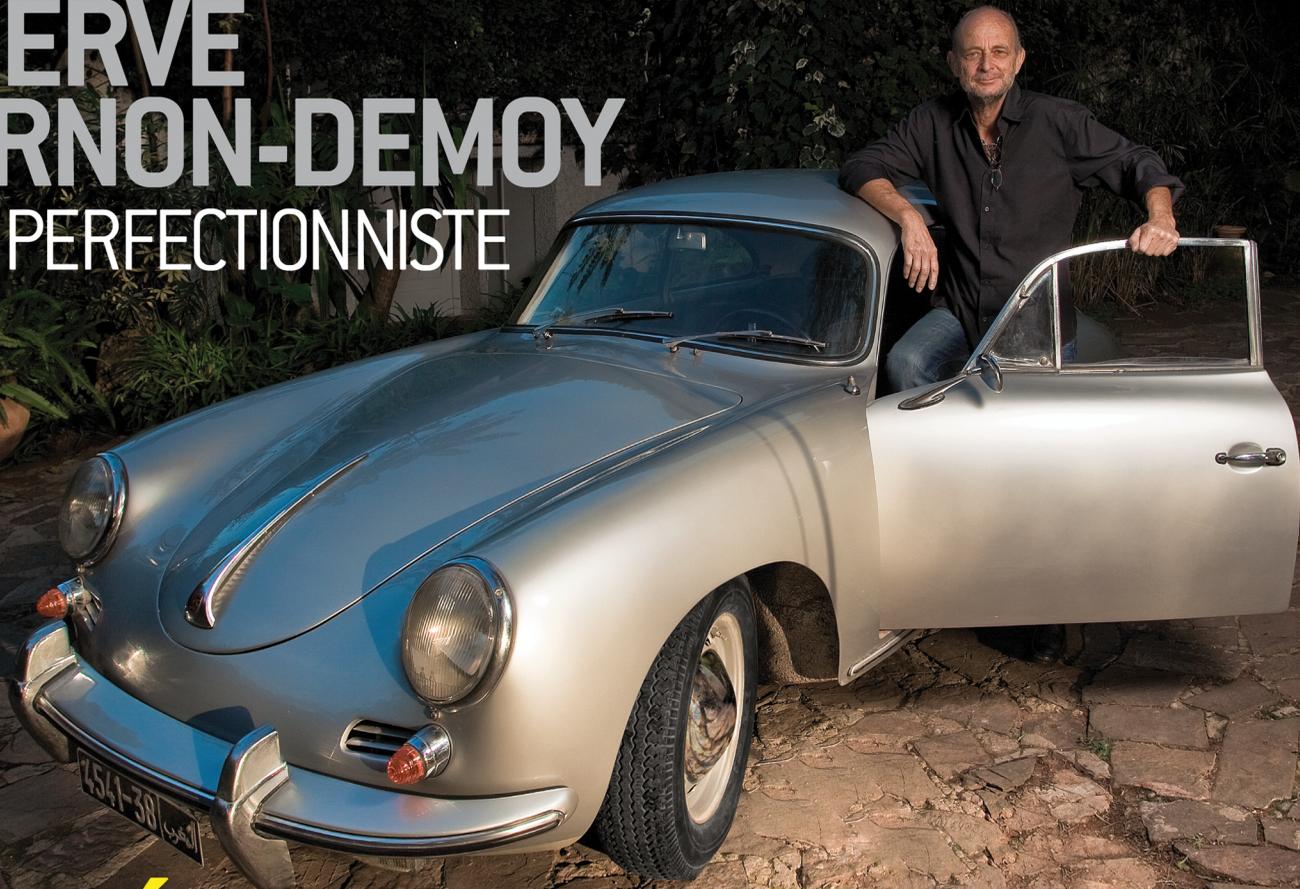


Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE

HERVÉ ARNON-DEMOY LE PERFECTIONNISTE



NUMÉRO COLLECTOR

TOUS LES GENTLEMEN DRIVERS DE L'ANNÉE 2011

FERRARI
FF

p.26

Total control



BENTLEY
FLYING SPUR

p.32

Un pullman supersonique



JAGUAR
XFR

p.38

Une féline au sang très chaud



PORSCHE
911

p.56

Toute l'histoire





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

VOUS ÊTES **17** MILLIONS
À FAIRE CONFIANCE
À MAROC TELECOM

MERCI !

**Maroc
Telecom**



**GAGNEZ UNE VOITURE DE LUXE
CHAQUE SEMAINE***

Envoyez **17** par **SMS** au **1717** (0.96 dh TTC)



Ahmed Kseibati

Apothéose... provisoire, certes, puisque GDM souffle tout juste sa première bougie, mais que nous espérons tout de même significative, en ce sens que nous aurons tenté de répondre aux attentes de l'ensemble de nos lecteurs.

En fait, vous l'aurez deviné, ce mois de décembre, nous bouclons une année durant laquelle nous ont tour à tour animés et boostés -parfois simultanément- passion, rêves, doutes, douleurs, bonheur, infini plaisir et une grosse dose d'optimisme.

Durant cette première année d'existence, des collectionneurs « invétérés », honorables Gentlemen Driver, ont bien voulu répondre à nos sollicitations et relater, à travers nos colonnes, leur parcours et la passion qu'ils nourrissent vis-à-vis des vieux « pur-sang mécaniques ». Juste pour entretenir la « flamme », nous reproduisons ici le must des entretiens qu'ils nous ont accordés.

ÉDITO

Et, pour clore ce douzième numéro, c'est à celui qu'on s'accorde à reconnaître comme le plus accompli et le plus perfectionniste des restaurateurs automobiles, Hervé Arnone-Demoy, pour ne pas le nommer, que nous avons fait appel.

À tous ces Gentlemen, qui se sont aimablement pliés à l'exercice, je dis merci. Tout comme à mon associé, à toute l'équipe qui contribue à donner vie à GDM et veille à sa parution, ainsi qu'à tous les annonceurs qui, dès le premier jour, ont placé en nous leur confiance. Enfin, je ne manquerai pas de remercier mon épouse et mes enfants, qui me soutiennent et me supportent depuis le début de cette aventure.

Je vous souhaite à tous une bonne lecture et une excellente nouvelle année.

SOMMAIRE

06 Motors

- 06>12 **L'actu En bref Nationales** par Youssef Bennour
14>20 **L'actu En bref Internationales** par Youssef Bennour
22>25 **AutoConcept** Jaguar C-X16 par Youssef Bennour
26>30 **AutoException** Ferrari FF par Youssef Bennour
32>36 **Bentley Flying Spur : Un pullman supersonique** par Youssef Bennour
38>42 **Jaguar XFR : Une féline au sang très chaud** par Hamid Benmaarouf
44>47 **Mini Coupe : Place au sport** par Hamid Benmaarouf
48>50 **Lancia Ypsilon : Lancia voit grand** par Hamid Benmaarouf
52>54 **Renault Koleos : Cure de jouvence** par Hamid Benmaarouf
56>66 **AutoLégende** Porsche 911 : Indémorable par Youssef Bennour



66 >84 **Entretien du mois Hervé Arnone-Demoy** Le perfectionniste... par Youssef Bennour

87 >127 **DOSSIER** COLLECTOR | **LES GENTLEMEN DRIVERS DE L'ANNÉE 2011**

- 128>129 **MotoException** Moto Guzzi Stelvio 1200 V par Lina Mouafak
130 **BateauException** Riva Iseo par Hicham Rehane

132 L'Homme

- 132>133 **Sport d'élite** Volvo Ocean Race 2011-2012 par Lina Mouafak
134>135 **Montres** Breitling Bentley Supersport ISR par Lina Mouafak
136>137 **Cigares** Ramon Allones par Antoine Delmas

138 Lifestyle

- 138>139 **Gastronomie** El Cenador par Paola Franghie
140>141 **Immobilier** L'hôtel du Golf Antoine Delmas
142>143 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
144>147 **Évasion** Circuit Suzuka par Lina Mouafak
148>149 **Art** Tatjana Doll par Antoine Delmas



56



26



134



66



32



38



136



130

22



128



44

NATIONALES

Concours Shell Helix

Les Marocains gagnants du concours assistent au grand prix d'Abou Dhabi

Durant trois jours, vingt Marocains, gagnants du concours Shell Helix « les 48 heures les plus rapides de votre vie » ont bénéficié d'une visite VIP au parc Ferrari, au World Abu Dhabi. Ils ont profité d'un essai des Formula Rossa, les montagnes russes les plus rapides du monde, et ont pu assister au Grand Prix de Formule 1 d'Abou Dhabi. Au terme de cette course, Fernando Alonso s'est classé deuxième ; quant à son coéquipier, Felipe Massa, le deuxième pilote Ferrari, il a fini cinquième.

Selon Mohammed Raihani, Directeur général de Shell du Maroc, « Organiser cet événement avec Ferrari nous a permis de faire vivre le Grand Prix d'Abou Dhabi à quelques-uns de nos clients et partenaires, et leur faire découvrir l'univers de Ferrari, avec qui nous travaillons depuis plus d'un demi-siècle », ajoutant, « la semaine dernière, une étude indépendante consacrait Shell numéro 1 mondial des fabricants de lubrifiants pour la cinquième année consécutive, et le week-end, à Abou



Dhabi, a permis à nos clients de voir le partenariat entre Shell et Ferrari en action sur le circuit. »

Pour rappel, le partenariat entre Shell et Ferrari remonte à plus de soixante ans, et les lubrifiants Shell Helix ont aidé Ferrari à gagner douze titres de Champion du Monde Pilotes, ainsi que dix titres de Champion du Monde Constructeurs.

Ventes auto

Sopriam tient toujours le haut du pavé

À fin octobre 2011, Peugeot caracole en tête des ventes sur le marché des véhicules importés montés au Maroc grâce à un taux de progression quatre fois plus élevé que celui du marché. Le leadership de la marque au Lion s'impose grâce au succès incontestable des différents modèles de la gamme. La Peugeot 206+, leader de son segment et best-seller, continue à se démarquer avec une évolution de ses ventes de près de 50% par rapport à 2010. Le Peugeot Partner n'est pas en reste. A fin octobre 2011, les ventes du Peugeot Partner ont connu une croissance de plus de 50% en comparaison avec la même période de l'année précédente. Ce modèle reste leader de son segment notamment grâce aux différentes offres disponibles (véhicule particulier, véhicule

utilitaire, série spéciale, E). Ces remarquables résultats sont la résultante du travail de toute l'équipe Peugeot qui s'efforce d'innover constamment pour offrir à ses prospects un réel choix et de multiples possibilités.



CHEZ FORD L'ANNÉE FINIT EN BEAUTÉ

Happy End



STARRING

THE HERO
THE BEAUTY
THE TRENDY
THE ELEGANT

FORD KUGA
FORD FIESTA
FORD KA
FORD MONDEO



FORD Kuga

à partir de **279 000** Dh



FORD Mondeo TDCI

à partir de **259 000** Dh



FORD Fiesta + CLIM

à partir de **127 000** Dh



FORD Ka + CLIM

à partir de **115 000** Dh

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84
- Kénitra : 05 37 37 99 86 / 31 26
- Oujda : 05 36 52 40 20
- Rabat : 05 37 72 52 46 / 73 08 95
- Meknès : 05 35 55 12 70 / 72
- Altaouia : 05 24 23 56 60

- Tanger : 05 39 95 11 11
- Tanger : 05 39 39 40 56
- Chemaia : 05 24 46 90 90
- Fès : 05 35 62 59 51 / 40 31
- Settat : 05 23 72 00 81
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32

- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Marrakech : 05 24 44 84 22
- Chichaoua : 05 24 35 37 74
- Beni Mellal : 05 23 48 31 19
- Agadir : 05 28 84 29 95 / 39 73
- Rommani : 05 37 51 66 71

- Safi : 05 24 46 28 10
- Safi : 05 24 63 03 63
- Tetouan : 05 39 71 52 06 / 07
- Dakha : 05 61 95 27 96



Feel the difference

www.ford.ma

Smeia Mini Tour

La Smeia a organisé, le 13 novembre dernier, le Mini Tour 2011 au profit de ses clients Mini

A l'invitation de la SMEIA, importateur exclusif de la marque au Maroc, plus d'une quarantaine de Mini et pas moins de quatre-vingt personnes ont participé à l'édition 2011 du Mini Tour. Ce dernier a été marqué par la participation de Mini Countryman, au grand bonheur de leurs propriétaires. Le coup d'envoi de cette édition a été donné à Casablanca en présence des responsables de l'importateur marocain et du responsable régional de la marque Mini.

Sous le thème de l'aventure, le trajet de cette édition a relié Casablanca au Mazagan, à El Jadida, dans une ambiance fun et surtout sous un ciel bien ensoleillé. À l'arrivée, plusieurs animations et jeux ont été organisés en faveur des clients Mini dans une atmosphère bon

enfant. Le clou du spectacle a été la présentation de la nouvelle Mini Coupé.

Le Mini Tour 2011 a été clôturé par une séance photos ainsi qu'une remise de cadeaux à l'équipe gagnante de différentes activités et jeux organisés par la SMEIA.



Range Rover Evoque *enfin au Maroc*

C'est dans un grand hôtel de la capitale économique que la CAC, importateur exclusif des marques Audi, Porsche, Skoda et Volkswagen a lancé le 8 décembre 2011 le nouveau Range Rover Evoque. Étroitement dérivé du concept car LRX exposé au Salon de Detroit en janvier 2008, ce petit frère du Freelander dont la plastique marie subtilement classicisme et originalité, ne manque pas d'allure. À l'avant, ce baby Range séduit par sa frimousse qui se distingue par des blocs optiques effilés mordant sur les ailes et une calandre typique de la marque anglaise. De profil, l'Evoque joue la carte du dynamisme comme en témoigne ses passages de roues gonflés ainsi que l'arche de toit inclinée. À bord, la finition tutoie des sommets tandis que l'habitabilité se révèle honnête, surtout sur la déclinaison cinq portes. Ayant pour vocation essentielle de parader dans les quartiers chics,



l'Evoque n'en dispose pas moins de réelles aptitudes à évoluer hors des sentiers battus. Au volet mécanique, l'importateur marocain a retenu le quatre cylindres diesel 2.2 turbocompressé d'origine Ford/ PSA décliné en deux niveaux de puissance : 150 et 190 ch. Quant aux tarifs, ils oscillent entre 460 000 et 600 000 DH.

les nuits magiques

20h-00h

avec Karim Allam Bouché



Casablanca: 99.20 FM - Marrakech: 101.2 FM - Rabat: 105.4 FM - Agadir: 102.4 FM - Essaouira: 98.0 FM - Safi: 100.4 FM - Settat: 102.4 FM - www.luxeradio.ma

"Les Nuits Magiques" présentée par Karim Allam Bouché, du lundi au dimanche, de 20h à Minuit

**LUXE
RADIO**

Salon TEC'Auto 2011 réunit plus de 100 exposants

La 6e édition de TEC'Auto, rassemblement biennal des acteurs majeurs de l'industrie automobile et de la distribution des pièces de rechange au Maroc, s'est tenue du 23 au 26 novembre 2011. Cet évènement, initié par l'Association Marocaine pour l'Industrie et le Commerce de l'Automobile (AMICA) et parrainé par le ministère du Commerce et des Nouvelles Technologies s'est distingué par la participation de plus de 100 exposants.

Le Salon méditerranéen des industries et des services de l'Automobile [TEC'Auto] offre l'occasion aux professionnels de l'industrie automobile au Maroc de découvrir et de présenter les services et perspectives de développement du secteur. Plusieurs rencontres de partenariat ont été initiées pour nouer des contacts d'affaires B to B, en marge de conférences et tables rondes thématiques.



CAC et GEFCO expert en logistique Affaire conclue

GEFCO, l'expert en logistique automobile et industrielle, vient de décrocher un nouveau contrat avec la Centrale Automobile Chérifienne (CAC). Cet accord aura pour objet la préparation, le stockage et la distribution des véhicules importés par la Centrale Automobile Chérifienne, importateur marocain exclusif des marques Audi, Porsche, Skoda et Volkswagen.

Ainsi, à partir du 1er décembre 2011, GEFCO Maroc se charge du transport de toutes les voitures de la CAC, d'Allemagne, de Belgique et d'Argentine au port de Casablanca. Ces voitures seront ensuite acheminées vers le site GEFCO situé à Tit-Mellil. La plateforme prévue à cet effet, qui dispose de 4 200 places, assurera le stockage, la préparation et la distribution des véhicules dans tout

C.A.C

CENTRALE AUTOMOBILE CHÉRIFIENNE



LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

le Maroc. Le nouvel accord renforce ainsi la présence de GEFCO au Maroc, qui travaille depuis quelques années déjà avec d'autres constructeurs automobiles comme Peugeot, Citroën, Nissan, Renault et Dacia.

À titre indicatif, GEFCO est l'un des dix premiers groupes européens, comptant pas moins de 400 implantations dans le monde et faisant figure de référence en matière de logistique industrielle grâce à ses six grandes expertises en matière de logistique, Gefbox System, Overseas, Overland, distribution de véhicules automobiles, douane et représentation fiscale.

**EXCLUSIVITÉ
AUTO / AXA**

Votre véhicule ne vaut-il pas
une couverture optimale?



**LA VRAIE
garantie
«Dommages Tous Risques»
est chez AXA.**

AXA innove et crée la garantie « **Dommages Tous Risques** ». Cette exclusivité **AXA** vous offre une protection très large pour votre véhicule.

Simple à souscrire, cette garantie vous permet de vous assurer contre plusieurs risques à la fois et vous couvre contre de nombreux risques supplémentaires tels que les Evènements Climatiques et Naturels, le vol des roues de secours et pneumatiques, le vol des rétroviseurs latéraux,...

Avec la garantie « Dommages Tous Risques »,

AXA s'engage à rembourser les dommages subis par votre véhicule et les frais engagés pour la reconstitution de vos documents de conduite, le remplacement des clefs ou cartes magnétiques, ...

Obtenez votre devis en ligne sur **axa.ma**
ou auprès de l'un de nos conseillers au
05 20 43 95 30
ou contactez votre intermédiaire AXA le plus proche

réinventons /
l'assurance auto



en bref

NATIONALES

Wafa Assurances Livraison à domicile

Wafa Assurance et son agent assureur conseil SGDA (Société de Gestion et de Développement des Assurances) sis à Casablanca, offrent désormais un service qui consacre davantage la politique de proximité.

Renforçant l'idée de la disponibilité et du service avant vente, ils répondent par le lancement d'un concept novateur dans le domaine des assurances au Maroc.

Sur un simple appel téléphonique

Un conseil et une solution personnalisée sont prodigués à l'automobiliste

Un devis gratuit est proposé

En cas d'acceptation, la livraison du contrat d'assurance automobile au domicile ou sur le lieu de travail est effectuée dans les 30 Minutes qui suivent et ce gratuitement.

Ce service est opérationnel, dès le mois de décembre en cours sur l'ensemble du territoire urbain casablançais.

Sans oublier bien sûr les autres produits tel que ;

La plate forme téléphonique : une équipe de professionnels à l'écoute des assurés, leur permettant de faire les déclarations de sinistre automobile sur simple appel téléphonique et suivre en temps réel le règlement de leur dossier.



Wafa Drive : un ensemble de centres d'expertise et d'indemnisation rapide. Le véhicule accidenté est expertisé et l'assuré est indemnisé sur place.

Wafa Moujoud, un service qui vise à assister et à indemniser les assurés de Wafa Assurance sur le lieu de survenance de l'accident.

Clio RS CUP 2011

El Jadida a abrité la dernière étape

La dernière étape de l'année 2011 de la Clio RS Cup 2011 a eu lieu du 3 au 4 décembre à El Jadida .16 pilotes se sont frottés sur le circuit de la ville . Des pilotes issus principalement des anciennes versions de la coupe en plus de sept nouveaux Rookies (pilotes effectuant leur première saison en compétition automobile). Nouveauté dans ce championnat, deux titres sont en jeu, l'un général et l'autre pour les débutants. A el jadida l'épreuve s'est déroulée sous forme d'essais libres de 30 minutes et d'essais qualificatifs de 20 mn sur 10 tours de circuit.

