la spiritualité de l'aménagement tout en restant conviviaux et personnalisables. On retrouve la même volonté d'harmonie à l'extérieur comme à l'intérieur et la même noblesse des matériaux utilisés, la pierre de taille, le marbre, le bois et le velours notamment.

Contact Relations Presse : Lamia SADEK

Tél : +212 (0)6 61.53.68.56

Fax : +212 (0)5 22.48.45.80

E-mail : l.sadek@leprevinci.com

GASTRONOMIE

Le Bistrot Chic

UNE GOURMANDISE FEUTRÉE

Pour vous délecter l'œil et le palais, offrez-vous le savoir-faire et l'originalité de Ramzi El Bouab, jeune chef propriétaire du flambant neuf Bistrot Chic. Dans l'air du temps, ce nouveau restaurant casablancais propose de subtils mets inspirés de la cuisine française moderne, à laquelle son chef sait conférer une fraîcheur et une inventivité bien sentie.

Ouvert depuis avril, ex-rue Galilée, quartier Gauthier, à Casablanca, Bistrot Chic vous propose des instants de haute gastronomie, à la fois copieux et raffinés. Passionné et imprévisible, Ramzi El Bouab est aux fourneaux comme aux commandes de sa voiture de course.

En inconditionnel de la course automobile, il incarne un mélange d'innovation et de fougue qui résume bien sa cuisine. Diplômé de l'École Supérieure de cuisine française, à Paris, et ancien chef du restaurant l'Agapé - toujours à Paris - il est lauréat d'une étoile du guide Michelin. Élu plus jeune chef français étoilé et jeune espoir européen lors de son passage à l'Agapé, le jeune homme s'est construit une solide expérience dans le monde de la gastronomie. "Bistrot Chic est un bistrot moderne et un peu plus raffiné qu'un bistrot classique. Je voulais un restaurant avec une bonne ambiance et des prix abordables, tout en restant dans un cadre assez soigné", explique-t-il.

Une cuisine ciselée

Ramzi ne se prive pas de concocter ses propres créations, fraîches et suaves. "J'essaie de moderniser au niveau du dressage et de la présentation, et je revisite beaucoup de plats tout en proposant mes propres créations", enchaîne-t-il. Le Céviche de bar à la

framboise, sublime entrée de cubes de bar cru marinés dans du citron et de l'huile d'olive, rehaussés par l'acidité des framboises fraîches et de feuilles de coriandre, est un plat d'Amérique du Sud servi normalement avec de la mangue, que Ramzi customise à sa sauce. Onctueuse, la poêlée de calamars est d'un savoureux inimitable, préparée avec des pommes de terre tiédies, du paprika et de la fleur de sel. Autres régals à découvrir: l'Emietté d'araignée de mer, mélangé à de la mangue et de la coriandre fraîche, le tronçon de lotte ou les médaillons de lotte recouverts de feuilles d'épinards et de légumes glacés au beurre, ou encore le foie gras en terrine, savamment concocté par la maison. Quand à la joue de bœuf, délicieux mets cuit en cocotte que Ramzi modernise et revisite selon ses goûts, elle reste un incontournable.

Au gré des saisons

La carte saisonnière, selon les produits et les légumes de la saison, d'un épuré bien réfléchi, change tous les trois mois. Elle s'accompagne tous les jours de trois entrées et de cinq à six plats quotidiens, affichés sur ardoise, sans compter le menu déjeuner qui inclut une salade, un poisson ou une viande, au choix, et un dessert, au prix abordable de 165 dirhams. « Je préfère les plats quotidiens improvisés à une longue carte fixe. Je m'amuse à