Les joutes entre les 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 remportant dans la foulée le titre de champion du Maroc. Son dauphin n'est autre que Robert Cantarel qui occupe la deuxième place dans le classement général et c'est Fellous Adil qui a occupé la 3^{ème} marche du podium et Mikika Abdou en troisième place du classement général . Quant au classement "Rookie", c'est Elaoud Jawad qui a sacré champion pour l'année 2011 .





Wafato, tout un monde d'avantages

Avec Wafa Oto Mâallem, Wafa Oto Salarié, Wafa Oto Aaily, Fam'Oto, Wafa Oto WW, Tous Risques IKTISSADIA et Wafa Drive. Wafa Oto c'est un ensemble de produits et services qui vous permet de bénéficier du meilleur de l'assurance automobile et de rouler en toute sérénité. Pour plus d'informations, contactez votre assureur conseil.



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

INTERNATIONALES

Formule 1

Sébastien Vettel s'impose

Le rideau est tombé sur la saison 2011 avec le 12ème succès d'une Red Bull-Renault au Brésil, grâce à Mark Webber qui a joué les premiers rôles, profitant des ennuis mécaniques (boîte à vitesses) de son coéquipier Sebastian Vettel. Le double champion du monde a quand même fini deuxième et assuré le doublé de son équipe. Webber a signé le septième succès de sa carrière. Derrière les Red Bull, le podium a été complété par Jenson Button (McLaren-Mercedes).

Mais la saison 2011 aura été incontestablement celle de Sebastian Vettel. Après être devenu le plus jeune champion du monde de l'histoire l'an dernier, l'Allemand a fait fort en s'adjugeant un deuxième sacre, faisant de lui le plus jeune double champion du monde de la F1. Insatiable, Vettel a également signé le plus grand nombre de pôles en une saison, battant l'ancien record de Mansell. Sur ses talons, on retrouve le pilote anglais Jenson Button qui roule pour l'écurie McLaren-Mercedes. La troisième marche du podium est revenue, quant à elle, à l'australien Mark Webber.

Au classement des constructeurs, c'est l'écurie autrichienne Red Bull Racing qui a dominé les débats, suivie de l'anglaise McLaren-Mercedes et de l'italienne Ferrari.



Mercedes

investit un milliard d'euros en Allemagne

Après BMW, qui s'est engagé à investir 500 millions d'euros, Daimler, la maison mère de Mercedes, lui emboîte le pas en décidant d'injecter un milliard d'euros dans son usine de Stuttgart en 2012.

Selon Daimler, cet investissement supplémentaire de 980 millions d'euros s'explique par une évolution positive de la demande. Cette annonce fait suite aux 670 millions d'euros déjà dépensés cette année. Ces nouveaux investissements concernent les groupes motopropulseurs et les liaisons au sol.

Toujours selon Daimler, 600 nouveaux recrutements ont été effectués sur le site de Stuttgart en 2011, portant à 17 000 le nombre de salariés de ce site qui fournit des pièces pour 500 000 véhicules par an, soit près de la moitié de la production du groupe.





Éveillez vos sens !

Votre pouls s'accélère. Votre cerveau a compris le motif de ce trouble. Le nouveau CLS parle au cœur et à la raison. Le coupé à quatre portes signé Mercedes-Benz est la seule voiture au monde à réussir l'alliance d'une élégance intemporelle et d'un design expressif. Des formes passionnées rencontrent des technologies convaincantes. Une sportivité souveraine se marie à des systèmes de sécurité novateurs. L'habitacle du nouveau CLS met tous les sens en émoi.

La composition réussie de bois précieux, de cuirs raffinés et d'inserts décoratifs arborant une surface élégante satisfait aux plus hautes exigences en matière de design et de confort. La Classe CLS a été conçue pour éveiller vos sens et vous procurer un intense plaisir de conduite.

www.mercedesbenz.ma

125! ans d'innovation



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90 • Rabat : Avenue Hassan II, Route de Casablanca - 0537 79 97 99
Concessionnaires : Agadir - 0528 23 98 32 • El Jadida - 0523 37 37 08 • Fès - 0535 96 09 78 • Marrakech - 0524 42 01 47 • Meknès - 0535 52 52 41
Safi - 0524 46 20 40 • Tétouan - 0539 71 40 40

INTERNATIONALES

La plus belle voiture de l'année

Sept voitures au concours

Cette année encore, le Festival Automobile International organise le concours de la « Plus belle voiture de l'année ». En plus, cette compétition comporte également les prix du plus bel intérieur, du plus beau supercar, du plus beau concept, un grand prix du design, du plus beau livre, de la plus belle photo, etc. Mais au milieu de toutes ces distinctions, seul le prix de la « Plus belle voiture de l'année » est attribué par les internautes qui voteront entre le 8 décembre et le 18 janvier. Sept voitures sont en lice : la Renault Twizy, la BMW Série 3 berline, la Chevrolet Camaro Cabriolet, le Hyundai Veloster, la Mazda CX-5, le Mini Coupé John Cooper Works et l'Opel Ampera.



AUDI

lance un nouveau six cylindres Diesel sophistiqué

Pour faire face aux six cylindres en ligne Diesel BMW de 313 ch, Audi lance un V6 Diesel de la même puissance. Ce moteur se base sur le 3.0 TDI qui s'est offert un deuxième turbo pour la circonstance. Il s'agit d'un système d'alimentation à double étage utilisant un petit turbo à bas régime et un gros pour les hauts. Il en résulte une valeur de couple de 650 Nm, disponible dès 1.450 tr/min !

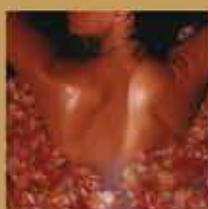
Démarche inhabituelle pour un moteur Diesel, ce bloc pourra être équipé d'un générateur de son. Ce système de ligne d'échappement «à son actif» comprend une ligne d'échappement dotée de boîtiers de haut-parleur, d'un calculateur pour la génération du bruit du moteur et d'actionneurs pilotés par le calculateur. Son fonctionnement peut être contrôlé via l'Audi Drive Select. Ce moteur destiné aux modèles A6, A6 Avant et A7 en finition Ambition Luxe, S Line et Avus se révèle, par ailleurs, sobre. En effet, le nouveau V6 ne consomme que 6,4 l/100 km soit des émissions de 169 g/km de CO².



OUBLIEZ LE MONDE EXTÉRIEUR,
VOUS ÊTES À AL MAADEN GOLF RESORTS



AL MAADEN GOLF RESORTS MARRAKECH



VILLAS - RYADS - HÔTELS - SPA - GOLF - JARDINS



AL MAADEN
GOLF RESORTS

AL MAADEN GOLF RESORT MARRAKECH - RENSEIGNEMENTS ET RESERVATIONS
Tél : 00212 (0) 660 10 52 50/54/56
email : infomedina@alliances.co.ma / resamedina@alliances.co.ma

www.almaaden.com



NISSAN

leader du marché des voitures électriques grâce à la Leaf

Depuis le début de l'année, Nissan a vendu 20 000 Leaf électriques dans le monde dont 1000 en Europe, ce qui en fait le leader sur le marché. Un résultat considéré comme encourageant par Carlos Ghosn qui vient par ailleurs d'annoncer un objectif de 1,5 million de voitures électriques vendues en 2017 par Renault Nissan.

Pour rappel, la Leaf est une compacte longue de 4,44 m dotée d'un moteur électrique de 107 ch et 280 Nm. Selon le constructeur, la Leaf atteint 140 km/h en vitesse de pointe et affiche 160 km d'autonomie. Sur le plan pratique, les batteries de cette future compacte nippone se rechargent à 80 % de leur capacité en 30 minutes sur un chargeur spécifique. Une recharge complète sur une prise domestique de 200 V nécessite 8 heures.



SAAB

presque revendu à un chinois

Le constructeur automobile suédois, Saab, est en arrêt de production depuis juillet à cause de difficultés financières. C'est pour cette raison que le propriétaire Swedish Automobile (Swan) veut la revendre. Ce dernier vient, en effet, d'annoncer la conclusion d'un protocole d'accord avec Pang Da et Youngman pour la vente de 100 % des actions de Saab Automobile AB (Saab Automobile) et Saab Grande-Bretagne, Ltd (Saab GB) pour une contrepartie de 100 millions d'euros.

L'accord final, qui est soumis à un accord d'achat d'actions définitif entre Swedish Automobile (Swan) d'une part et Pang Da et Youngman d'autre part, inclut certaines conditions comme l'approbation par les autorités compétentes, les actionnaires de Swan et d'autres parties. Il convient enfin de noter que Swan a accepté cette transaction compte tenu de l'engagement de Pang Da et Youngman d'assurer un financement à long terme à Saab Automobile.



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.

GROUPE PALMERAIE
DÉVELOPPEMENT
0524 44 12 44

**LES
JARDINS
DE L'ATLAS**
MARRAKECH

INTERNATIONALES

FIAT 500

aux couleurs des « Nations »

Afin de rendre un sympathique hommage aux pays qui commercialisent la Fiat 500, la marque italienne a décidé de lancer des séries limitées aux couleurs de chaque pays. Le modèle a été présenté lors du Salon automobile de Bologne qui a ouvert ses portes le 3 décembre 2011. Et comme en ce moment, Fiat n'a d'yeux que pour l'autre côté de l'Atlantique, la première version de la Fiat 500 Nation sera déclinée aux couleurs des USA. Ainsi, la carrosserie est habillée d'un bleu américain et arbore des coques de rétroviseurs aux couleurs du drapeau de la première puissance mondiale. L'intérieur de l'habitacle présente une sellerie blanche et rouge. Pour les fans de Fiat 500 et des States, il faudra attendre février 2012 pour pouvoir acquérir ce modèle très particulier.



Ferrari 599XX Evoluzione

Encore plus radicale

Pour ceux qui trouvent que la 599XX n'est pas suffisamment bestiale, Ferrari vient de construire une version encore plus radicale baptisée Evoluzione. Celle-ci reçoit un nouveau package aérodynamique comprenant une nouvelle lame de spoiler avant modifiée, un nouveau diffuseur arrière, un aileron arrière avec deux flaps mobiles (profils similaires à ceux utilisés en Formule 1), de nouvelles ailettes et des bas de caisse.

La firme au cheval cabré a précisé que l'accélération longitudinale, l'accélération latérale, la vitesse et l'angle du volant sont pris en compte dans ce nouveau système de gestion de l'aérodynamique. De quoi mettre en lumière 330 kg d'appui à 200 km/h lorsque les volets sont fermés contre 440 kg quand ils sont ouverts. Le poids gagné au total se chiffre à 35 kg.

Du nouveau également sous le capot puisque le V12 gagne 20 ch pour développer 750 ch tandis que le couple maximal passe à 700 Nm. Quant aux tarifs, ils n'ont pas encore été communiqués par le constructeur italien.





PERFORMANCE

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

CONFORT

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



SÉCURITÉ

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

JE SUIS GIULIETTA

www.alfaromeo.co.ma



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 : Italcar : 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 Vito), Route de Casablanca - Tél. : 05 37 79 31 57 **Agadir :** Sabina Motor's : 46, Bab Al Madina - Tazaïto - Tél. : 05 28 83 43 30/40
Marrakech : Auto Hall Marrakech : Im. 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 Tazir - Tél. : 05 39 95 11 11/05 39 95 17 17

Photo non contractuelle

MOTOR

AUDI

Un petit félin hybride

Incarnant la vision de Jaguar quant à sa voiture de sport de demain, l'étude C-X16 a été présentée au public à l'occasion du Salon de Francfort 2011. Dessinée par l'équipe pilotée par Ian Callum, celui-là même qui a signé les Jaguar XJ, XF et XK, l'étude C-X16 présente une silhouette sensuelle se définissant par trois lignes maîtresses -l'embouti des ailes avant, les épaulements arrière et une ligne de toit étirée- étirées au maximum vers l'arrière en vue de créer une tension dynamique. De ce fait, cette voiture, qui dégage une impression de puissance latente, semble prête à bondir.



JAGUAR **CX16**



JAGUAR **CX16**

AUTOCOC





À bord, on découvre un habitacle faisant la part belle au cuir et aux matériaux les plus nobles -aluminium usiné anodisé, fibre de carbone et chrome noir- et qui ne manque pas de séduction. La planche de bord enveloppe littéralement le conducteur tandis que la forme du levier de sélecteur et les rangées de commutateurs à bascule font référence aux Jaguar de compétition d'antan.

Cet aspect vintage se marie à un brin d'avant-gardisme qui se matérialise par une instrumentation "virtuelle" apparaissant sur un écran TFT. Ce dernier est encadré par deux rangées de touches tactiles qui constituent des "raccourcis" vers les fonctions principales de confort et d'information. Sur la console centrale, les commandes rotatives en aluminium abritent en leur centre un écran OLED qui se reconfigure en fonction du mode d'utilisation : chauffage ou refroidissement des sièges. La connectivité est également au rendez-vous grâce au système « Connect and View » qui permet de connecter la plupart des smartphones et de les piloter via l'écran tactile central.

Enfin, sur la partie supérieure de la planche de bord est implanté un système de ventilation intelligent. Piloté par des algorithmes complexes intégrés dans le système de climatisation de la voiture, ce double système de ventilation se déploie depuis la planche de bord pour diffuser un intense flux d'air afin de modifier rapidement la température de l'habitacle, puis s'escamote discrètement dès que le niveau de température souhaité est atteint.

Parallèlement à ces avancées en matière de confort, la CX-16 ne manque pas de soigner son comportement routier en faisant appel à une structure en aluminium qui lui confère légèreté et rigidité. Le gain, en termes de performances et de consommation, devrait également être palpable. Ceci est d'autant plus probable que la motorisation retenue par le concept est à la pointe de la technologie. Il s'agit d'un V6 prototype tout en alliage, suralimenté par compresseur et associé à un moteur électrique installé sur le train arrière. Cubant 3,0 litres, ce V6 dérivé du moteur Jaguar AJ-V8 développe une puissance de 380 chevaux pour un couple de 450 Nm. D'une simple pression sur un bouton au volant, le conducteur peut en outre exploiter les 95 chevaux et les 235 Nm que génère un moteur électrique d'appoint. Couplé à une boîte de vitesses automatique ZF à huit rapports, ce groupe propulseur permet au C-X16 d'abattre le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes et d'atteindre la vitesse maximum de 300 km/h tout en affichant une consommation de seulement 6,9 l/100 km.

AUTO *Exception*



Une Ferrari est avant tout une voiture de célibataires riches et égoïstes qui ne jurent que par le plaisir automobile dans son expression la plus noble. Cette image, la dernière Ferrari FF la bat en brèche en affichant une polyvalence à faire pâlir de jalousie les meilleures GT de la place. Au menu, quatre vraies places, une transmission intégrale et surtout un moteur comme seule la marque au cheval cabré sait en faire.

Ferrari

FF

Total Control



Ferrari

FF

Cylindrée : 6.3L V12 inj.directe
 Puissance : 660ch - 8000tr/min
 Couple : 669 Nm - 6000tr/min
 Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1790 kg
 Dimension : 4.91/1.95/1.38 (L/I/h)
 Réservoir : 80 l
 Volume coffre : 450 à 800 litres
 Pneumatique : 245/40 R 19 - 305/35 R 20

Performances globales

Vitesse max : 335 km/h
 0 à 100 : 3,7 s
 Consommation : 15,4 l/100
 Autonomie : 421 km

Au royaume du grand tourisme, la tendance aujourd'hui est aux limousines quatre portes telles que la Porsche Panamera, l'Aston Martin Rapide et bientôt la Lamborghini Estoque. Ferrari ne pouvait rester indifférent aux aspirations d'une clientèle souhaitant que performance rime désormais avec polyvalence. Pour y répondre, la marque au cheval cabré a sorti de sa besace la Ferrari FF. Cette dernière, qui vient remplacer la 612 Scaglietti, marque une véritable révolution dans l'histoire du cavallino. En effet, contrairement à sa devancière, qui était un coupé, la FF présente une ligne de break de chasse portant l'empreinte de Pininfarina, designer attitré de Ferrari. De profil, l'italienne évoque une certaine BMW Z3 coupé, en plus racé. La face avant est agressive avec des optiques taillées en pointe et comportant des diodes. L'arrière, très sculpté, est doté d'un extracteur d'air qui permet de se passer du disgracieux aileron.

À bord, l'hymne est au luxe et à la sportivité. Les deux longues portières dégagent un accès aisé à un intérieur raffiné. L'habitacle, entièrement recouvert de cuir et de carbone, exhale un parfum haut de gamme qui s'accorde parfaitement avec le standing de la voiture. L'ambiance à bord, avec un combiné d'instrumentation et un volant semblant tout droit sortis du coupé 458 Italia, respire la course. Assis quasiment au ras du sol et bien calé dans un siège baquet au dessin irréprochable, le conducteur se retrouve face à un tableau de bord au centre duquel trône un gros compte-tours dont la zone rouge démarre à un peu plus de 8000 tr/

mn. Le volant, intégrant plusieurs commandes et muni de diodes annonçant le moment idéal pour passer les rapports, est un clin d'œil au monde de la F1. Un rapprochement qui n'a rien de superfétatoire puisque le credo de toute Ferrari est la performance. En revanche, une première sur une voiture de Maranello, cette habitabilité qui permet à quatre adultes d'être à leur aise ! À l'arrière de la FF, on se sent bien, voire très bien, même pour un grand gabarit de plus de 1,80 m. À noter la présence d'une poignée qui aide les passagers arrière à s'extirper de la voiture ou à se tenir lorsque la FF virevolte dans les virages. Ces derniers, en plus d'être installés en hauteur par rapport à leurs homologues avant, profitent d'un système de climatisation réparti sur deux zones gauche / droite. Ils peuvent, par ailleurs, disposer de nombreux équipements de divertissements disponibles en option. Le système d'infotainment situé à l'arrière comprend, en effet, une télécommande, deux casques sans fil, un lecteur 6 DVD, un tuner TNT et une entrée audio/vidéo pour les équipements multimédia.

Plus inattendu encore sur une Ferrari, le fait d'accéder au coffre par un hayon. En effet, le coffre de 450 litres est le plus volumineux de la catégorie et sa contenance peut passer à 800 litres en basculant le dossier des sièges avant. La partie centrale des sièges arrière peut également être rabattue pour ranger du matériel encombrant, tels que de grands sacs de golf ou deux paires de skis.





Mais la Ferrari, c'est d'abord un moteur et dire que celui de la FF ne manque pas de charisme serait un doux euphémisme. En effet, avec plus de 660 ch et 680 Nm de couple dont 500 Nm disponibles dès 1 000 tr/mn, la Ferrari arrache littéralement le bitume. Son V12 de 6.3 l de cylindrée intègre la dernière technologie : injection directe -une première chez Ferrari-, un taux de compression très élevé et une réduction drastique des frottements. Une sophistication qui profite à mère nature puisque les émissions de CO² sont de 360 g/km, soit une réduction de 25 % par rapport aux V12 précédents. La transmission, elle, est assurée par une boîte double embrayage à sept rapports qui se pilote du bout des doigts grâce aux palettes implantées sur le volant.

Inutile donc de souligner que les performances tutoient les sommets avec un 0 à 100 km expédié en 3,7 secondes alors que la barre des 200 km/h est atteinte en 11 secondes. Époustouffant ! La vitesse de pointe, elle, dépasse les 330 km/h. À noter que si la FF accélère comme une balle, elle fait aussi bien en matière de freinage grâce à des disques et des plaquettes en carbone-céramique.

Côté tenue de route, la GT de Maranello est capable d'affronter tous types de terrain grâce à sa transmission intégrale. Même la neige ne lui fait pas peur. Il suffit tout simplement au conducteur de caler le manettino (manette) sur le bon réglage et les quatre roues motrices gèrent les difficultés d'adhérence en répartissant la puissance entre les essieux avant et arrière. Sur revêtement sec, le mode « confort » est plus adapté à une conduite coulée tandis que le mode « sport » raffermi les suspensions et rend la réponse des gaz plus franche.