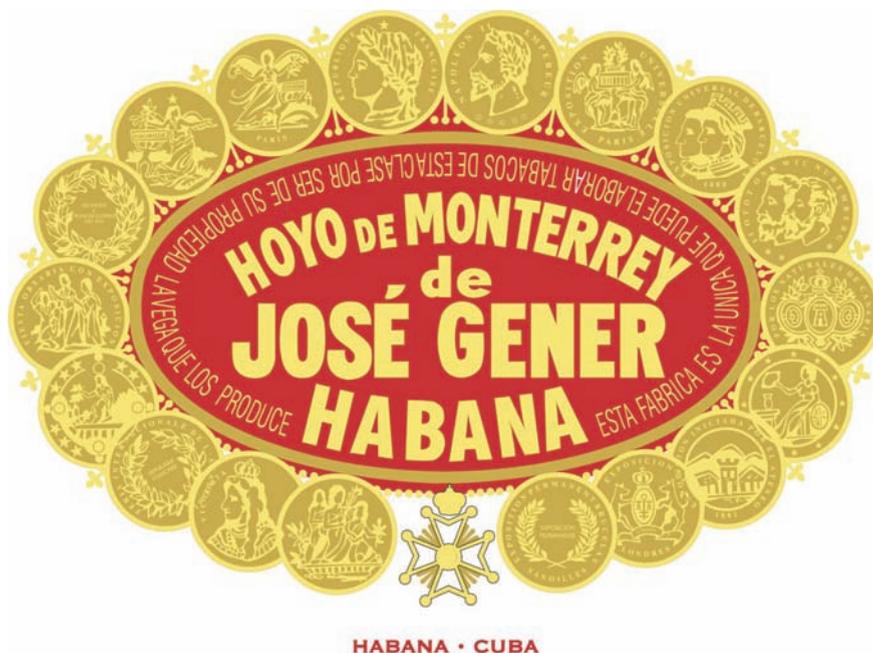


faire goûter des saveurs fraîches et créatives, et j'adore servir des mets qui peuvent choquer, mais qui sont bien réfléchis. Certains clients optent pour des valeurs sûres alors que d'autres préfèrent l'originalité », relève Ramzi.

Bistrot Chic est un restaurant avec une âme et aux vertus gustatives bien réfléchies. N'hésitez pas à apprécier cette adresse délicieusement feutrée, au cœur du quartier Gauthier.



CIGARE



Hoyo

DE MONTERREY

SHORT HOYO PYRAMIDE, ÉDITION LIMITÉE 2011

Comme annoncé lors du XIIIe Habano Festival de Cuba, Hoyo de Monterrey est la première édition mise sur le marché avec le Short hoyo Pyramide, un nouveau cigare à l'arôme délicat, disponible depuis fin août 2011.

Dans le cercle très fermé des planteurs de tabac de la Vuelta Abajo, la prestigieuse marque Hoyo de Monterrey a toujours occupé une place importante, due sans doute à la forte personnalité de son fondateur, José Gener.

Don José Gener y Batet, un Espagnol de Catalogne, avait émigré à Cuba à l'âge de treize ans, en 1831. Après avoir travaillé dans la plantation de son oncle, dans la Vuelta Abajo, il a créé à La Havane, aux alentours de 1850, une manufacture produisant sa propre marque de cigares dénommée La Escepcion.

Son entreprise ayant rencontré un succès quasi immédiat, dans les années 1860, José Gener investit le capital acquis dans l'achat de la ferme «Hoyo de Monterrey», située au cœur de la célèbre Vuelta Abajo, à San Juan y Martinez. En espagnol,

Grâce à leur mélange unique et à leur saveur incomparable, les cigares des Menéndez offrent un goût inimitable.