Pour conclure, la première Ferrari à quatre roues motrices s'avère être une fantastique grande routière, capable de performances ahurissantes, quel que soit le terrain. La prouesse des ingénieurs de Maranello, c'est qu'ils sont parvenus à rendre leur coupé complètement polyvalent sans lui ôter une once de caractère. L'excellence a évidemment un prix -261 000 euros- qui n'est pas à la portée de toutes les bourses!

Nouvelle Peugeot 508. Quality time.



*Source AIVAM.

Expression nouvelle de la marque dans le segment des grandes routières, la Peugeot 508 allie confort et performance à des volumes parfaitement équilibrés. Profitez d'un essai VIP pour vous glisser dans son habitacle spacieux et mettre à l'épreuve cette surprenante berline. Réservez dès maintenant au 05 22 46 48 08.

PEUGEOT : N°1 des ventes des véhicules importés au Maroc.*



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

AUTC *Exception*

Flyingspur

Un pullman supersonique

Avec sa taille exubérante, la Bentley Continental Flying Spur a tout d'un salon roulant. Son habitacle raffiné, les matériaux qui le composent et son équipement royal en font une limousine de rêve. Mais derrière cette façade, ce « tapis volant » cache un tempérament sportif étonnant.





DOWN STAIRS

RESTAURANT /
BAR /
MUSIC /
GROUND FLOOR /
UPSTAIRS /
DOWNSTAIRS /
THE TERRACE /
THE FLORIS /
KIOSK

The LUXURY

LOOR
LOOR
DINING ROOM
GND FLOOR
CAFE & BAR
TERRACE / TAKEAWAY / FLOWERS
BASEMENT
LIVE MUSIC / DJ
BAR / PARTIES

V8

B



Cylindrée : 6.0l W12 2 turbos
Puissance : 560ch - 6100tr/min
Couple : 650 Nm - 1600tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2475 kg
Dimension : 5.31/1.92/1.48 (L/I/h)
Réservoir : 90 l
Volume coffre : 475 l
Pneumatique : 275/40 R 19

Performances globales

Vitesse max : 312 km/h
0 à 100 : 5.2 s
Consommation : 25.3/11.6/16.6 l/100
Autonomie : 439 km





Inspirée par la mythique Continental Type-R de 1952, la Continental Flying Spur originale de 1957 fut saluée comme l'une des berlines les plus élégantes et les plus puissantes de l'époque. Quarante ans plus tard, Bentley reprend cette politique en développant une berline quatre portes.

Esthétiquement, la nouvelle Continental Flying Spur reprend de nombreux éléments stylistiques de la Continental GT comme par exemple la face avant. Rien d'étonnant quand on sait que dès le lancement du projet Continental GT en 1999, les ingénieurs de la marque avaient lancé simultanément un projet de berline quatre portes qui devait offrir des performances et un design identiques au coupé tout en garantissant plus d'espace et de confort aux passagers. On retrouve donc la superbe calandre en nid d'abeille de la GT, les quatre phares circulaires, le long capot plongeant, et les immenses roues de 20 pouces.

L'habitacle, lui, est somptueux. Boiseries de luxe en ronce de noyer, garnissages en cuir de haute qualité constitué

de plus de 11 peaux puis les classiques éléments chromés, le tout assemblés dans une ambiance de modernité avec un clin d'œil au passé grâce aux commandes à tirettes des ventilations par exemple. Avec une longueur de 5,30 m, la Flying ne manque pas d'espace à bord. Les places arrière sont dignes d'une limousine. La place aux jambes et la garde au toit garantissent un confort sans pareil. A noter que les clients ont le choix entre une structure quatre places avec console centrale entre les deux sièges arrière à réglage électrique ou un habitacle à cinq places avec une banquette proposée en option.

Quant à l'équipement, il est digne des berlines de ce segment luxueux avec les dernières innovations en matière de divertissement et d'agrément. Que ce soit les sièges climatisés avec un système de massage lombaire intégré, l'incroyable installation audio Naim de 1100 W (en option) ou bien le silence de roulement grâce à une insonorisation impressionnante, la Bentley invite à de longues escapades.

Connu pour concevoir des véhicules haut de gamme, Bentley bénéficie également d'une solide réputation de motoriste. Ainsi, la Continental Flying Spur devient la berline

quatre portes la plus rapide de l'histoire de la marque grâce un moteur bi-turbo 6 litres de 12 cylindres développant 557 ch et offrant 650 Nm de couple. Les performances sont de premier plan avec une vitesse de pointe dépassant les 305 km/h et un 0 à 100 km/h abattu en 5 secondes. Impressionnant s'agissant d'une voiture qui accuse 2475kg sur la balance ! L'affiliation avec le groupe Volkswagen est évidente puisqu'il s'agit de la même mécanique utilisée par les Volkswagen Phaeton/Touareg ainsi que par l'Audi A8, à la différence que les ingénieurs de Bentley l'ont affublée de deux turbocompresseurs. Cette déferlante de puissance est transmise par une boîte de vitesse automatique à six rapports aux quatre roues motrices. Celle-ci offre un mode « Sport » autorisant des passages de rapports à des régimes plus élevés.

Quant à la tenue de route, la Bentley privilégie évidemment le confort. Toutefois, la suspension pneumatique à commande électronique offre trois positions: confort, normal

ou sport. La position « normal » est sans doute la mieux adaptée alliant confort et tenue de route efficace.

A noter que pour satisfaire ses clients les plus sportifs, Bentley a agrémenté la gamme d'une version Speed, comme elle l'a déjà fait en 2007 avec le coupé GT. La puissance grimpe à 610 ch, les suspensions sont raffermies, les jantes passent en 20 pouces, et la direction et l'antidérapage ESP sont recalibrés. La Speed se démarque également en matière de freinage en offrant l'option freins céramiques de 405 mm de diamètre. Son habitacle, d'ambiance peu sportive à moins d'avoir opté pour une finition aluminium bouchonné à la place de l'incontournable ronce de noyer vernie, reste british et raffinée à souhait.

Entre limousine sportive et GT de luxe, la Bentley Continental Flying Spur saura vous faire voyager dans un confort absolu et vous offrir du plaisir de conduite...Tout simplement The Best.





CASA TRAMWAY

Casa Tramway 2012
installation en cours.



J-365

Le compte à rebours est lancé ! Dans un an, le tramway de Casablanca sera mis en service. En attendant, les travaux se déroulent selon le planning. Les premières rames seront livrées à partir de ce mois.

Rendez-vous le 12-12-2012


CASA
TRANSPORTS SA
MAÎTRE D'OUVRAGE

AUTO *Exception*

JAGUAR XFR

Une féline au sang très chaud



A white Jaguar XF is shown from a rear three-quarter view, driving on a paved road. The car is in motion, as indicated by the blurred background of trees and the road surface. The text is overlaid on the upper right portion of the image.

Trônant au sommet de la gamme Jaguar XF, la version R incarne le mariage heureux entre luxe et sportivité. Face aux mastodontes allemands, elle fait valoir sa ligne féline, son charme « So british » et surtout une mécanique suralimentée qui ne fait pas dans la dentelle.

Cylindrée :	5.0L V8 32s + Compresseur
Puissance :	510ch - 6000tr/min
Couple :	624 Nm - 2500tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1891 kg
Dimension :	4.97/1.88/1.46 (L/l/h)
Réservoir :	64 l
Volume coffre :	500/923 l
Pneumatique :	255/35 R 20 - 285/35 R 20

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.9 s
Consommation :	18.7/8.7/12.5 l/100
Autonomie :	415 km

Lancée en 2008, la Jaguar XF a essuyé la critique notamment au sujet du design de sa face avant et plus précisément la forme de ses projecteurs. Courant 2011, la routière de la marque au félin a corrigé le tir en s'offrant un facelift qui a consisté dans l'adoption d'optiques plus effilées (inspirées du concept car C-XF), d'un capot, des ailes et des ouïes latérales retouchés. Ce gain d'agressivité renforce la personnalité de l'anglaise surtout la version la plus sportive de la gamme, la XF-R. En effet, le nouveau regard belliqueux ne dépareille pas sur une proue qui adopte un look plus radical. Les adeptes de la discrétion, passez donc votre chemin. Au menu, des boucliers

plus imposants avec des sorties d'air béantes, des prises d'air intégrées au capot ainsi que le sigle R apposé sur la calandre maillée, caractéristique de la marque. L'arrière joue dans le même registre en se distinguant par un béquet hérité de la V6 S, un diffuseur et surtout quatre belles sorties d'échappement. De magnifiques jantes de 20 pouces griffées « Supercharged » viennent compléter cet accastillage très sportif.

A l'intérieur, les habitués de Jaguar ne trouveront pas de mal à trouver leur marque dans un habitacle dont la présentation et la finition ne dérogent pas aux standards de fabrication du constructeur british. A noter que la sublime planche de bord de la mouture précédente est reconduite à l'identique à l'exception de l'instrumentation qui s'est enrichie par la présence d'un écran d'informations entre les deux compteurs. Et comme d'habitude chez Jaguar le cuir, le bois de chêne et l'aluminium sont de la partie. Il est également possible d'opter pour des inserts en carbone disponibles en option.

Côté habitabilité, la XF-R se prévaut à l'instar des autres versions de la gamme d'un habitacle spacieux et d'un volume de coffre correct pour la catégorie (500 litres). Quand à l'équipement, il se montre à la fois prolifique et raffiné. A défaut d'exhaustivité,





*Techniquement,
la XFR reçoit dans
ses entrailles un
V8 5.0 de 510 ch
suralimenté par
compresseur*



on retiendra le système d'aide au stationnement en marche avant et arrière avec caméra de recul, les sièges en cuir pleine fleur avec sigle R estampillé sur les sièges avant, un écran tactile 7" à affichage couleur et un système audio Jaguar Premium 600 W avec lecteur de CD. A noter que pour les fans de la personnalisation, il existe un Black Pack comprenant une finition noire brillante pour l'entourage des vitres, les prises d'air latérales, les ouïes latérales et la garniture de couvercle de coffre, ainsi que des jantes en alliage 20» grises foncées avec cerclage argentée.

Techniquement, la XFR reçoit dans ses entrailles un V8 5.0 de 510 ch suralimenté par compresseur. Il se distingue, qui plus est, par sa sonorité caverneuse qui ravira les mélomanes. Ce bloc fort d'un couple de 625 Nm permet à la sportive anglaise de franchir la barre des 100 km/h en 4,9 secondes et d'atteindre facilement la vitesse de pointe limitée électroniquement à 250 km/h. Pas mal pour une voiture qui pèse environ 1900 kg ! La transmission, elle, est assurée par une boîte automatique à six rapports avec palettes au volant (Jaguar Sequential Shift). Celle-ci est contrôlée par le sélecteur JaguarDrive, commande qui s'élève pour se loger dans la main du conducteur une fois le bouton Start actionné. Le système Contrôle JaguarDrive propose différents modes de conduite. Le mode Dynamique, le cas échéant, offre une plus grande réactivité à l'accélération,

tandis que le mode Hiver, lui, permet un contrôle plus progressif dans des conditions glissantes.

Avec autant de puissance et de couple transmis aux seules roues arrière, la Jaguar XFR a bien entendu fait l'objet de quelques optimisations pour bien coller au bitume. Ainsi, la routière de Coventry fait appel au système ADS (Adaptative Dynamics System) qui règle continuellement la suspension pour maintenir une parfaite stabilité de la caisse, procurant ainsi une meilleure maniabilité, sans réduction du confort de conduite. Autre point d'amélioration, le différentiel piloté à gestion électronique permet de transmettre le couple à la roue la plus adhérente en cas de glissement. Notons que les systèmes d'aide à la conduite, utiles sur chaussée glissante, sont déconnectables après une pression d'une dizaine de secondes sur la touche appropriée. Enfin, le freinage a été considérablement renforcé avec un diamètre des disques avant qui progresse pour atteindre 380 mm.

Brillamment corrigée sur le plan du style, la Jaguar XFR reste une excellente berline sportive. Si son terrain de prédilection est l'autoroute où elle peut croiser à des vitesses inavouées tout en garantissant à ses occupants un confort de première classe, elle peut se muer à la demande en une vraie teigne. Ceci étant, la conduite très sportive n'est pas son credo. Pour cela, il faut plutôt regarder du côté de la XKR ou de la très radicale version S.



NOUVELLE XF 2012 LA BEAUTÉ NE SE LIMITE PAS AUX APPARENCES

JAGUAR-ME.COM



JAGUAR MAROC s.a.s.

316, Boulevard Zerktouni - Casablanca - MAROC
TEL: 05 22 48 17 18 (LG) - FAX: 05 22 48 12 52
E-MAIL: jaguar.maroc@menara.ma

5 ANS/
250 000 KM
GARANTIE TOTAL CARE
ASSISTANCE
24H/24

JAGUAR | XF

AUTO *Exception*



Coupe

Place au sport

Avec son look atypique et ses qualités dynamiques de haute volée, la Mini Coupé s'adresse à une clientèle branchée et sportive. Cette nouvelle variante de la célèbre citadine anglaise vient d'être lancée sur notre marché par la SMEIA, importateur exclusif de la marque au Maroc. Avis donc aux amateurs !





M 4703



Depuis sa relance moderne en 2001, la Mini s'est vendue à deux millions d'exemplaires sur 90 marchés dans le monde. Cette performance remarquable résulte d'une gamme constamment enrichie au fil des années : cabriolet dès 2004, Break Clubman en 2007, Countryman 4 roues motrices en 2010. Aujourd'hui, le constructeur germano-britannique tente de séduire les célibataires endurcis en lançant une variante Coupé de sa célèbre Mini. Cette dernière est immédiatement reconnaissable à sa jolie frimousse qui fait l'identité de la petite anglaise. Pour le reste, le coup de crayon se virilise comme en témoigne le pare-brise incliné, l'aile escamotable ou la faible hauteur de pavillon qui adopte une originale casquette de toit. Ce dernier est peint de série dans une couleur contrastée, ce qui le met davantage en évidence. Pas de doute, donc, le coupé Mini tient à afficher clairement ses prétentions

sportives. Et il faut avouer que l'ensemble ne manque pas de caractère, même si la poupe perd un peu de sa finesse. Le Cooper S se distingue, lui, par une calandre au contour chromé assortie d'une grille façon nid d'abeille, une prise d'air moteur sur le capot, des ouïes latérales chromées «S» et le double échappement en position centrale.

A bord, on retrouve l'univers «fun» de la Mini. La planche de bord avec le gros compteur placé en position central et les boutons de commande à bascules est reconduite à l'identique. Le conducteur, lui, se prendra pour un pilote de kart en raison d'une position de conduite plus basse de 52 mm par rapport à la berline. Toutefois, le changement majeur porte sur la disparition de la banquette arrière. Ce coupé est donc la première Mini strictement deux places ! Et c'est le coffre qui en profite avec un volume de chargement de 280

Cylindrée : 1.6L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 184ch - 5500tr/min
Couple : 259 Nm - 1600tr/min
Transmission : Avant

Poids et Mesures

Poids à vide : 1240 kg
Dimension : 3.74/1.68/1.38 (L/l/h)
Réservoir : 50 l
Volume coffre : 280 l
Pneumatique : 195/55 R 16

Performances Globales

Vitesse max : 230 km/h
0 à 100 : 6.9 s
Consommation : 7.3/5.0/5.8 l/100
Autonomie : 698 km

litres, soit 120 litres de mieux que la Mini normale. De plus, sur le coupé, on dispose d'une trappe à skis, d'un hayon bien plus pratique pour transporter des objets encombrants ainsi que de nouveaux rangements derrière les sièges.

S'agissant de l'espace à bord, la faible hauteur du pavillon peut faire craindre le pire côté habitabilité. Il n'en est rien car des personnes de grande taille trouveront leurs aïses dans ce Coupé Mini en apparence peu accueillant. Les sièges peuvent reculer plus loin que sur une Mini classique et surtout deux bossages sous le pavillon assurent une garde au toit très correcte.

Quant à l'équipement, trois finitions sont proposées : Salt, Pepper et Chili. La dotation de série comprend, entre autres, la direction à assistance asservie à la vitesse, les rétroviseurs extérieurs à réglage électrique, le radar de recul, les sièges réglables en hauteur, la climatisation ainsi que le système audio avec lecteur CD compatible MP3 et prise auxiliaire. La liste des options et les possibilités de personnalisation sont, bien entendu, presque infinies. On peut citer à ce niveau des options exclusives du programme Mini Yours et des accessoires signés John Cooper Works. Les inconditionnels de la toile peuvent, eux, jeter leur dévolu sur l'option Mini Connected qui permet de profiter entre autres des fonctions Web-radio, recherche locale Google et Google Send to Car, de recevoir des flux RSS et d'accéder à Facebook et TwitterE

Si le Coupé reprend les trains roulants de la Mini normale, les ingénieurs ont pris la peine de rigidifier le châssis à

travers des renforts derrière les sièges arrière, de raffermir la suspension et de modifier la répartition des masses au profit du train avant (52/48) et donc de la motricité. Ce typage très sportif plaide clairement en faveur d'une conduite résolument dynamique. L'apport de l'aïlaron arrière est significatif à ce niveau. Ce dernier qui se relève au-delà de 80 km/h améliorerait, selon le constructeur, la stabilité de la voiture en assurant un appui de 40 kilos sur le train arrière à 120 km/h. Pour finir, l'aide à la conduite DSC offert en série permet de mieux profiter des qualités dynamiques de la voiture.

Au chapitre mécanique, le coupé est proposé en deux motorisations : le 1.6 l essence décliné en trois niveaux de puissance 122, 184 et 221 ch et le 2.0 l diesel de 143 ch. Ce dernier, grâce à sa vivacité et sa sobriété, est parfaitement adapté à l'esprit du coupé. Et les chiffres sont là pour en attester : 7,9 secondes pour atteindre les 100 km/h, une vitesse de pointe de 216 km/h et une consommation moyenne légèrement supérieure à 4 l / 100 km. Côté transmission, toutes les versions sont équipées d'une boîte mécanique à six rapports. En option, elles peuvent recevoir une variante automatique à l'exception de la John Cooper Works.

Avec son look radical et un comportement orienté sport, le Mini Coupé s'adresse plus à des clients avides de sensations fortes. Les tarifs compris entre 228 000 et 425 000 DH sont certes un peu élitistes. Mais ce critère ne semble pas décisif puisque l'achat d'une Mini est avant tout un coup de cœur. Et dans ce domaine, le Coupé possède de sérieux arguments pour séduire.

AUTO *Nouveauté*



Ypsilon

Lancia voit grand

La nouvelle Lancia Ypsilon est la cinquième génération d'une voiture qui s'est vendue à plus d'un million et demi d'unités, toutes versions confondues, depuis 25 ans. Dévoilée au Salon de Genève 2011, le nouvel opus est proposé pour la première fois en version cinq portes avec l'ambition de toucher un public plus large.



Esthétiquement, la face avant inaugure une calandre inédite qui porte la nouvelle identité visuelle de Lancia. La tige du calice a été réduite vers le haut pour enchâsser le logo et laisser place à des branches horizontales aux extrémités en forme de lance. Les phares s'étirent vers les ailes pour accroître visuellement la face avant qui gagne ainsi en dynamisme. Avec l'option Bi-Xénon, les phares possèdent des modules elliptiques circulaires qui confèrent à l'Ypsilon un regard encore plus expressif. Autre innovation, le capot repose littéralement sur la calandre, renforçant l'aspect haut de gamme de l'Ypsilon.

Le profil, lui, conserve le dynamisme d'une trois portes grâce à des poignées arrière dissimulées dans la structure des montants de portes. L'arrière, typiquement Lancia, est

un clin d'oeil à la Delta. Subtilement rétréci pour favoriser l'aérodynamisme, il est marqué par une séparation entre le coffre et la lunette et de larges épaules arrière qui encerclent les feux verticaux en « y » inversés. Ces feux se caractérisent par la présence de LED qui, la nuit, viennent renforcer la signature lumineuse. Le pare-chocs, enfin, renferme dans sa partie inférieure une bande noire qui englobe le feu de recul et le feu antibrouillard arrière, allégeant le volume général.