«Hoyo» signifie trou, et «Hoyo de Monterrey» veut dire le trou de Monterrey. Un terme particulièrement approprié pour cette vega qui s'étire en contrebas de la rivière arrosant San Juan y Martinez, un terroir réputé produire le meilleur tabac cubain à cette époque. La marque Hoyo de Monterrey de José Gener a été enregistrée en 1865, à l'adresse de sa manufacture, au 7, Principe Alfonso Street, Havana. Les cigares, composés de mélanges sucrés et aromatiques, qui rencontrèrent rapidement un succès international, devinrent très populaires en Angleterre. Don José Gener y Batet rentra en Espagne en 1895 et y mourut en 1900. Sa fille, Lutgarda Gener, reprit les prospères affaires familiales. À cette époque, la manufacture Hoyo de Monterrey était la plus grande de Cuba, employant pas moins de 350 ouvriers et produisant plus de 50 millions de cigares par an. Après la mort de José Gener, la demande de cigares diminua et la famille se concentra plus sur les plantations de canne à sucre. En 1931, la marque Hoyo de Monterrey, avec La Escepcion, furent vendues à la société Fernandez Palicio y Ca., située au 7, rue Maximo Gomez.

C'est au cœur de la Vuelta Abajo, à San Juan y Martinez, que se situe le terroir d'adoption du tabac cultivé par Hoyo de Monterrey.

Les cigares produits dans cette fabrique sont toujours très bien élaborés et ne souffrent que très rarement de défauts communs. C'est également Hoyo de Monterrey qui a élaboré les productions cubaines Davidoff des années quarante, considérées comme une période de gloire.

Cette édition limitée est composée de feuilles de tabac -dont le vieillissement est d'une durée minimale de deux ans- spécialement sélectionnées, provenant de San Juan Y Martinez et de San Luis-Vuelta Abajo.

Cette nouvelle vitole, au format Figurado, fabriquée « totalement a mano », ravira autant les passionnés de la marque que les novices désireux de franchir un nouveau cap dans la découverte des cigares cubains.

HI-TECH *Nouveautés*

LYTRO LIGHTFIELD CAMERA

La révolution en marche

Le premier modèle de la toute jeune compagnie américaine Lytro ressemble au parfait gadget pour geek. Une forme moderne, au design épuré, qui ne ressemble en rien à l'appareil photo d'aujourd'hui, pas plus à un reflex qu'à un smartphone. Tout au plus pourrait-on penser à une jumelle carrée !

Son secret ne réside pas dans le zoom 8x f/2, son unique valeur d'ouverture. La magie se passe dans le capteur qui enregistre la couleur, mais aussi l'intensité et la direction des rayons lumineux. Cela grâce à un réseau breveté de microlentilles coiffant un capteur standard. Ce qui fait dire à la marque que l'image est capturée « dans quatre dimensions ».

La première réalisation, en aluminium anodisé, joue sur la simplicité : un déclencheur et un LCD tactile de 1,5 pouce, pour travailler la zone de netteté. Pour le capteur, Lytro ne parle pas de Mpxl, mais de millions de rayons lumineux, onze pour cet imageur. Les images sont restituées en qualité HD (720 pixels de large sans doute). Comme il n'y a pas de retard au déclenchement puisqu'il n'y a pas d'autofocus, la prise de vue est garantie comme instantanée. Et Lytro indique que l'appareil photographie en basse lumière, sans flash.

La commercialisation va commencer, mais les livraisons n'interviendront qu'en 2012. Deux modèles sont proposés, en 8 ou 16 Go, pour des capacités respectives de 350 et 750 images. Pour 399 \$ (bleu électrique ou graphite) et 499 \$ (rouge). C'est aussi en 2012 qu'un nouvel algorithme saura exploiter les photos pour une restitution 3D sur tout écran compatible et permettre, sur des écrans 2D, de modifier la perspective. Il est important de savoir que l'utilitaire de visualisation ne tourne que sur Mac OS pour l'instant, et sous Windows en 2012. Et que le site Lytro.com peut les abriter, en vue d'un partage via Facebook, Twitter, les blogs ou un lien envoyé par email.

www.lytro.com



T2o

Trotinette bambou

Étude s'inscrivant dans les projets de recherche que l'agence Fritsch-Durisotti mène régulièrement sur les thèmes de l'évolution de nos comportements et d'un développement durable, un petit coup de projecteur sur le concept « T2o », un intéressant petit engin motorisé situé à mi-chemin entre le vélo et la trottinette? Conçu autour d'une structure entièrement en bambou, preuve de la pertinence des fibres naturelles dans des domaines où on ne les attend pas, il est en outre propulsé par un moteur électrique, la phase d'accélération étant aidée par l'utilisateur comme sur une patinette. Offrant une vitesse de croisière de 35 km/h environ pour une autonomie de 40 km



TIMBERLAND

Des Sneakers à zipper

Astucieuses, très compactes et vraiment pratiques pour les amateurs d'activités outdoor ou tout simplement à garder dans un coin du coffre de la voiture pour dépanner, on a tout particulièrement aimé ces excellentes sneakers dotées d'un petit zip qui vous permettra de les plier et de les fermer pour en limiter l'encombrement. Disponibles sur le shop en ligne de Timberland pour environ 65 dollars la paire.



T2o

Trotinette bambou

Vu le calendrier et le ciel, le plein phares de la semaine portera sur une création Porsche Design déjà collector. La valse des produits dérivés du constructeur s'adapte aux premiers frimas et à l'ouverture des pistes. Souvenez-vous du calendrier de l'avent Porsche Design à 1 million d'euros. Si vous avez réussi à vous procurer un des 5 exemplaires produits, vous avez sans doute déjà ouvert toutes ses fenêtres. Sinon, il est toujours possible de se rabattre sur une luge, là encore imaginée par le studio Porsche Design. Plus sportif et moins dispendieux.

Au delà de l'insolite de dévaler les pistes sur un engin griffé du blason souabe, on peut pousser le clin d'œil plus loin : pas question de galvauder les valeurs Porsche! Ainsi, poids contenu (4 kg) grâce à l'usage de composites, maniabilité et freinage de pointe ont dicté sa conception. Le design épuré de ce bobsleigh de poche lui a même valu une récompense au Red Dot design award 2010. L'engin est disponible sur le site Porsche Driver Selection, moyennant 225 €. Également proposée sur le catalogue en ligne, une luge plus traditionnelle est également proposée. Réalisée en aluminium et simili-cuir, elle complètera la panoplie hivernale pour 399 €.