Par ailleurs, la nouvelle Lancia Ypsilon propose pour la première fois une peinture B-Colore qui intègre le toit et le capot. Unique sur le segment des citadines, la peinture B-Colore toit et capot est proposée au lancement avec quatre associations de couleurs : toit et capot gris foncé, carrosserie gris clair, toit et



Cylindrée :	1.2L 4cyl.
Puissance :	69ch - 5500tr/min
Couple :	102 Nm - 3000tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	965 kg
Dimension :	3.84/1.68/1.52 (L/l/h)
Réservoir :	40 l
Volume coffre :	245 l
Pneumatique :	185/55 R 15

Performances globales

Vitesse max :	163 km/h
0 à 100 :	14.5 s
Consommation :	6.4/4.1/4.9 l/100
Autonomie :	661 km

capot bronze/carrosserie beige, toit et capot noir/carrosserie gris foncé, toit et capot noir/carrosserie rouge.

À l'intérieur, on découvre une planche de bord dont le dessin dégage un sentiment d'espace exacerbé par la présence, en série ou en option, du grand toit ouvrant électrique GranLuce. Ce dernier, de par sa surface vitrée de 0,64 m², offre beaucoup de luminosité. Un record pour une citadine ! Comme sur la génération précédente, l'Ypsilon reste fidèle aux compteurs centraux qui ont été redessinés avec un graphisme plus contemporain.

Relativement compacte (3.84 m de long), l'Ypsilon offre néanmoins une habitabilité honnête, quatre adultes s'y sentant à l'aise grâce à des positions redressées et une garde au toit suffisamment confortable. La capacité de chargement, avec un volume du coffre parmi les plus élevés de la catégorie (245 l), elle ne démerite pas non plus.

S'agissant de l'équipement, la gamme Ypsilon propose trois versions : Argento, Oro et Platino. Dès la première version, la liste des équipements en série est consistante : système Stop&Start, vitres avant électriques, condamnation centralisée des portes à distance, autoradio CD MP3, volant et soufflet de boîte de vitesses en cuir, commandes au volant, siège conducteur réglable en hauteur, volant réglable en hauteur, banquette arrière fractionnable 50/50 et, à l'instar des autres versions de la gamme, la version Argento est équipée en série de l'ABS + EBD, de 4 airbags (frontaux et latéraux) et de rétroviseurs extérieurs à commande électrique. Sur la finition la plus chic, ont été ajoutés sellerie cuir, climatisation automatique, jantes en alliage de 16", toit ouvrant panoramique GranLuce, système d'aide au stationnement « Magic Parking », le VDC+ ASR (Anti Slip Regulation) et Hill Holder (système d'aide au démarrage en côte).

Par ailleurs, le client dispose de plus de 600 possibilités de personnalisation, obtenues en croisant trois versions (Argento, Oro et Platino), seize livrées, dont quatre bicolores, deux harmonies intérieures au choix et trois types de jantes en alliage.



Dès la première version, la liste des équipements en série est consistante

Au chapitre mécanique, la nouvelle Ypsilon propose dès son lancement une gamme de deux motorisations, équipées du Stop&Start en série : le moteur 1.2 8v de 69 ch et 102 Nm de couple à 3000 tr/mn. Elle affiche une consommation très raisonnable avoisinant les 5 l/100 km. Mais le gros des ventes portera certainement sur un moteur Diesel 1.3 Multijet II délivrant une puissance maximale de 95 ch à 4 000 tr/min et un couple de 200 Nm à seulement 1 500 tr/min. Doté d'un turbocompresseur à géométrie variable, ce petit bloc ne consomme que 3,8 l en cycle mixte et n'émet que 99 g/km d'émissions de CO₂.

Côté comportement routier, la nouvelle mouture propose une suspension avant inédite avec un schéma McPherson allégé et une nouvelle barre stabilisatrice qui minimise le roulis. La suspension arrière, à essieu de torsion, intègre une nouvelle bague de dimension supérieure par rapport à la précédente génération. Ce qui garantit une amélioration du confort sur chaussées déformées et une optimisation du niveau sonore sans pénaliser la tenue de route.

Chic, branchée et généreusement équipée, la Lancia Ypsilon est une alternative intéressante aux citadines allemandes et françaises. De plus, l'italienne se distingue par ses tarifs bien étudiés qui démarrent à partir de 139.900 DH.

Kenzi Hotels Group

UNE AUTRE VISION DE MON MAROC

Premier opérateur hôtelier national, KENZI HOTELS GROUP propose aujourd'hui 9 établissements et 5 destinations à travers le Royaume : Marrakech, Casablanca, Agadir, Ouarzazate et Errachidia.

Du 4* au 5* Luxe, tous les hôtels Kenzi partagent la même ambition : offrir un nouveau regard, un regard moderne sur un pays millénaire, respectueux des traditions et résolument tourné vers l'avenir. Animé par un esprit de découverte et inspiré par son temps, KENZI HOTELS GROUP puise son originalité dans la culture marocaine. Visant à offrir le meilleur de sa légendaire hospitalité, les adresses KENZI répondent aux attentes des voyageurs les plus exigeants : espace et confort dans nos *resorts*, efficacité et singularité dans nos hôtels de ville.

Les ouvertures prochaines dans de nouvelles villes feront, elles aussi, la promesse d'une offre toujours plus aboutie : plus de services et plus d'activités pour rendre chaque séjour unique, qu'il soit d'affaires ou de loisirs, d'une nuit ou bien de plusieurs semaines.

HK Kenzi Hotels
Group®

AUTO *Nouveauté*

RENAULT

Koleos

Cure de jeunesse

Arrivé à mi-carrière, le SUV de Renault, dénommé Koleos, vient d'opérer une mue avec, au programme, confort, élégance et design entièrement revu. Le constructeur en a aussi profité pour rendre les motorisations plus respectueuses de l'environnement.





Cylindrée :	2.0L 4cyl. 16s inj. directe+Turbo
Puissance :	175ch - 3750tr/min
Couple :	359 Nm - 2000tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1655 kg
Dimension :	4.52/1.86/1.70 (L/l/h)
Réservoir :	65 l
Volume coffre :	450/1380 l
Pneumatique :	225/60 R 17

Performances globales

Vitesse max :	189 km/h
0 à 100 :	9.9 s
Consommation :	9.3/6.6/7.5 l/100
Autonomie :	702 km

Trois ans après le début de sa commercialisation, le Koleos s'offre un toilettage pour rester dans l'air du temps. La face avant a ainsi été redessinée pour faire place à une nouvelle calandre chromée et à des phares affinés. Les rétroviseurs extérieurs intègrent désormais des répéteurs de clignotants à LED.

À bord, l'ambiance intérieure a également été retravaillée pour encore plus de modernité. Le bloc compteur sur le tableau de bord a ainsi été lui aussi redessiné. Côté habitabilité, le SUV Renault ne démerite pas avec de la place disponible à l'avant, mais aussi à l'arrière et en hauteur sous le pavillon. La modularité est également de mise avec des dossiers de sièges inclinables ou carrément transformables en plancher plat. Le hayon, lui, s'ouvre en deux parties, celle du bas offrant un seuil au même niveau que le coffre et pouvant supporter 200 kg. Quant au volume du coffre déjà confortable (450 l), il peut aller jusqu'à 1380 dm³.

Richement équipé, le crossover au losange offre en série l'aide au parking, accès et démarrage mains libres, climatisation automatique bizona, navigation connectée Carminat TomTom Live, frein de parking assisté, jantes en alliage et téléphonie Bluetooth. En matière de sécurité, le Koleos est également bien positionné grâce à une dotation des plus complètes comprenant ESP, AFU, structure à déformation programmée, 6 airbags et ceintures de sécurité avec prétensionneurs.

En termes de comportement routier, le Koleos reste fidèle à sa réputation de SUV confortable grâce à des suspensions bien dosées. En ville et sur route, il est préférable de se caler sur le mode 4x2 pour économiser du carburant. En mode 4x4, le Koleos offre de réelles capacités de franchissement et invite à l'évasion, grâce à sa transmission intégrale développée dans le cadre de l'Alliance Renault-Nissan. De plus, sa garde au sol surélevée, son angle d'attaque de 27° et son angle de fuite de 31° lui permettent de bien se débrouiller hors des sentiers battus. Par ailleurs, le SUV met en avant une kyrielle de gadgets pour faciliter le crapahutage : l'aide au démarrage en côte, mais aussi la fonction «typiquement 4x4» de contrôle de vitesse de descente à 7km/h pour les fortes pentes à faible adhérence. Entre les deux, le mode Auto permet la répartition automatique du couple entre l'avant et l'arrière selon les conditions d'adhérence jusqu'à un transfert maximal de 50% sur l'arrière. On peut le réserver à la conduite sur la neige ou sur le sable d'une plage.

Au volet mécanique, deux motorisations diesel figurent au catalogue de l'importateur local Renault Maroc : le 2.0 l diesel



Le Koleos offre en série l'aide au parking, accès et démarrage mains libres, climatisation automatique bizona, navigation connectée Carminat TomTom Live, frein de parking assisté et téléphonie Bluetooth

dans deux configurations de puissance 150 et 175 ch. Dans la mouvance écologiste, les émissions de CO² ont été revues à la baisse pour afficher 148 g pour le premier et 166 g pour le second. À noter que le dCi 175 est uniquement disponible sur la version 4x4 et en boîte manuelle. Quant à la configuration 150 ch, elle peut recevoir une boîte manuelle à six rapports en 4x2 ou 4x4, ou une boîte automatique à 6 rapports, mais seulement sur le 4x4.

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. Verdure, 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.

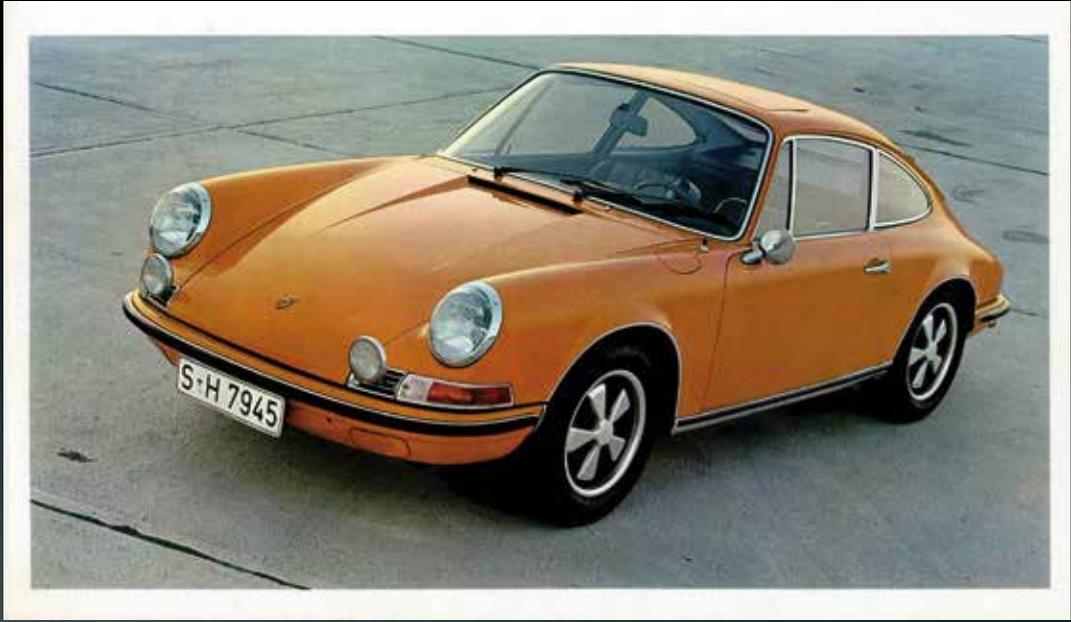
AUTO *Légende*

PORSCHE

911

Indémorable !





Bien née, la Porsche 911 connaît dès son lancement un succès qui ne se démentira pas au fil des générations. Toujours à la pointe de la technologie, la sportive allemande deviendra un modèle mythique qui fera la prospérité du constructeur de Zuffenhausen. La commercialisation de la première génération commence en 1964. Elle est



Le prototype 'T7'

alors la première Porsche intégralement conçue par la firme de Stuttgart. Plus de 40 ans après, la septième génération perpétue la tradition en reconduisant le style inimitable de la plus célèbre des Porsche. L'architecture du moteur est également restée inchangée jusqu'à ce jour. Il s'agit du « légendaire » 6 cylindres à plat, disposé en porte-à-faux

Le premier prototype de Porsche 911 est produit en 1959. Cette étude de style, connue sous le nom de « Projet T7 », est esthétiquement très proche de la Porsche 356. Toutefois, son cahier des charges est autrement plus contraignant puisque la nouvelle Porsche doit se montrer plus rapide, plus spacieuse grâce à un empattement allongé de 20 cm au minimum et plus confortable que la vieillissante 356, tout en ne dénaturant pas la forme originelle. Ce projet constitue un véritable défi à relever pour les ingénieurs de la firme de Stuttgart qui sont plus habitués à optimiser des modèles déjà existants que d'en créer de nouveaux.

Une journée de prototypes aux techniques différentes sera proposée. Au volet mécanique, différentes solutions de refroidissement ont été mises en avant, notamment par air, par eau et même par une combinaison associant l'huile pour les cylindres et l'air pour les culasses. Le style, quant à lui, sera moins débattu. En effet, une petite équipe de stylistes sous la houlette de Butzi, le fils de Ferry Porsche, définit une automobile 2+2 compacte dont le profil va se révéler intemporel. Ce dernier prône un design simple qui autorisera une plus grande facilité de fabrication. Fort de son expérience à l'école de stylisme d'Ulm, il dessine une voiture aux lignes fluides, mais renonçant à la carrosserie tricorps de la 356, il adopte un arrière « fastback » et ce, afin de pouvoir accueillir quatre adultes. Cette solution offre également l'avantage d'avoir un meilleur coefficient de traînée.

Quatre ans plus tard, au Salon de l'automobile de Francfort 1963, Porsche dévoile son cinquième et dernier prototype, baptisé « 901 », qui préfigure à quelques détails près le modèle de série. Ce dernier ne présentait que deux cadrans sur son tableau de bord, au lieu des cinq caractéristiques adoptés plus tard. La production en série de la 911 débute en septembre 1964 avec un moteur six cylindres de 2.0 l développant 130 ch. La même année voit l'arrivée d'une variante de la 911 baptisée 912. Celle-ci est équipée du moteur 1.6 de la 356 dont la puissance, réduite à 90 ch, affiche un prix inférieur à la 911. Ce critère lui permettra de réaliser des ventes supérieures à celles de sa grande sœur.

Au total, la carrière mythique de la 911 a été jalonnée par l'avènement de sept générations qui, chacune, l'ont rapprochée de l'excellence.

La Porsche 911 (1964-1973)

Le premier opus de la 911 a été commercialisé pendant trois ans avant de laisser la place à la 911 L (pour « Luxus ») à partir de 1967. La gamme sera élargie par la suite avec l'arrivée d'un modèle plus puissant, la 911 S, équipée d'un moteur 2.0 l de 160 ch, lui permettant d'atteindre 225 km/h. De l'extérieur, elle se distinguait par ses jantes Fuchs de 15 pouces, devenues célèbres. En 1967, l'offre est enrichie d'une nouvelle variante : la 911



Porsche 911 Concept



Porsche 911 de 1964

Le premier opus de la 911 a été commercialisé pendant trois ans avant de laisser la place à la 911 L à partir de 1967

En 1969, toute la gamme de la 911 profite d'une cure de vitamines grâce à une augmentation de la cylindrée qui passe de 2.0 l à 2.2 l, puis à 2.4 l en 1973.

T (pour « Touring »), d'une puissance 110 ch.

En 1969, toute la gamme de la 911 profite d'une cure de vitamines grâce à une augmentation de la cylindrée qui passe de 2.0 l à 2.2 l, puis à 2.4 l en 1973. Le modèle le plus puissant, la 911 S, atteint alors 190 ch, et est la voiture la plus rapide produite en Allemagne.

Trois ans après, Porsche commercialise une version radicale de sa sportive : la 911 2.7 Carrera RS dotée d'un plus gros moteur et allégée. Produite d'abord à 500 exemplaires afin d'obtenir une homologation pour un modèle de compétition, la 911 RS suscitera un tel engouement que le constructeur en fabriquera 1590 unités. Équipée d'un moteur boxer six cylindres de 2.7 l de 210 ch, cette sportive pur jus, qui participa à de très nombreuses compétitions, reste un modèle emblématique de la gamme 911.

Porsche 911 Type 930 (1973-1989)

Ce modèle se caractérise par des pare-chocs qui ont gagné en volume pour satisfaire aux normes de sécurité du marché américain. Sous le capot, on trouve un 2.7 L décliné en deux puissances : 150 à 175 ch. Il est rejoint à partir de 1978 par le 3.0 SC dont la puissance évoluera progressivement de 180 à 204 ch. Se voulant moins polluant, cet opus inaugure les injections K-jetronic avec et sans injection d'air pour satisfaire à des soucis de rejet de CO₂ dans l'atmosphère. À noter à cette époque les vellétés de la direction de Porsche de museler

Avec sa 911 Carrera 2.8 RSR, Porsche va marquer l'année 1973 du sport automobile.

La Porsche Carrera RSR écrira de grandes pages de l'histoire du sport automobile. Elle figure aussi parmi les sportives les plus importantes dans la construction de l'image Porsche, basée sur la fiabilité et la performance. Tout ce qui pouvait être gagné le fut par les Carrera RS et RSR dans leurs catégories, en 1973, c'était vraiment les Porsche à battre...



la suprématie du modèle 911 afin de développer le reste de la gamme. Cela n'empêcha pas le modèle, alors en pleine ascension, de continuer à se développer avec l'arrivée des versions 3.2 (207, 217 catalysé et 231 ch) puis des 911 turbo 3.0 et 3,3 litres. En 1983, une variante cabriolet pointe son nez et se voit équiper du moteur 3.0 puis du 3.2 dès l'année suivante. Ces derniers lancements dissipent le doute quant à l'avenir de la 911 qui devient la coqueluche de la clientèle de la marque de Zuffenhausen.

Porsche 911 Type 964 (1988–1994)

La remplaçante de la 930 baptisée 964 s'inscrit dans la continuité des modèles précédents en conservant la carrosserie d'origine avec ses phares

ronds quasi verticaux, lui conférant un air de grosse grenouille. Toutefois, quelques détails esthétiques la distinguent de ses aïeules. Il en est ainsi surtout des boucliers enveloppants peints couleur carrosserie, des rétros profilés et des jantes Cup de 17". À l'arrière, on note la présence d'un bandeau rouge incliné, décrié par les puristes à l'époque ! Et surtout, grande nouveauté à l'époque, un aileron amovible (dès 80 km/h). Malgré ses habits conservateurs, la 964 se révèle novatrice avec 87% de pièces nouvelles. À commencer par le moteur, non plus d'une cylindrée de 3.2l, mais de 3.6l. Plus souple à bas régime, donc plus civilisé à l'usage, le légendaire Flat 6, encore refroidi par air, adopte aussi pour la première fois un double allumage. La transmission intégrale signe également son entrée



en équipant la version Carrera 4. Ce nouvel artifice renforce la sécurité, mais fait perdre à la 911 son côté joueur ! Heureusement, la bonne vieille Carrera 2 fait son retour dans la gamme dès 1990, pour le plus grand bonheur des puristes.

L'intérieur n'est pas en reste puisque de gros progrès en matière de finition sont enregistrés par rapport à la Carrera 3.2. Côté équipement, la dotation s'enrichit pour la première fois d'un petit ordinateur de bord ainsi que d'une direction assistée.