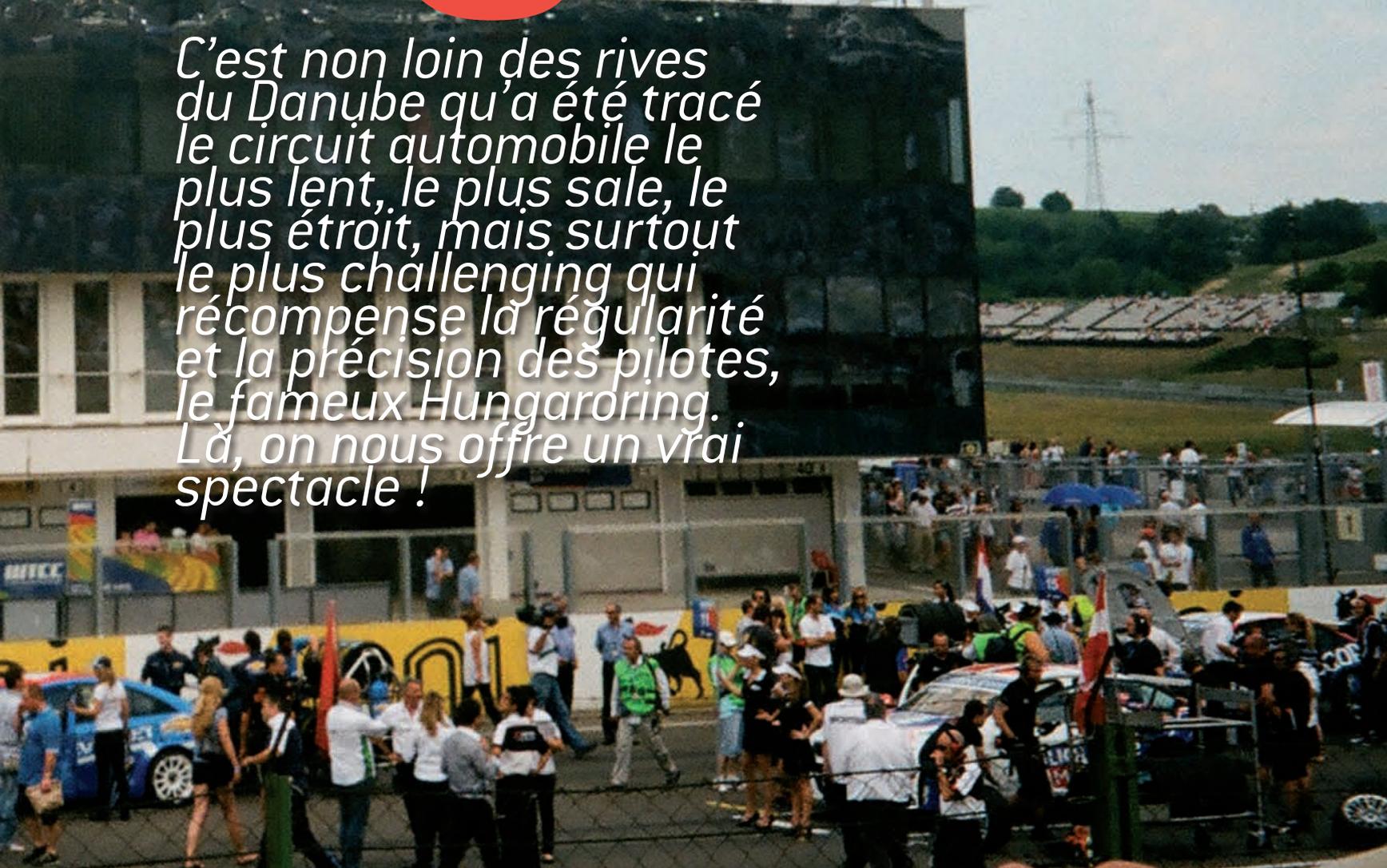
ÉVASION *de rêve*

Hungaroring



ring

C'est non loin des rives du Danube qu'a été tracé le circuit automobile le plus lent, le plus sale, le plus étroit, mais surtout le plus challenging qui récompense la régularité et la précision des pilotes, le fameux Hungaroring. Là, on nous offre un vrai spectacle !



Faites chauffer
les pneus !



Situé le long de l'autoroute M3, à proximité du village de Mogyoród, à 19 Km du centre de Budapest, le Hungaroring est un circuit de Formule 1 où se déroule le Grand Prix de Hongrie.

Tout a commencé en 1986. Bernie Ecclestone voulait une course en URSS, mais un ami hongrois lui conseilla Budapest. Tous deux voulaient construire un circuit en ville, comme à Monaco, dans le grand parc Népliget, à Budapest, mais le gouvernement en décida autrement, optant pour un nouveau circuit hors de la ville, près de l'autoroute, et dont les travaux débutèrent en octobre 1985.

En août 1986, le premier Grand Prix de F1 de Hongrie se déroule derrière le « Rideau de Fer ». Le « tourniquet hongrois » est exigeant pour les freins et les mécaniques, mais également pour les pilotes, qui souffrent également de la chaleur lors de ce rassemblement se déroulant au début de l'été. Néanmoins, ce rendez-vous donne souvent lieu à des courses spectaculaires où s'affrontent les meilleurs pilotes des différents championnats. Le freinage au bout de la ligne droite des stands est le meilleur endroit pour dépasser. En 2003, cette ligne a été rallongée de 250 mètres pour garnir de dépassements la traditionnelle procession dominicale. Une réussite !