Porsche 911 Type 993 (1993–1998)

La Porsche 911 (993), quatrième génération de Porsche 911, est également la dernière à proposer le moteur boxer avec un refroidissement à air désormais associé à une boîte de vitesses à 6 rapports. Esthétiquement, elle abandonne les phares circulaires caractéristiques de la 911 pour des feux anguleux. De nombreux perfectionnements électroniques apparaissent également, aussi bien en ce qui concerne la gestion du moteur que les aides à la sécurité active (anti-patinage, etc.).



Pour le millésime 1997, de nouvelles normes anti-pollution poussent le constructeur à modifier la boîte de vitesses qui se distingue par des rapports plus longs. Pour beaucoup d'inconditionnels, cette série 993 restera la dernière « vraie » 911, associant le design inimitable de la 911 à son fameux moteur 6 cylindres à plat refroidi par air.

Porsche 911 Type 996 (1997–2006)

Le 15 juillet 1996 restera une date symbolique dans l'histoire de Porsche en général et de la 911 en particulier puisqu'elle marque la sortie de la





millionième voiture produite à Zuffenhausen. Cette même année voit également le lancement de la cinquième génération de la sportive allemande : la 911 Type 996. Celle-ci introduit une révolution de taille dans la mesure où le six cylindres boxer passe au refroidissement liquide ! Cette nouveauté s'accompagne d'une augmentation de la puissance matérialisée par le nouveau moteur de 3,4 litres qui développe désormais 300 ch.

Au sommet de la gamme, la 911 Turbo affiche des performances de premier plan. Transmis aux quatre roues, les 420 ch délivrés par son 3,6 litres et son énorme couple de 560 Nm lui permettent d'abattre le 0 à 100 km/h en 4,2 secondes. Quant à la vitesse maximum, elle s'établit à 305 km/h...

Porsche 911 Type 997 (2004-2011)

La Porsche 911 Type 997, lancée en 2004, marque le retour aux phares circulaires. Le carénage du soubassement et le capot en aluminium sont à peine redessinés. Les ouïes d'aération horizontales à l'arrière sont plus larges et les rétroviseurs sont tenus par deux pattes. À l'intérieur le volant, épaissi est désormais réglable en hauteur.

À l'intérieur, les modifications sont plus saillantes avec notamment un l'habitacle totalement revu. La planche de bord marque une rupture avec le dessin de la précédente génération, héritée de celle de la Porsche Boxster et soigne sa finition en faisant appel à des matériaux plus flatteurs. Un nouveau volant à 3 branches, réglable en hauteur et en profondeur de 40 mm, fait son apparition tandis que les commandes séquentielles au volant de la boîte de vitesses automatique optionnelle ont été remplacées par des boutons poussoirs.

Si la mécanique reprend le bloc-cylindres de celui de l'ancienne génération, elle connaît une amélioration dans le but de développer plus de

Le 15 juillet
1996, date
symbolique
avec la
sortie de la
millionième
voiture
produite à
Zuffenhausen





puissance. Associé à une distribution à calage variable Variocam Plus, intervenant vers 5 000 tr/min, le flat 6 conserve sa vivacité et sa souplesse. Si le moteur de 3,6 L propulsant les versions Carrera, Carrera 4 et Targa 4 demeure pratiquement inchangé, celui de 3,8 L équipant les déclinaisons sportives « S » est revu en profondeur. La plus petite cylindrée (soit le 3.6 L) voit sa puissance augmenter de 25 ch à 325 ch, tandis que la version 3,8 L affiche 355 ch à 6 600 tr/min et un couple de 400 Nm à 4 600 tr/min. L'année 2009 marque une remise à niveau technique de la Porsche 911 (997). L'augmentation de la cylindrée des moteurs sur toutes les déclinaisons et l'adoption de l'injection directe d'essence sur certaines versions permettent de gagner 20 ch (30 ch sur

les versions S) mais également de diminuer la consommation.

Porsche 911 Type 991 (2011-E) :

Aujourd'hui, la 911 entame une nouvelle phase de son évolution vers l'excellence à travers le lancement de sa septième génération. Quarante-huit ans après, la Type 991 perpétue la tradition en préservant la silhouette mythique de la célèbre sportive allemande tout en s'adaptant à son époque. Ainsi, le coupé apparaît plus trapu, plus large, plus athlétique et plus massif grâce à un empattement en progression de 10 mm pour une hauteur revue à la baisse. L'intérieur, quant à lui, profite d'une architecture ne manquant pas d'évoquer la Porsche Carrera GT. Le poste de



conduite, pour sa part, rappelle un cockpit d'avion grâce à la console centrale replacée ainsi qu'au pommeau de la boîte de vitesses surélevé ou le sélecteur de vitesses davantage à proximité du volant.

Pour le reste, Porsche promet sur l'ensemble des versions des niveaux de consommation et d'émissions de CO² en réduction de 16 %. Mais pour l'heure, des différentes versions prévues, Porsche n'en a dévoilé que deux. Ainsi, la Carrera adopte un nouveau flat six de 3.4 l crachant 350 ch (contre 345 ch) à 8,2 l/100 km et 194 g/km de CO² avec la boîte PDK. C'est la première Porsche à passer sous le seuil des 200g/km de CO². Sur la Carrera S, c'est le boxer 3.8 l dont la puissance a été portée à 400 ch (+ 15 ch) qui officie. Avec

la boîte PDK, la consommation chute aussi de manière conséquente à 8,7 l/100 km et 205 g/km de CO².

Au final, la Porsche 911 demeure une institution à part dans le paysage automobile de par sa longévité et sa fiabilité qui sont pour le moins exceptionnelles. Intemporelle, la 911 envoûte toujours par sa ligne singulière et par le timbre inimitable de son flat six. Sa Success Story n'est pas près de s'arrêter puisque la septième génération préserve les fondamentaux de la plus célèbre des Porsche tout en la mettant au diapason des dernières technologies développées par la marque.

ENTRETIEN *du mois*

HERVÉ ARNONE-DEMOY

LE PERFECTIONNISTE

par Youssef Bennour





HERVÉ ARNONE-DEMOY

ME SUCCÈDERA-T-IL ?

À force de l'entendre, on dirait qu'il est né dans une voiture et pourtant Hervé Arnone-Demoy n'a pris le volant, comme tout le monde, qu'à l'âge de 18 ans. Alors que la plupart de ses pairs ont baigné depuis leur tendre enfance dans un univers 100% automobile, lui s'est orienté vers la moto qui était plus accessible. Mais bien lui en a pris, car le passage par cette case va lui permettre de développer un grand intérêt pour la mécanique où il passera maître plus tard. D'ailleurs, quelques collectionneurs le consultent parfois pour la réfection de leurs moteurs.

Hervé est également connu pour être un grand perfectionniste quand il s'agit de restaurer ses bijoux. Qualifié parfois d'ermite, il peut s'isoler des semaines dans son atelier en s'efforçant de rendre à chacune de ses voitures son lustre d'antan. Notre invité est par ailleurs un grand aventurier que rien n'arrête. Tirer la route, narguer les difficultés, se retrouver dans les situations les plus rocambolesques, ce sont d'autres facettes de son tempérament assez décalé. A travers cet entretien, nous tenterons d'en savoir un peu plus sur le parcours de ce personnage incontournable de la collection de voitures au Maroc.



HERVÉ ARNONE-DEMOY



Quelques milliers d'heures de travail, mais quel bonheur !





HERVÉ ARNONE-DEMOY



Quelque part dans le désert. Ça remonte le moral, non ?

GDM. Votre intérêt pour les voitures date de votre enfance...

Hervé Arnone-Demoy. Non, car une particularité qui me distingue des autres collectionneurs que j'ai connus au Maroc, c'est que, dans ma petite jeunesse, je n'ai pas grandi dans un contexte automobile. Mes parents n'avaient pas de voiture. Ce n'est que tardivement, quand ils ont commencé à gagner un peu d'argent, qu'ils en ont acheté une, qu'ils ont gardée plusieurs années.

Une anecdote amusante que je me plais à relater, c'est l'achat de leur troisième auto, quelques jours avant de partir en vacances. À l'époque, les importateurs, qui voulaient vendre leurs voitures, démarchaient parfois à domicile. Pour mes parents, qui n'y connaissaient rien, un critère de choix déterminant était le degré de fermeté de la banquette : je revois ma mère s'installant à l'arrière et trouvant le siège trop mou ou trop dur ! C'est donc en fonction de ce paramètre qu'ils optèrent pour une Chevrolet Impala plutôt qu'une Ford Fairlane ou une Cadillac !

Personnellement, ce qui m'a captivé au départ, c'étaient les motos qui semblaient plus à ma portée que les bagnoles. Mais là aussi, j'ai été confronté à des difficultés, notamment le manque de moyens

et la réticence de mes parents. Rapidement, j'ai été attiré par la compétition et donc j'ai mis le pied à l'étrier à l'âge de seize ans, en construisant moi-même mon premier cyclo de course. Mais trois ans plus tard, j'ai raccroché mon casque. Il faut dire que la course n'a jamais été une réussite pour moi, mais elle a eu au moins le mérite de me permettre de côtoyer le monde de la mécanique qui devenait de plus en plus familier.

Pouvez-vous nous parler de votre premier vrai contact avec les voitures ?

Quand j'ai atteint l'âge de dix-huit ans, j'ai eu envie d'une voiture. Mais c'était un rêve difficile à réaliser car en plus du manque d'argent, je n'étais pas un bon élève et j'avais échoué au bac. Heureusement, ma grand-mère est venue à la rescousse et, pour me consoler de cet échec, elle a mis à ma disposition ses économies, 4.000 Francs à l'époque. Avec ce petit pécule, il fallait que je me trouve une voiture.

Je me suis donc payé une MG pourrie de 1958 qui avait déjà 115 000 km au compteur. Elle était sur les genoux. Il fallait refaire le moteur, la peinture et la garniture avec ce budget.

J'ai roulé avec deux ans, c'était ma voiture de tous



Trois inconscients chanceux.

Biographie



Ma première Jeep. 1973

- 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 ;

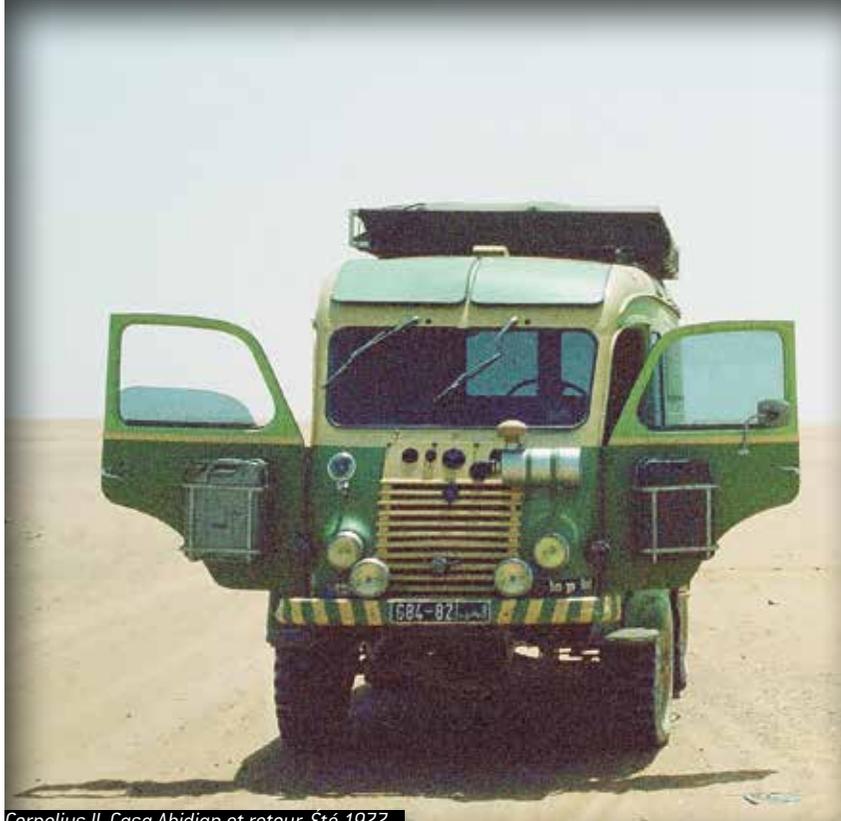
HERVÉ ARNONE-DEMOY

les jours. Mais elle était, bien que fort sympa, déjà démodée. Sur les routes, on voyait circuler des bagnoles plus modernes telles que les MGB ou les Alfa Romeo avec leurs lignes plus tendues. Et on commençait même à apercevoir les premières Porsche 911. Sincèrement, j'étais loin d'être amoureux de cette voiture, mais « quant on n'a pas ce que l'on aime, il fait aimer ce que l'on a ! » Je me rappelle l'avoir débusquée grâce à l'annonce d'un particulier qui m'a supplié de lui prendre aussi une Chevrolet 55 décapotable ! Il voulait me la laisser pour 1.000 Dirhams !

Rapidement, j'ai commencé à trouver ma petite anglaise trop poussive avec ses modestes 65 ch. À cette époque, j'avais le béguin pour l'Austin Healey 3000 qui avait un look plus viril et surtout un moulin de 150 ch. J'en avais trouvée une à la base américaine de Kenitra, mais je n'ai malheureusement pas pu l'avoir, ayant raté le rendez-vous à cause d'une grosse grippe qui m'avait cloué au lit. J'ai continué donc à chercher, mais sans résultat. J'allais souvent voir Albert Benchaya, son garage, sur le boulevard Roudani, regorgeant de voitures de sport, dont quelques-unes mises en vente par le palais. Mais mon rêve a tourné court quand, après une année de recherche, je n'avais toujours rien obtenu. Résigné, je suis parti en France pour poursuivre mes études, où j'ai trouvé pas mal d'annonces, mais je n'avais malheureusement pas la somme nécessaire.

Après moult péripéties, l'issue s'avéra heureuse, puisque ma mère accepta de me payer la voiture de mes rêves à la suite (enfin !) de mon succès au bac (pour la modique somme de 5.500 Francs !

Comme la MG, elle avait besoin de quelques travaux, et je l'ai donc bricolée avant de l'utiliser. Toutefois, cette voiture m'a réservé une mauvaise surprise quand son moteur a cassé. Ce fut alors l'occasion de me mettre à la mécanique auto, non seulement en refaisant le moteur moi-même, mais en me permettant également de le gonfler pour qu'il dégage plus de puissance. Une compétence acquise en partie grâce aux documentations spécialisées dans le domaine, mais aussi grâce à un ami, Gilbert Cortes, extraordinaire technicien et motoriste, qui, durant des années, a été mon maître à penser en quelque sorte. Je suis reparti avec la Healey en France et je l'ai gardée deux ans. À son



Cornelius II. Casa Abidjan et retour. Été 1977



Cornelius II. De retour du Cap nord



Cornelius III. Dans l'Atlas



Cornelius I. Mon premier camion 4x4.

volant, j'ai senti de belles sensations, entre autres sur le trajet Paris-Lyon que je parcourais en 2h 45, à 190 km de moyenne !

À partir de ce moment-là vous avez dû commencer à rêver à plus de puissanceE

Effectivement. Après la « Big Healey », comme la nomment les Anglais, j'ai commencé à rêver grosse puissance et j'ai voulu trouver une AC Cobra.

Je me suis mis à en chercher une un peu partout dans le monde. J'ai correspondu avec tous ceux que je connaissais en France, en Angleterre, en Allemagne et aux USA. J'ai même écrit à des célébrités comme le photographe Hans Furer,

qui en avait une, ou à Beltoise, qui ne m'a jamais répondu. Un an après, le propriétaire d'une Cobra 4.7 dans la région de Lyon m'a répondu qu'il ne voulait pas vendre la sienne à moins d'avoir en contrepartie un exemplaire de la Porsche 550 RS. Entre-temps, un jeune ingénieur m'avait proposé une Corvette 57 pour 1.000 dirhams.

Cela ne me disait rien. Je l'ai finalement acquise malgré tout pour 800 dirhams. Mais je me suis dit, en partant de chez lui, que si je devais démonter une seule bougie, je la jetterai à la mer (riresE). Et là, cela a été le début de l'engrenageE Le vendredi soir, je l'ai rentrée au garage et le dimanche, elle était en pièces détachées ! C'était le plaisir de tout démonter et de tout remettre en état. Je me rappelle que je n'avais pas autant d'aisance à mes débuts. Le premier moteur que j'avais démonté à l'âge de quatorze ans était celui de mon Solex et j'étais revenu de chez moi, en ville, en pédalant (riresE). Je me suis nettement amélioré depuis, à force d'user mes fonds de culottes dans les garages. Entre-temps, j'avais fait un IUT en génie mécanique. Cette formation m'a donné du recul sur les détails de la technique sans m'apporter toutefois de connaissances propres à la réparation automobile.

Le résultat des travaux effectués sur la Corvette a été extravagant. La voiture ne passait pas inaperçue avec sa peinture vert olive métallisée, son intérieur chocolat et ses ailes saumon, un drapeau américain grandeur nature ornant le capot ! Cette corvette, je m'en suis séparé pour 5.000 dirhams, à la force du poignet, la cédant à un marchand d'autos de Kenitra qui l'avait déjà revendue aux États-Unis avant même de me l'avoir achetée, probablement cinq ou six fois plus cher ! Il



Cornelius II. Sur la route du Cap nord.

HERVÉ ARNONE-DEMOY

faut dire qu'à cette époque les Américains étaient déjà férus de voitures anciennes.

Réunissant l'argent de la MG, de la Healey et de la Corvette, j'ai pu enfin avoir la Cobra de mes rêves, qui se trouvait en Suisse et ce, grâce à l'aide de René Yves Joseph. Je l'ai payée 18.000 francs, que j'avais emportés à Lausanne cachés dans mes chaussures.

C'était un modèle de 1964 (en réalité de 1962, ce que j'ignorais, mais ça c'est une autre histoire !), que j'ai ramené à Casablanca et sur lequel j'ai travaillé pendant un an. Elle était sublime et diaboliquement performante (320 cv pour 900 kilos ! 13.2 au 400 m. et 23.5 aux 1.000 ! Je m'en suis servi pendant deux ans.

Mais comme la voiture était immatriculée en France et que je l'avais déjà sortie deux fois du Maroc, je n'avais plus le droit de la garder ici.

De plus, je traversais une période existentialiste de ma vie et j'avais envie de voyager avec mon copain.

J'ai donc décidé de vendre la Cobra, mon seul capital à l'époque.

Après de nombreuses propositions, elle a « atterri » en France, chez quelqu'un qui habitait à peine à 12 km de chez moi ! Simplement incroyable.

Vos acquisitions ultérieures ont-elles été caractérisées par cette même recherche de puissance ?

Après la vente de la Cobra, n'ayant pas pu concrétiser mon projet de grand voyage, je me suis mis en tête, incité par un ami photographe de mode à New York, de partir vendre la Citroën Traction Avant toute déginguée que j'avais achetée l'année précédente pour 500 dirhams au Maârif et fini de restaurer entre-temps.

Je l'avais inscrite à deux ventes aux enchères, mais je les ai ratées car le bateau est arrivé bien plus tard que prévu.

J'aurais pu la vendre facilement, mais comme les gens m'arrêtaient sans arrêt pour l'acheter, j'ai pris la « grosse tête » et mis probablement la barre trop haut. Au bout de quelque temps, j'ai été obligé de rentrer au Maroc car je n'avais plus d'argent.

Grâce à un copain américain de la région, Jim Moody, j'ai pu la mettre en dépôt-vente dans le prestigieux garage de Luigi Cinetti, importateur Ferrari pour l'Amérique du Nord et siège du très fameux North American Racing Team (NART), champions du Monde -en je ne sais plus quelle



«The Cobra» après restauration.



«The Cobra» en dérapage sur le sable.



3 propriétaires de la Cobra réunis à Retromobile.

année-, devant les Ferrari d'usine, me semblait-il. Mais mon ami photographe, qui avait une procuration pour la récupérer, l'a sortie peu après et l'a utilisée pour ses déplacements. Je ne sais pour quelle raison, mais la boîte à vitesses ne lui a pas résisté et a lâché...

J'ai donc dû repartir aux USA avec, dans mes bagages, une boîte trouvée par le plus grand des hasards à la « jolia » de Derb Ghallef !

Une fois réparée, J'ai pu la laisser en vente chez Victor Grosman, importateur bien connu de Maserati, Jensen et Citroën pour toute la Côte Est. La transaction était sur le point d'être conclue avec un « barbeau » de Harlem, qui avait craqué pour la voiture, malheureusement, la boîte s'est



La Cobra» retrouvée sur un stand à Retromobile.

HERVÉ ARNONE-DEMOY

coincée à nouveau et la vente n'a pas eu lieu. La belle traction a finalement été abandonnée là-bas et perdue définitivement...

De retour au bercail, mes économies fondant à vue d'oeil, j'ai complètement changé de philosophie et décidé d'acquérir une Rolls-Royce.

Je suis donc parti à Londres, toujours avec l'argent dans les semelles de mes godasses et j'ai acquis une Silver Cloud One de 1959. Il fallait voir la tête des douaniers, interloqués, voyant un jeune de 28 ans, pas rasé, chevelu et sans profession au volant de la prestigieuse anglaise!

Lors du trajet, j'ai eu une panne de carburant en Espagne et je n'avais que 200 dirhams en poche, que je ne pouvais pas changer en pesetas. Je me suis arrêté dans une station-service où je n'ai pu me ravitailler que grâce à la gentillesse du patron qui m'a fait confiance.

Je suis rentré avec ma Rolls au Maroc et je l'ai gardée une année et demie. Puis je l'ai cédée à un ami en échange d'une Jaguar Type E et de quelques sous.

Peu avant, j'avais acquis une autre voiture française, plus prestigieuse et plus sportive, une Facel Vega Facellia de 1959, que j'avais récupérée à la ferraille, à Sbata. Elle était dans un état de délabrement total et, en plus, elle n'avait plus de train avant car il avait été vendu pour servir d'essieu à une charrette, partie à Berrechid, m'avait-on dit.

Après l'avoir cherché en vain dans tous les souks du coin, dans l'espoir de le récupérer, je n'ai plus eu d'autre choix que d'aller en trouver un en France.

Je roulais souvent, à l'époque, avec un véhicule que j'utilise encore aujourd'hui, et que j'affectionne particulièrement, surtout l'été : une Jeep Hotchkis que j'ai « déguisée » en Willys de l'armée US de la dernière guerre.

Comment faites-vous pour la restauration ?

C'est un point qui me tient à cœur. Peu de gens ont la chance d'avoir leurs pièces de collection à côté d'eux. Personnellement, j'avais mes voitures à vingt mètres de mon lit, ce qui me permettait souvent de travailler jusqu'à des heures tardives. Il m'arrivait parfois de rentrer du bureau et de bosser sur une voiture jusqu'à deux heures du matin. Mon plaisir, c'est d'acheter une épave et de la faire revivre de mes mains. C'est d'ailleurs un sujet de

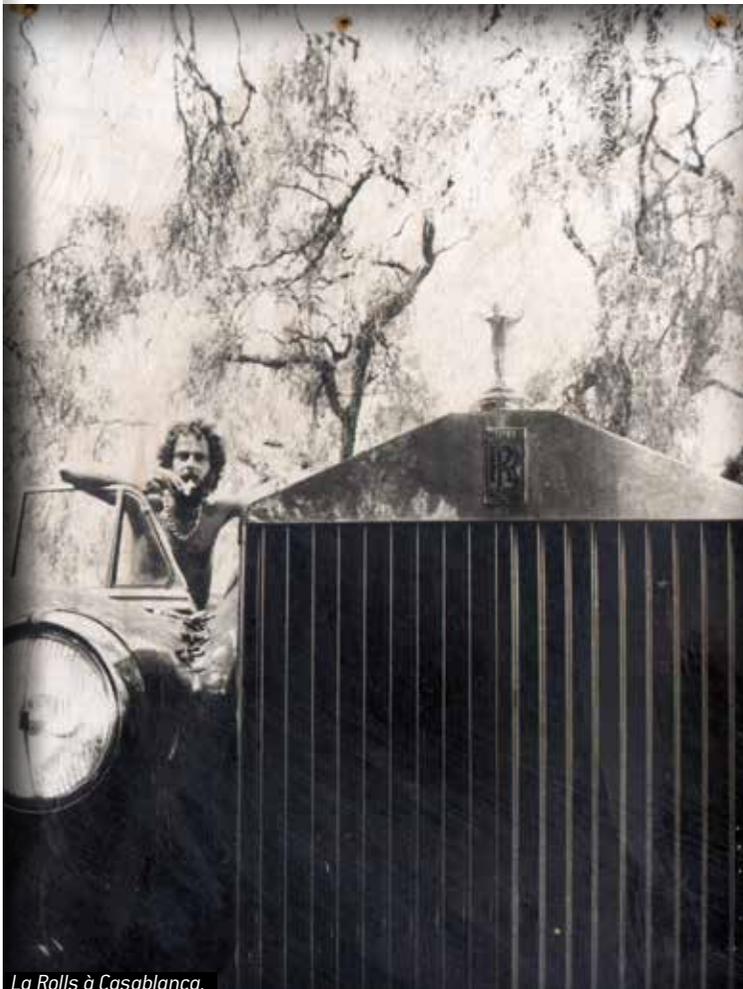


Dans le plus pur style «Jack Findley». Mohamedia 1968

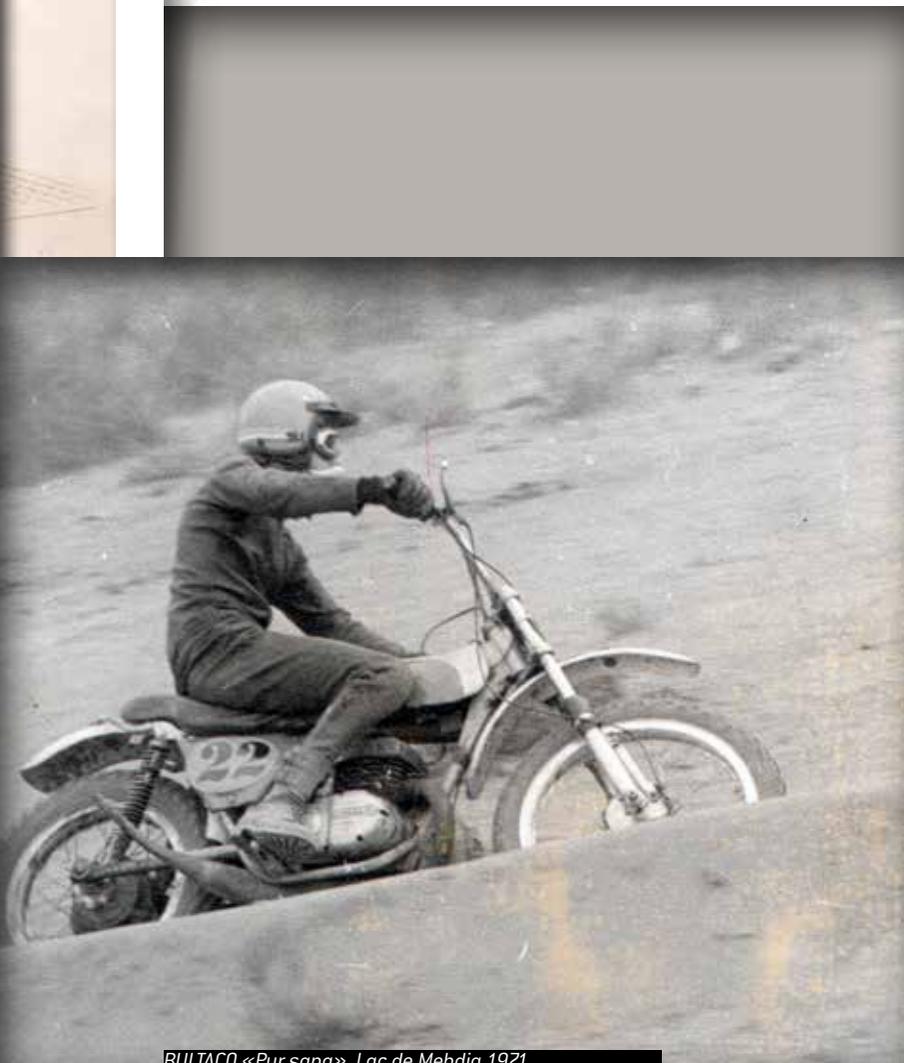
polémique avec mes amis qui ne comprennent pas que je puisse passer autant de temps à restaurer des voitures. Je suis capable de travailler deux mois avant de peindre une voiture. J'aime modeler, toucher, parce que c'est au toucher qu'on traque les dernières irrégularités sur les surfaces et sur les galbes.

Une voiture, quand elle est peinte, si des défauts apparaissent, c'est trop tard, mais tant qu'elle n'est pas peinte, on ne les voit pas. On les perçoit à la main, et mieux de la gauche, parce que cette main travaille moins que la droite et que sa peau, donc, est plus sensible ! On sent, à la main, des défauts invisibles à l'œil nu.

C'est une manie pour ainsi dire. Je tente d'atteindre la perfection que j'ai rencontrée sur quelques voitures France et sur beaucoup de voitures aux États-Unis et en Allemagne. J'ai beau essayer d'égaliser ou même d'approcher ce niveau de restauration, je n'y parviens pas vraiment et ça me désole un peu. Peut-être un manque de savoir-faire.



La Rolls à Casablanca.



BULTACO «Pur sang». Lac de Mehdia 1971.

Je crois que la Ferrari est parfaite en matière de carrosserie. Cela a été un travail de longue haleine car rien que le masque, j'ai dû le refaire trois fois. Quant à sa peinture ainsi que celle de la Type E, quasi irréprochables, je les dois à mon copain Hicham Dahmani, un professionnel passionné dans le domaine. Cela étant, je reste quand même assez satisfait quand je regarde mes voitures.

Qu'est-ce qui est le plus difficile à restaurer dans une voiture ?

Fréquemment, les gens pensent que la remise en état de la mécanique est l'exercice le plus difficile. C'est faux, car un moteur, c'est en général relativement facile à refaire. Ce qui est plus délicat, en revanche, c'est la perfection d'une préparation de la carrosserie avant la peinture.

Pour la sellerie, c'est encore autre chose. La réfection d'un intérieur en respectant le modèle d'origine peut s'avérer peu évidente pour certains modèles très rares. Je bute actuellement sur un problème de cette nature depuis un an avec une Fiat 1100 ES de 1951.

Ma recherche de documents précis et de quelques pièces d'origine n'a toujours pas porté ses fruits pour cette dernière. La patience est également une vertu dont doit se prévaloir tout restaurateur qui se respecte. Pour l'exemple, le montage de la garniture des portières de ma Buick dont chacune m'a pris une bonne demi-journée de cinq heures ! Et pour refaire l'ébénisterie de cette même voiture, j'ai dû attendre un an et demi. C'est une peinture en imitation bois que je n'arrivais pas à faire moi-même. J'ai donc contacté en France des spécialistes de ce qu'on appelle le « trompe-l'œil ». Il fallait que je les motive, puis que je transporte les pièces à traiter à Paris. Après cette longue attente, j'ai reçu les éléments avec comme consigne de les laisser sécher pendant une année supplémentaire avant de les vernir.

Bref, pour bien faire, il ne faut pas être pressé, il faut aimer et il faut aussi parfois trouver les gens compétents.

Et pour les pièces de rechange ?

Pour les pièces de rechange, d'une marque à l'autre, c'est très variable. Il y a d'abord le cas des voitures de grande série comme les Jaguar, Triumph et autres MG, par exemple. C'est le plus simple puisqu'il est plus facile de trouver des pièces de Jaguar Type E 1964 que celles d'une Renault 1980 ! Il existe des dizaines de sociétés spécialisées dans la commercialisation et la fabrication de pièces de ces marques en Europe et aux USA.

Il est vrai que cela facilite énormément la tâche, mais ça démystifie quelque part le travail du

HERVÉ ARNONE-DEMOY

restaurateur.

C'est aussi le cas des allemandes, quoique les pièces soient plus chères. Pour Porsche, on recense une bonne dizaine d'entreprises spécialisées. Pour les italiennes, c'est un peu plus compliqué car certaines pièces d'origine sont difficile à trouver. Nous avons ensuite le cas des voitures rares qui représentent souvent un casse-tête. Ainsi, j'ai passé trois ans pour me trouver un poste radio d'origine pour ma Nash-Healey. Je me prends également la tête depuis trois ans pour refaire les compteurs de la Fiat 1100 ES. J'ai trouvé quelqu'un en Italie qui a des pièces, mais il me met des bâtons dans les roues parce qu'il veut acheter la voiture ! Circulez, y a rien à vendre !

Quand je voulais refaire un moteur, je me tournais souvent vers Jean Villequin, qui me donnait des conseils pointus et m'a fait des boulots de folie à des prix souvent dérisoires. C'est grâce à lui que j'ai pu faire revivre le moteur de la Ferrari 330.

Parfois, il m'arrive de me débrouiller tout seul. En effet, j'ai eu le bonheur d'acheter un petit tour pour faire des bricoles. Mais je n'ai pas la



prétention de fabriquer des pièces pour refaire des moteurs. Il s'agit essentiellement de pièces simples et de petite taille. Je réalise aussi parfois d'autres pièces à la main en utilisant différentes techniques artisanales.

J'ai la chance d'avoir eu près de moi un garnisseur qui a du métier. J'ai le goût, l'amour et la technique, et lui la pratique. Il y a une espèce de symbiose entre lui et moi qui nous permet d'obtenir des résultats satisfaisants. S'agissant de la matière première, je m'approvisionne parfois sur le marché local pour les cuirs, mais surtout pour les skaï et



Des collaborateurs sans lesquels toutes ces voitures n'auraient probablement pas été terminées.



«Père» et «Mère» jouant les acteurs. 1976

les similis qu'on trouve ici plus facilement qu'en Europe !

Quant aux détails de restauration, je m'appuie sur des photos ou des manuels que je trouve dans des salons comme Rétromobile, en France, Essen, en Allemagne et Hershey aux États-Unis, ou encore par correspondance. En adhérant à un club on peut également recevoir des photos et des informations.

Comment évaluez-vous la pratique de la collection automobile au Maroc ?

Je n'ai pas vent de la nouvelle réglementation qui, dit-on, devrait favoriser les collectionneurs. Un de mes anciens étudiants m'a dit que le concept de la carte grise de collection est en train de naître au Maroc. Je ne sais pas si c'est vrai. Je pense honnêtement que les autorités ont d'autres chats à fouetter que de s'occuper des collectionneurs. Il est vrai qu'ils nous ont redonné la gratuité des vignettes. C'est déjà bien. Par ailleurs, les assureurs n'ont pas encore réussi à nous proposer un contrat collection alors qu'on en trouve partout en Europe et dans le Monde. De plus, la plupart des assureurs ici ne sont que des filiales d'assurances européennes. Pourquoi ne proposent-ils pas ici le même produit ? En plus, ça ne leur coûterait rien, c'est tout fait, tout mâché et, de surcroît, le risque est minime par rapport aux voitures d'usage courant.

Un autre problème, d'ordre esthétique, est celui des plaques minéralogiques. Je trouve personnellement qu'il n'y a pas de réelle entrave à ce que les voitures de plus de 25 ans gardent leurs anciennes plaques minéralogiques vu que le numéro original figure sur les nouvelles cartes-grises. Les autorités doivent à mon avis faire preuve de flexibilité à cet égard.

Quand au contrôle technique qui est parfois sujet



Corvette de 1957. Fallait oser !



Début d'une grande maladie, «La Collectionite».



Le Buggy en plein action.

HERVÉ ARNONE-DEMOY

à débat, il ne pose à mon avis aucun problème particulier. À ce sujet, il est important de lever la confusion entre le contrôle classique qui permet à une voiture de circuler, attestant de son bon état, et le contrôle d'identification qui, lui, doit être joint au dossier de mutation, permettant ainsi le transfert de propriété au nouvel acquéreur.

Il est question de créer une association regroupant les collectionneurs. Qu'en pensez-vous ?

Nous avons connu, il y a une quinzaine d'années, un précédent. Il s'agissait du Royal Auto Rétro, sorte d'association de collectionneurs dont MM. Exsset et Régitz étaient les piliers. J'étais, bien sûr, de la partie avec d'autres copains et nous avons organisé une sortie ainsi qu'une exposition de voitures sur l'avenue Hassan II. Mais à mon humble avis, ils ont mal ciblé les besoins des membres. Il aurait été plus judicieux d'investir dans un local, dans l'achat d'outillage, dans la création d'une bibliothèque et d'un club house, etc. Bref, un cadre convivial où les collectionneurs auraient pu se réunir, discuter et trouver une aide concrète. Les membres, une bonne cinquantaine dès le début, seraient restés. Faire revivre ce projet aujourd'hui ne peut apporter que des avantages. Je serais le premier à aller aux assemblées, à verser ma cotisation et à donner un maximum de renseignements et, éventuellement, de conseils et de bouquins. Mais surtout pas à participer à des sorties ou des rallyes. Je serais certainement un membre honoraire, mais pas un membre actif ! C'est mon côté individualiste...

Que représente pour vous le Rallye Classic du Maroc ?

J'admire énormément ce Rallye et son organisation. Le décès de son organisateur, que je n'avais malheureusement connu que quelques semaines avant sa disparition, m'a beaucoup touché. C'est une très belle manifestation qui, de plus, fait découvrir et aimer notre beau pays aux collectionneurs étrangers. Mais je n'ai jamais été chaud pour y participer car je suis un solitaire et ce genre de rassemblement ne me branche pas du tout. Si je devais le faire, je pense que ma 911 de 1975 serait la plus appropriée pour effectuer ce périple. L'Austin Healey et la TR5 pourraient également faire l'affaire.



3 ans de restauration pour cette Nash-Healey carrosserie Pinin-Farina de 1953, cadeau de mon ami René-Yves.



MGA de 1959 en cours de restauration.



Austin-Healey 3000 B68 de 1968. L'une de mes préférées.

HERVÉ ARNONE-DEMOY



Mercedes 300 SE cabriolet de 1966 après une très dure restauration.

Comment envisagez-vous l'avenir ?

Pour l'instant, mes enfants ne s'intéressent pas encore à ce patrimoine. J'espère qu'avec le temps, mon fils Jérémie s'y mettra. Aujourd'hui, cette collection devient de plus en plus difficile à gérer pour moi. Je me demande si je ne devrais pas commencer à me défaire de quelques pièces. Mais c'est très dur car « choisir, c'est renoncer ! » J'ai vendu deux autos ces trois dernières années, à chaque fois parce que je me sentais un peu las et déprimé : une Citroën Maserati de 1969, en parfait état, et une Porsche 356 pré A de 1951. Mais je le regrette amèrement aujourd'hui encore ! Je pense donc réfléchir encore un peu, et essayer de terminer ce que j'ai entrepris avant de prendre une quelconque décision.



BMW Motorrad
K 1600 GTL

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire



QUAND LES DISTANCES DEVIENNENT DES ESPACES DE LIBERTÉ.

La nouvelle BMW K 1600 GTL incarne avec style toute la philosophie du Grand Tourisme. Pour vous faire vivre des sensations uniques de conduite, elle allie subtilement le dynamisme au confort et fait des longues distances des espaces de liberté. Son moteur six cylindres en ligne, le plus compact jamais monté sur une moto de série, développe une puissance de 160 ch. Le châssis parfaitement équilibré de la nouvelle BMW K 1600 GTL, associé à plusieurs modes de conduite, vous garantit une souplesse et une maniabilité à toute épreuve. Des technologies innovantes comme le phare de virage adaptatif (une première mondiale pour une moto) ou le Multi-Controller, assurent une parfaite maîtrise de la route, en toutes circonstances. Venez découvrir la BMW K 1600 GTL chez Smeia et son réseau.