Si le challenge qu'offre ce circuit vous tente, on vous offre au Hungaroring la possibilité de tester, au volant d'une voiture de votre choix (Opel Astra, BMW M3, Porsche 911...), les passages sinueux et les virages. Un moment plein de sensations fortes !

Le Grand Prix de Hongrie est souvent l'une des courses les plus excitantes et les plus mouvementées de la saison, sachant que même les équipes les plus



modestes peuvent approcher le podium à la fin de la course.

Vous pourrez aussi apprécier le musée où sont rassemblées les différentes photos de la F1, ou jouer aux différents jeux vidéos proposés dans ce lieu où la passion de l'automobile s'affiche grandeur nature. On vous proposera aussi des visites guidées du fameux F1 sculpture Park, la visite du race control et le podium des gagnants.

Le Grand Prix a lieu chaque année, durant le premier week-end du mois d'août, juste avant le festival musical -le plus grand d'Europe Centrale-, le Sziget Festival, qui se déroule au centre de Budapest. La combinaison des deux événements fait du Grand Prix de Hongrie une destination d'été idéale.

Avec ce programme, les fans de Motorsports et de vitesse pourront être au plus près du monde du racing. Profitez également de ce séjour pour visiter la ville de Mogyorod et la capitale, Budapest, qui rivalisent d'attractions !



TATJANA DOLL

Née en 1970 à Burgsteinfurt (Allemagne)



PARCOURS

1991-1998 KUNSTAKADEMIEN MÜNSTER ET DÜSSELDORF
1994-1998 GERMAN NATIONAL ACADEMIC FOUNDATION
1995 RÉSIDENCE EN CHINE (BOURSE DE L'ACADEMY DÜSSELDORF)
1998 DIPLÔMÉE DE L'ACADEMY FOR ART. DÜSSELDORF
1998 NEW YORK (DAAD)
2003-2004 NEW YORK PS1-MOMA
2005-2006 ENSEIGNE LA PEINTURE À LA KUNSTHOSCHULE WEISSENSEE.
BERLIN
2006 PROJET TRANSFER. ISTANBUL (BOURSE DU KULTURSEKRETARIAT
NRW)
2008 VILLA MASSIMO, CASA BALDI OLEVANO. ROME (DEUTSCHE
AKADEMIE)

PORSCHE III 911

*Tatjana Doll
Huile sur toile
100 x 300 cm*



Galerie Jean Brolly
16 rue de Montmorency
F-75003 Paris
t (33) 01 42 78 88 02
f (33) 01 42 78 88 03
galbrolly@wanadoo.fr
www.jeanbrolly.com

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



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 El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours

Et si des Événements Climatiques endommagent ma voiture ?



AXA innove et crée la **garantie** «**Événements Climatiques** **et Naturels**»

La garantie « **Événements Climatiques et Naturels** » est accessible à partir de la formule basique. Cette exclusivité AXA protège votre véhicule en cas d'inondation, mais également contre la grêle, l'éboulement ou le glissement de terrain, la chute de pierre, l'avalanche, le poids de la neige et contre le tremblement de terre.

Avec la garantie « Événements Climatiques et Naturels », AXA s'engage à rembourser les dommages causés à votre véhicule.

Obtenez votre devis en ligne sur
axa.ma

ou auprès de l'un de nos conseillers au
05 20 43 95 30

réinventons /
l'assurance auto





Identité Porsche.

La nouvelle 911.

Notre identité, c'est elle : la 911. Un design incomparable, des technologies testées en course, et des émotions en série depuis 1963. Est-ce suffisant pour créer l'avenir ? Cela vous suffirait-il, à vous qui la conduisez ? Ou ne vaut-il pas mieux parfois se défaire des traditions avant d'en devenir prisonnier ? La nouvelle 911 répond sans hésitation «oui» à cette dernière question : elle a été modifiée à 90 %. Pratiquement toutes les pièces ont été retravaillées. Une façon bien à nous d'être à la hauteur à la fois de nos traditions, de notre passion pour les sportives, et du mythe 911.

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE



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