NOUVELLE BMW K 1600 GTL. UNSTOPPABLE TOUR.

Smeia

Importateur exclusif

47, boulevard Ba Hmad
20300 Casablanca

Tél. : 05 22 40 07 00/01

e-mail : contact@smeia.com

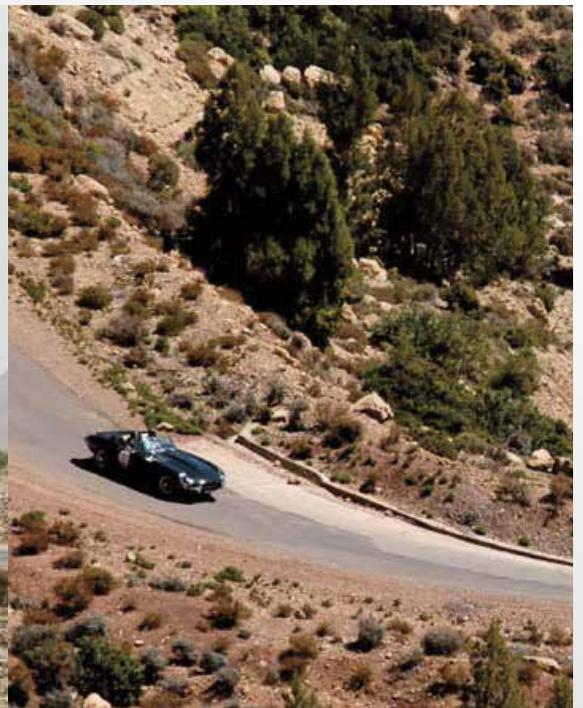
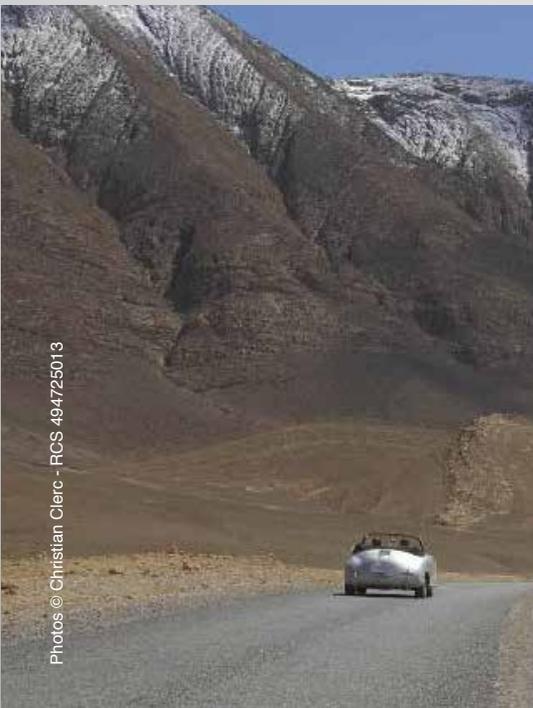
Réseau Smeia

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

Photos © Christian Clerc - RCS 494725013



2012
MAROC CLASSIC
La Route du Coeur®

L'ALLURE N'EST PAS QU'UNE QUESTION DE VITESSE.

19^{ÈME} ÉDITION DU 17 AU 24 MARS 2012

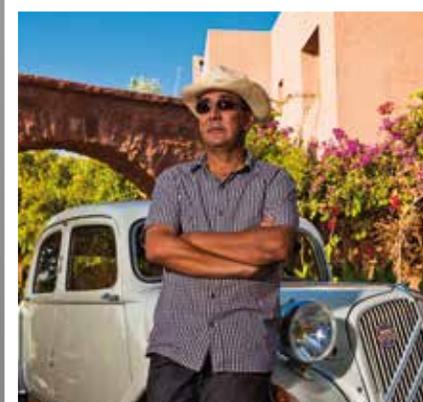
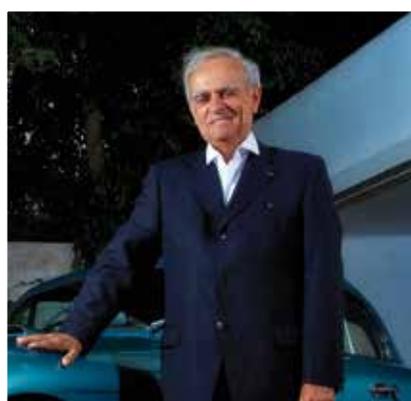
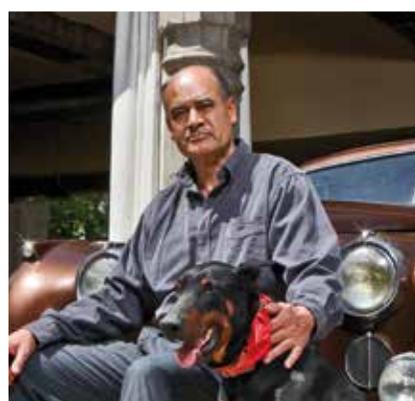
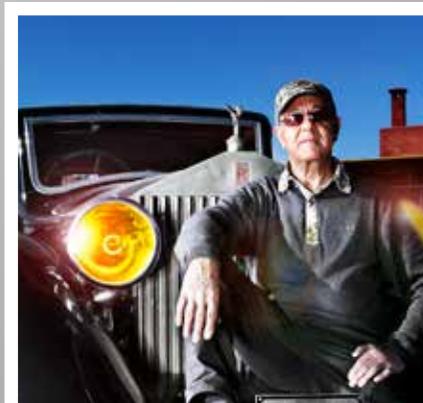
SOUS LA PRÉSIDENCE D'HONNEUR
DE SON ALTESSE ROYALE
LE PRINCE MOULAY RACHID

WWW.RALLYE-MAROC-CLASSIC.COM



DOSSIER

LES GENTLEMEN DRIVERS DE L'ANNÉE **2011**



DOSSIER

par Geraldine Dulet

MAX COHEN OLIVAR

L'HOMME AUX 400 COURSES !

Max Cohen Olivar est le champion de course automobile le plus récompensé mais également le plus charismatique du pays. « Ancien » depuis toujours puisqu'ayant débuté très tôt, dans les années 60 à Casa, Max Cohen Olivar ne lâche toujours rien repoussant son arrêt définitif de la compétition dans deux ans...lorsqu'il fêtera son cinquantenaire de course automobile.





MAX COHEN OLIVAR



A quel âge avez-vous eu le désir de piloter des voitures ?

Depuis tout petit, j'ai toujours aimé la compétition quelque soit le jeu. Les Dinky Toys, les petites motos, le vélo, tout était sujet à la compétition. Très jeune, vers 13 ans, j'ai commencé à suivre mon frère aîné et à conduire des renault dauphine, des fiats 600 dans des circuits fermés et à l'âge de 15 ans, j'ai fait mon premier tonneau. Il a été dit et écrit que j'étais doué dès les débuts. J'ai toujours aimé la compétition au dessus de tout même, si je puis, dire de la joie d'être premier. C'est une satisfaction énorme de gagner, certes, mais pas aussi forte que celle ressentie lorsque je maîtrise mon véhicule poussé dans ses derniers retranchements et que je sais que je suis entrain de faire de faire quelque chose de bien. C'est une inestimable sensation.

Quels ont été vos premiers pas dans l'univers de la course automobile ?

Un petit peu dispersés, peut-être, d'où le fait qu'aujourd'hui je me sente autant concerné par la formation des jeunes pilotes doués. Car des pilotes qui ont un bon équilibre et qui ont de fortes pointes de vitesse, on peut en trouver 8 sur 10.

Devenir professionnel est une toute autre histoire sur le plan mental et même physique, de nos jours. En ce qui me concerne, j'avais une famille fortement réfractaire à ma passion car j'étais, depuis toujours, un garçon hyperactif qui revenait accidenté à la maison ou parfois pire lorsqu'à 14 ans renversé par une voiture, j'ai eu la jambe broyée et suis resté alité durant huit mois. Ma mère est décédée à l'âge de mes 15 ans et mon père a dès lors catégoriquement refusé de m'aider dans ce domaine. Comme c'est un sport coûteux, mon père se refusait de m'offrir une voiture de course et pensait ainsi me bloquer un petit peu. C'est avec l'argent de l'assurance d'un accident où, gravement blessé à la colonne vertébrale, j'ai reçu une prime phénoménale pour invalidité à 50% que je me suis offert une Gordini. Mon père en était véritablement furieux (rires). Après, j'ai été un pilote semi-pro grâce au sponsoring de Primagaz qui a financé de grandes courses mais je n'ai pas été professionnel en raison du fait d'un environnement familial qui ne me canalisait pas suffisamment. Ayant reçu une éducation classique, j'étais partagé entre plusieurs choses : il y avait les études, HEC Lausanne, que j'ai faites à reculons mais je les ai faites, ma situation à construire, le





décès de mon père durant mes 24 ans, autant de faits tangibles qui ont freiné mon accès à la nécessaire rigueur de vie au niveau professionnel. Ce qui ne m'a pas empêché de courir 10 années au Championnat du Monde des sports prototypes et 23 fois aux 24h du Mans.

Quel est votre rapport avec la peur durant une course ?

On pense toujours que l'on est immortel et puis un jour, dans votre course, un pilote se tue alors la peur vous envahit avant d'entrer dans le cockpit mais parallèlement un mécanisme de défense se déclenche et vous vous dites que statistiquement l'événement ne peut pas se répéter dans la même épreuve. Alors de cette peur, vous vous sentez délivré. Malgré la douleur, la course continue et reprend ses droits.

DOSSIER

du mois

KAMIL ELKHOLTI

50 SPORTIVES PLUS TARD

Kamil el Kholti possède l'élégance dont tout gentleman driver rêve : la profonde et sincère passion pour les sportives anciennes, un état d'esprit que certains définiraient, à juste titre comme « chevaleresque ». De sa première MGTF à son parc, qui a vu se succéder près d'une cinquantaine de voitures, il a à côté de ses multiples activités extra-professionnelles, orientées vers la vie associative : Jeune chambre économique, Lions'club et bien entendu le golf et le sport automobile, toujours cultivé un goût sûr et très affirmé.



Des circuits des années 60 au Rallye Maroc Classic dont il est l'une des pierres angulaires, avec l'équipe fondatrice de Dominique et Jean-François Rageys, il a été et demeure un acteur de la culture automobile au Maroc, connu et reconnu par tous. Rencontre avec un Monsieur dans toute l'acceptation du terme, avec l'élégance pour style de vie.

KAMIL ELKHOLTI

Quel est votre premier souvenir de circuit ?

Une course assez catastrophique avec une Triumph en 1964 [rires]. La première . J'ai commencé réellement à obtenir quelques résultats en course avec la Dauphine Gordini et lorsque je partageais une saine émulation avec des camarades comme Max dans une ambiance absolument fantastique. Nous étions amateurs, passionnés, solidaires, toujours prêts à nous entraider pour réparer les voitures, le soir après les essais. Le Maroc a eu de grands pilotes comme André Guelfi, Jean Deschazeaux, Robert Lacaze et Max Cohen Olivar, qui commençait à se faire un nom et a su persévérer, grâce à son talent, pour concilier la course automobile et ses activités professionnelles. Aujourd'hui, c'est un autre monde. Le sport automobile s'est réellement professionnalisé. Le jeune Mehdi Bennani, grâce à ses qualités est certes en train de percer, mais c'est difficile. C'est un sport dur, exigeant, coûteux, où il y a beaucoup d'appelés et peu d'élus. Pour ma part, j'ai fait de la compétition auto avec des résultats corrects, jusque dans les années 72. Ensuite, il m'a été de plus en plus difficile

de concilier cette passion-là avec ma carrière professionnelle. Et je me suis mis au golf avec autant d'engagement et de plaisir

Votre implication dans le Rallye du Maroc Classic est continue. Vous l'avez suivi depuis ses débuts ?

Après une période d'arrêt, j'ai repris goût aux sportives anciennes dans les années 80, où j'ai acheté une Iso Rivolta en état d'épave. C'est le type de la voiture italienne hybride avec un moteur américain Chevrolet et une carrosserie italienne Bertone, un modèle très intéressant. En retrouvant le virus de la course, j'ai retrouvé le milieu et notamment beaucoup d'amis, dont un certain Jean-François Rageys, qui avait organisé le Rallye du Maroc lorsque celui-ci était inscrit au Championnat du Monde. Fondateur, organisateur et promoteur du Rallye Maroc Classic, il a décidé de l'organiser en 1993.





En ce qui me concerne, j'y ai participé dès la seconde édition et j'ai beaucoup aimé ce concept de rallye, les gens qui l'organisaient, l'état d'esprit, qui y règne, la conjonction de l'amour pour les belles voitures et pour les régions somptueuses que nous traversons au Maroc. Je n'ai plus jamais manqué une édition en tant que participant et je m'implique du mieux que je peux dans la communication du Rallye, ainsi que dans son action sociale. Pour tous ses participants qui viennent du monde entier avec 17 pays représentés, le Rallye est vraiment l'occasion de se retrouver autour de notre passion commune [rires]. C'est aussi pour mes amis, les participants marocains, une occasion inouïe de découvrir la beauté de leur pays que certains connaissent fort mal.. Avec entre 65 et 70 équipages, le Rallye exige une organisation exceptionnelle, avec un encadrement de près d'une cinquantaine de personnes (accueil, contrôleurs, mécaniciens, informaticiens, médecins, etc). Il s'agit d'assurer un hébergement haut de gamme, tout en gardant l'esprit convivial du Rallye.

Vous évoquez votre implication dans l'action sociale du Rallye. En quoi est-ce si important pour vous ?

Après quelques éditions du Rallye Classic où nous étions un peu plus rôdés et, il faut le dire, heureux de découvrir le Maroc rural, l'idée de nous organiser pour aider des gens défavorisés est venue naturellement, si je puis dire. Cela étant, nous ne voulions pas quelque chose de trop formel, telles que certaines associations le pratiquent ou le pratiquaient encore à l'époque, avec à mon sens trop de protocole et de distance entre les différents acteurs. Notre choix s'est porté vers « L'Heure Joyeuse », parce que cette association a toujours défendu l'idée de partenariat et non d'assistanat. Lors d'un bivouac en 2000, durant le Rallye Classic, une vente aux enchères a été organisée pour financer une opération cartable pour les écoliers de la région de Tata et avons récolté 75 000 DH. L'année suivante 164 000 DH. Pour obtenir un total sur onze années de 5 millions et demi de dirhams levés lors de ces successives ventes aux enchères et autres contributions (sociétés partenaires, tombolas, dons individuels etc...) totalement reversés à L'Heure Joyeuse ce dont nous ne sommes pas peu fiers, car croyez-moi, c'est très difficile de maintenir les recettes au même niveau chaque année. Il nous faut être imaginatifs comme avec ce Trophée des 1^{ères} 24h du Mans (offert par Bernard Consten) qui est monté à 130 000 DH ou encore trouver des dons comme des tableaux de Hassan Glaoui ou dernièrement Mehdi Qotbi, cette année Michel Legrand, Malika Agueznay et Mahi Binebine nous ont promis leur aide. Nous organisons également un concours de peinture qui nous a permis de faire découvrir aux enfants lauréats d'Irgherm la mer à Casablanca et ce pour la première fois de leur vie. Cette action dite « la Route du Cœur » s'est développée naturellement. Ce n'est pas si difficile que cela d'agir pour les autres. Cela demande un peu de volonté et une détermination sans faille, année après année.

DOSSIER

MEHDI BENNANI

LA HARGNE DE GAGNER



Après s'être illustré à tous les niveaux de la compétition en monoplace, à l'exception de la formule 1, Mehdi Bennani est aujourd'hui le seul pilote arabe et africain à participer au championnat du monde WTCC. Arrivé à maintes reprises aux portes de la F1 sans pouvoir l'intégrer, aujourd'hui, il n'en démord pas et croit dur comme fer à sa bonne étoile. Retour sur un parcours qui force le respect.



MEHDI BENNANI

Votre accession à la World Series by Renault et à la F3000 vous a rapproché du pinacle. De quelle manière, ces deux expériences vous ont-elles marqué ?

Mon démarrage dans la World Series by Renault en 2005 n'a pas été de tout repos, car l'enjeu à relever était de taille. Il fallait en effet que je pilote une monoplace d'une puissance de 600 cv et qui ne pèse pas plus de 500 kg sans faire de tests au préalable, faute de budget. Donc, j'ai dû faire contre mauvaise fortune bon cœur et je me suis lancé directement dans la compétition. Ce n'était pas du tout évident, car il fallait en découdre avec des pilotes plus aguerris à plus de 300 km/h entre les rails du circuit de Monaco. Je profite de l'occasion pour rendre hommage au team qui m'a soutenu dans cette épreuve difficile. Au début, j'étais très lent, parce qu'il me fallait du temps pour prendre mes marques. Au bout du troisième tour, je me suis libéré et au fil des tours, j'ai senti que la qualification était dans mes cordes. Au terme des qualifications, j'ai pu décrocher, à mon grand soulagement, une place sur la grille de départ du prestigieux grand prix de Monaco. Ce baptême du feu réussi a été de bon augure pour la suite, puisque je me suis classé dans le top 10 des autres courses que j'ai pu disputer. Malheureusement, le manque de budget m'a encore une fois joué un mauvais tour en m'obligeant à ne disputer que 6 courses sur 12. L'année suivante, j'ai vécu le même scénario dans la mesure où je n'ai été sur la grille de départ que trois ou quatre fois.

En 2007, j'ai franchi le palier supérieur en accédant à la F3000 qui est l'antichambre de la F1. J'ai eu le privilège de participer à toutes les courses du championnat et j'ai fini la saison en apothéose en me classant quatrième lors de la finale qui s'est déroulée sur le circuit du Nürburgring (Allemagne).

Il est important avant de conclure ce point, de souligner que j'ai vécu la période de 2006 à 2008 en pensant constamment à la F1 et en m'accrochant à l'espoir d'avoir très vite une place dans ce championnat. Mon attente était d'autant plus justifiée que j'avais réalisé l'exploit de piloter en F3000, malgré les moyens financiers limités dont je disposais.

Ce qui est grisant pour un pilote c'est la sensation de vitesse. Pouvez-vous nous décrire ce qu'on peut ressentir au volant de monoplaces aussi puissantes ? Et comment arrivez-vous à juguler la peur de l'accident ?

Il faut savoir qu'à ce niveau de la compétition, le résultat peut se jouer au dixième de seconde près. Les performances d'une F3000 sont proches de celles d'une F1. Au départ, j'ai été impressionné en me retrouvant dans des courbes à 270 km/h et en pointant à 300 km/h et plus. Mais ce qui est le plus impressionnant, c'est le freinage de ces voitures. Pour négocier la





première épingle du circuit de Monza par exemple, les monoplaces passent de 300 à 70 km/h sur 50 mètres. À de telles vitesses, il est tout à fait normal de penser au risque d'accident qui peut se produire à n'importe quel moment. Toujours est-il que lors qu'un accident se produit à grande vitesse, le pilote n'a pas le temps de réaliser ce qui lui arrive et généralement, il ne fait que subir. Heureusement, que les normes draconiennes de la FIA ont rendu les circuits professionnels plus sûrs. Personnellement, j'ai fait des sorties et même des accidents assez violents, mais je n'ai réalisé le risque encouru qu'après la fin de la course. Il faut savoir que lors d'une course, chaque pilote est concentré au maximum sur le pilotage, parce que chaque millième de seconde peut faire la différence. Pour le commun des mortels, une seconde c'est insignifiant, mais à l'échelle d'un championnat de F 3000 ou de F1, c'est énorme. La recherche de la performance maximale est une obsession pour tous les pilotes de haut niveau, qui n'hésitent pas à flirter avec la limite pour grappiller des dixièmes de secondes. Mais ce n'est pas qu'une affaire de pilotes, puisque la contribution des ingénieurs est déterminante pour l'obtention d'une voiture compétitive.

Pensez-vous que l'organisation du Grand Prix de Marrakech déclenchera une dynamique permettant de développer ce sport au Maroc ?

C'est justement le but de l'organisation d'une telle manifestation au Maroc. Pour notre pays, c'est un privilège que d'accueillir une manche du championnat du monde WTCC. Cela vous place illico au cœur du sport automobile de haut niveau. Pour donner toute la mesure de l'importance de l'organisation d'un tel évènement, je dirai qu'abriter une manche du championnat du monde WTCC est similaire à bien des égards à l'organisation d'une Coupe du monde de football. J'espère, en tous cas, que le Maroc continuera à organiser le race of Morocco et que ce dernier ne sera que le début d'une série d'évènements de même calibre et pourquoi pas de compétitions plus prestigieuses encore, comme la F1.

Quelles sont à votre avis les actions à entreprendre pour développer le sport automobile au Maroc ?

J'ai l'exemple de la filière FFSA -l'Académie française de sport automobile- en tête. La mise en place de cette filière a permis l'éclosion d'une génération de jeunes pilotes de haut niveau, qui font aujourd'hui l'actualité dans des championnats tels que la F1, le WTCC, la F 3000. Je pense que la mise en place d'une telle académie au Maroc est incontournable pour le développement du sport automobile. Bien entendu, l'investissement dans l'infrastructure est également nécessaire pour la promotion de ce sport. Et je pense que le Maroc a encore beaucoup à faire à ce niveau.



DOSSIER

OMAR
EL BEKKARIUN PILOTE FÉRU
DE VOITURES DE COLLECTION

Passionné d'automobile, le commandant de bord Omar El Bekkari est le plus important collectionneur privé de voitures anciennes du Royaume, une passion qu'il tient de son père. Au fil des années, ce pilote de Royal Air Maroc est devenu un fin connaisseur de belles autos, lesquelles n'ont plus de secret pour lui. Et depuis qu'il est en retraite, Omar El Bekkari passe le plus clair de son temps à bichonner ses merveilles auxquelles il tient comme à la prunelle de ses yeux. Ce précieux patrimoine, dit-il, appartient à ses enfants qui, en s'impliquant pour mieux le valoriser, le lui rendent bien.



OMAR EL BEKKARI

**Comment faites-vous pour dénicher vos bijoux ?**

Au début, j'ai trouvé des voitures par hasard et puis j'ai développé mon flair. J'ai commencé à aller chercher des voitures un peu partout au Maroc. Je m'arrêtais devant des fermes et des maisons anciennes et souvent j'y trouvais quelque chose qui m'intéressait. Après, quand les gens ont su que je cherchais des voitures anciennes, ils ont commencé à m'indiquer les endroits où je pouvais faire mes « emplettes ».

La restauration de vieilles voitures demande-t-elle un effort particulier ?

Elles sont certes moins compliquées que les

voitures d'aujourd'hui parce qu'il n'y a pas d'électronique. Toujours est-il que l'état de certaines voitures nécessite bien plus qu'une simple restauration, carrément une reconstruction. Cela demande un vrai savoir-faire, beaucoup de temps et d'argent. C'est le cas de la 300 SL qui m'a demandé trois ans pour la refaire. J'ai dû la démonter complètement et en rénover toutes les pièces usées pour qu'elle retrouve son éclat. C'est d'ailleurs pour cette raison que les voitures anciennes sont chères. Ce n'est pas parce qu'elles sont rares, mais à cause des travaux de restauration et d'entretien qu'elles nécessitent et qui sont généralement coûteux. Aux USA, la



restauration d'une 300 SL coûte, par exemple, entre 200 000 et 300 000 dollars !

Pouvez-vous nous citer quelques-unes des pièces maîtresses de votre collection ?

J'ai beaucoup de modèles qui sortent du lot, mais je ne veux pas faire de différence entre mes voitures car cela les rendraient jalouses (rires). C'est pourquoi je veille à leur accorder le même traitement en termes de temps et d'attention. Les plus chères et les plus rares sont la Rolls, la 300 SL, la Ferrari 250, la Facel Vega, la Corvette et les Jaguar. Généralement, ce sont les premiers modèles que j'ai pu récupérer. Par exemple, la XK

120 est le premier vrai coupé sport de Jaguar. Certaines voitures ont une valeur inestimable parce qu'elles ont appartenu à des personnalités de haut vol. C'est le cas de la Facel Vega Excellence série 2 de 1961 dont le propriétaire n'était d'autre que feu Mohammed V. Lorsque le mécanicien de ce dernier est parti à la retraite, feu Hassan II la lui a offerte. Quand je lui ai demandé de me la vendre, il a refusé en disant que c'était un cadeau de Sa Majesté feu Hassan II. Des années plus tard, je l'ai achetée des mains de son fils.

Autre pièce provenant de la famille royale, la 300 SL qui appartenait dans le temps au couple Fouad El Filali et la princesse Lalla Meryem.

Tout aussi rare est la Rolls Royce de 1926 dont la propriétaire était la milliardaire américaine Barbara Hutton qui résidait à Tanger. Et comme elle habitait la Kasbah, elle a commandé un modèle spécial, moins large, pour qu'il puisse passer par la porte étroite de la Kasbah. J'ai pu récupérer la voiture chez un garagiste dans les années quatre-vingt. Mais vu qu'elle est restée 40 ans à l'arrêt, sa culasse en aluminium a été détériorée. Il faut donc remplacer la culasse pour que la belle anglaise puisse rouler à nouveau.

Quant à la Jaguar type E, elle appartenait aux frères Wilkens qui étaient de grands professionnels de l'automobile à Casablanca. Ils l'ont complètement démontée pour la retraiter, mais ils n'ont pas pu l'assembler à nouveau. Donc, ils me l'ont confiée pour que je la fasse revivre. Enfin, pour la corvette, je l'ai récupérée chez un ami qui a eu en retour ma Cooper Norton.

DOSSIER

AZIZ LAMGHARI

L'HOMME
QUI AIME LES FÉLINS



Agilité et puissance sont les maîtres mots dans la bouche de l'architecte Aziz Lamghari, car ils traduisent les qualités qui font du félin un animal exceptionnel. Et c'est sa passion pour le tigre qui l'a poussé à plébisciter les Jaguar et à en faire les principaux bijoux de sa collection de voitures anciennes. Les vieux modèles de la marque de Coventry, avec leur proue agressive et leur silhouette élancée, lui rappellent en effet son animal préféré. Notre architecte avoue, par ailleurs, vouer un véritable culte pour les civilisations anciennes et s'intéresser de près à l'histoire de l'art. A travers cet entretien, il nous ouvre son petit jardin secret.



AZIZ LAMGHARI



Voulez-vous nous parler un peu de votre parcours ?

J'ai suivi des études secondaires au Lycée Victor Hugo, à Marrakech. Après l'obtention du bac, j'ai mis le cap sur Paris pour suivre une formation en architecture, à l'École Nationale des Beaux-Arts, sanctionnée par un diplôme d'architecte DPLG. J'ai obtenu par la suite une maîtrise d'urbanisme à l'Université Paris 8. Ma carrière professionnelle a démarré en 1976, en intégrant la cellule projet éducation à Rabat en tant qu'architecte des projets I.B.R.D. WASHINGTON pour la préparation du troisième projet éducation et le quatrième financement de la Banque Mondiale en collaboration avec les architectes à Washington et les responsables au niveau de la présidence du conseil des ministres. Cette mission a été achevée courant 1978 avec le lancement desdits projets. A fin 1978, j'ai créé un bureau d'architecture à Tanger pour réaliser des études de la Marina avec la SNAB (fonds saoudien) et montage financier et études techniques de CECOTRAT et de grandes entreprises internationales. C'était le point de départ d'une carrière à l'international. La première étape a concerné l'Asie du Sud-Est où j'ai travaillé sur des projets immobiliers en Malaisie et en Indonésie. En 1979, j'ai mis en place un bureau à

Marrakech en liaison avec Paris.

A l'orée des années quatre-vingt, je me suis recentré sur une partie du monde arabe, à commencer par des pays du Golfe, comme les Emirats Arabes Unis et l'Arabie Saoudite, avant de passer à la Libye, à l'époque du grand boom architectural en compagnie d'entreprises marocaines.

Après cette période cent pour cent internationale, j'ai entamé une phase où j'ai été à cheval entre le Maroc et l'étranger. Au Maroc, j'ai été sollicité pour des projets dans des créneaux diversifiés. Dans le secteur de l'éducation, je citerai le projet des lycées techniques et centres techniques régionaux. Dans le tourisme, parmi les projets les plus importants figurent le Palais El Mehdî, le Jardin de la Koutoubia Hôtel, le Grand Palace Saâdi, Palais Rhoul et Coucher de Soleil du Koweïtien Khobaizi.

Comment s'est déclenchée votre passion pour les voitures anciennes ?

Je me rappelle que mon premier rapport aux voitures -qui sera le catalyseur de la passion que j'ai eue pour les Jaguar- date de 1976, au moment où je travaillais sur le projet éducation à Rabat. C'était un ami, qui était venu me voir avec une Jaguar S-Type, de 1968. Dès que je l'ai vue, j'ai



craqué pour elle. Ce fut ma première Jaguar. Cela a été le début d'une histoire d'amour pour la marque au félin. Depuis, dès que j'en avais l'occasion, je partais à la recherche d'anciens modèles de la marque de Coventry, à Casablanca, Marrakech, Kenitra. Je ciblais surtout les stations-service et la ferraille. Ainsi, ma Jaguar Mk8, je l'ai trouvée par hasard dans une ferraille, à Tanger. Et le modèle M1, je l'ai récupéré dans une ferraille à Marrakech dans un état délabré. Il m'arrivait, de temps à autre, de m'orienter vers mes amis dans l'espoir de trouver des opportunités intéressantes. Et c'est justement chez un ami que j'ai acheté ma Jaguar 420 G.

Parfois, c'est par pur hasard que j'ai déniché mes bijoux. C'est en particulier le cas de la Jaguar I-Type. C'était au début des années quatre-vingt-dix. A l'époque, je travaillais sur un chantier de la base des Forces Armées Royales, à Rabat-salé. Le chef de chantier m'a informé de l'existence d'une I-Type blanche enterrée dans une ferme. Je m'y suis rendu et j'ai récupéré cette voiture que j'ai trouvée dans un très mauvais état.

Comment un architecte comme vous aménage-t-il l'intérieur de sa maison ?

De par la nature de mes études, j'ai été sensibilisé à l'architecture des grandes civilisations. Et comme

je suis passionné d'histoire de l'art, j'ai tenté de reproduire chez moi l'architecture de civilisations grandioses, notamment hellénique, persane et pharaonique. En somme, je voue un culte spécial à ces civilisations qui incarnent pour moi un pan entier de l'histoire humaine. En vivant dedans au quotidien, c'est une façon pour moi de leur rendre hommage.

Selon vous, quelles qualités doit avoir un gentleman driver ?

A mon avis, un gentleman driver doit être quelqu'un de très sensible à l'esthétique, à l'équilibre, à l'art. Je dirais même plus, un gentleman driver doit être carrément un artiste pour bien apprécier les formes de la voiture. Il doit être capable de sentir la voiture, en un mot, il doit faire corps avec elle.

Dans la production automobile actuelle, quelles sont les voitures qui vous attirent le plus ?

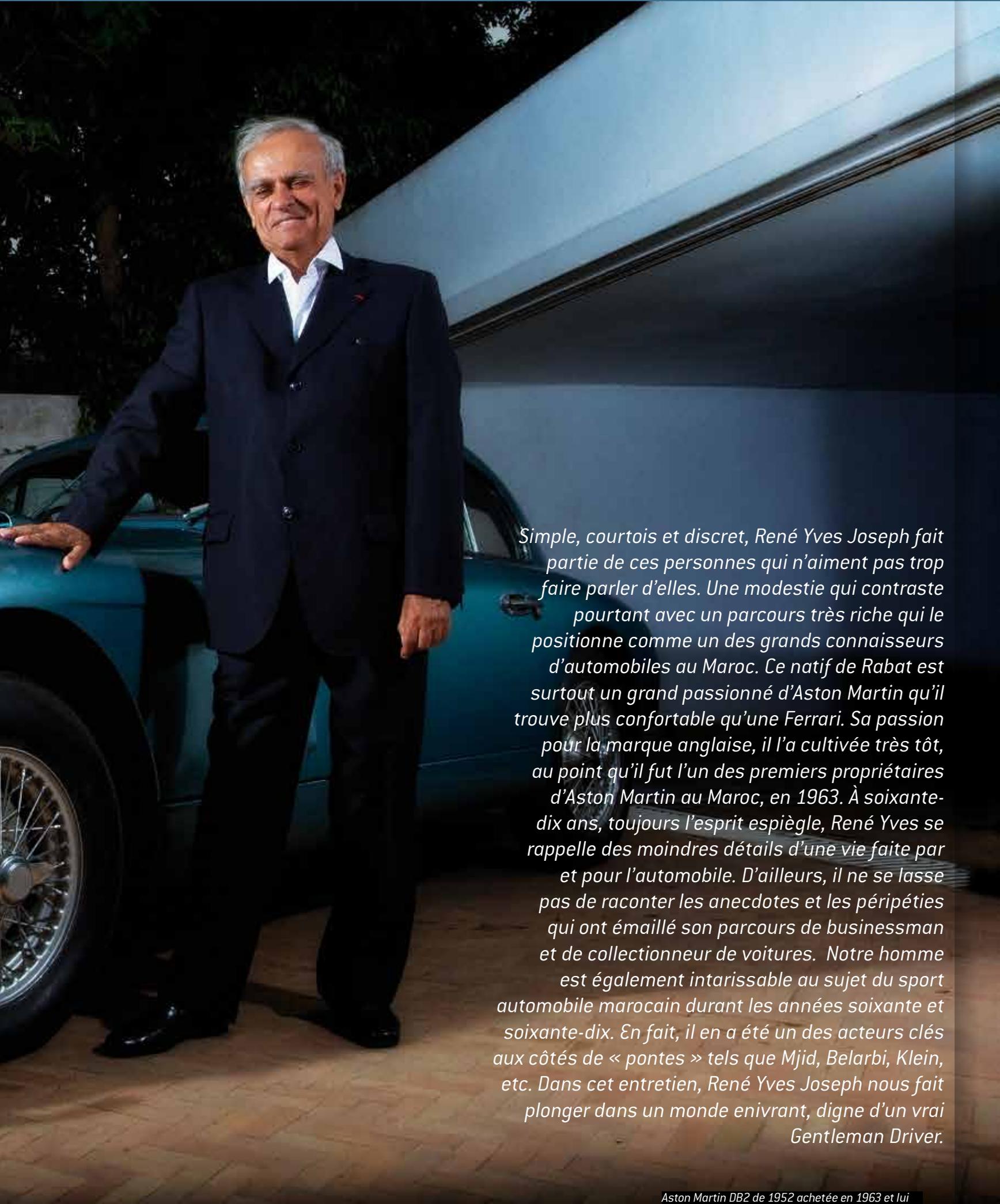
J'apprécie beaucoup les dernières Porsche parce qu'elles ont su évoluer sans perdre de leur authenticité. La 911, en particulier, qui a gardé son cachet, ce qui en fait aujourd'hui un mythe automobile. Par contre, je trouve que les Jaguar se sont éloignées du design très félin d'origine; mais elles restent quand même de très belles voitures.

DOSSIER

RENÉ YVES JOSEPH

UNE VIE DÉDIÉE
À L'AUTOMOBILE





Simple, courtois et discret, René Yves Joseph fait partie de ces personnes qui n'aiment pas trop faire parler d'elles. Une modestie qui contraste pourtant avec un parcours très riche qui le positionne comme un des grands connaisseurs d'automobiles au Maroc. Ce natif de Rabat est surtout un grand passionné d'Aston Martin qu'il trouve plus confortable qu'une Ferrari. Sa passion pour la marque anglaise, il l'a cultivée très tôt, au point qu'il fut l'un des premiers propriétaires d'Aston Martin au Maroc, en 1963. À soixante-dix ans, toujours l'esprit espiègle, René Yves se rappelle des moindres détails d'une vie faite par et pour l'automobile. D'ailleurs, il ne se lasse pas de raconter les anecdotes et les péripéties qui ont émaillé son parcours de businessman et de collectionneur de voitures. Notre homme est également intarissable au sujet du sport automobile marocain durant les années soixante et soixante-dix. En fait, il en a été un des acteurs clés aux côtés de « pontes » tels que Mjid, Belarbi, Klein, etc. Dans cet entretien, René Yves Joseph nous fait plonger dans un monde enivrant, digne d'un vrai Gentleman Driver.

RENÉ YVES JOSEPH



Comment vous est venue l'idée de collectionner des voitures ?

Je me rappelle très bien de ma première voiture, achetée en 1959, avec un copain. C'était une Plymouth cabriolet de 1949. Quatre ans plus tard, j'ai fait l'acquisition, à Rabat, d'une Aston Martin DB2 de 1952. Je la voyais tous les jours chez M. Babo, directeur à l'INRA, et je l'ai achetée pour 2500 DH. Par la suite, je me suis débrouillé pour emprunter et démarrer ma passion. Ainsi, j'ai vendu des Jaguar, des Triumph, des MG, pour me faire de l'argent. J'ai pu également assouvir ma passion grâce à un ami, René Guillery (garagiste à Rabat), qui me prêtait toutes les voitures dont il disposait. J'ai pu acquérir de nombreuses voitures, surtout des américaines : un coupé Ford de 1956, une Hudson de 1952, deux Ford Thunderbirds 55-56, une Corvette de 1956, un cabriolet Nash-Healey, un cabriolet Packard de 1955 et une Edsel cabriolet de 1959. Cette voiture était très gloutonne puisque sa consommation pouvait atteindre les 40 L aux 100 km. J'ai également acheté des voitures qui appartenaient au palais royal dont l'un des deux cabriolets Packard (Caribbean, modèle 55), offerts par la communauté juive de Tanger au palais. Mais celle que je regrette le plus c'est une Lincoln 4 portes cabriolet offerte par le l'empereur éthiopien, Hailé Selassié 1er, au souverain du Maroc, et qui a servi de voiture d'apparat à Feu Hassan II. Cette voiture a été vendue par la suite à Vadam, un ami. Je l'ai achetée, mais comme elle prenait trop de place, je l'ai revendue à un imprimeur à Rabat. Je lui ai préféré un coupé Mercedes 300 SE. J'ai vraiment fait une « connerie » (rires...).

Pouvez-vous nous raconter quelques anecdotes qui vous ont marqué lors de l'acquisition de quelques-unes de vos voitures ?

Une des histoires qui m'ont le plus marqué est celle de la Talbot. Elle était de 1938 et elle appartenait au Dr Michon qui voulait se marier avec une femme qui avait des enfants. Donc, il a échangé sa Talbot contre le cabriolet Chapron de son ami Masquefa. Après l'indépendance, ce dernier a laissé sa voiture à Taroudant où je l'ai remarquée. Elle était de couleur noire et portait une plaque d'immatriculation algérienne. Cette couleur n'était pas la sienne. C'est pour cette raison que Masquefa



Talbot Lago T150 C SS 1938 «Goutte d'eau» carrosserie Figoni & Falaschi

l'a confiée à Auto Nejma pour refaire la peinture d'origine en deux tons. Après, je l'ai l'achetée à son propriétaire, je l'ai réparée et revendue. C'est avec la somme tirée de cette revente que j'ai acheté ma maison (risesE). Autre bijou de ma collection, la Mercedes 300 SL cabriolet, de 1957, qui appartenait au prince héritier Moulay El Hassan. Elle a été vendue à M. Ancelin, propriétaire de la plage Kontiki. En 1973, je suis tombé par hasard sur l'annonce de sa vente dans un journal. Je me suis déplacé immédiatement à Casablanca et je l'ai achetée. Cette transaction m'a valu des insultes de la part de quelques Casablancais indignés. Cette voiture, qui était en bon état, n'a pas nécessité de travaux. J'ai juste refait la capote chez Mercedes et changé le manomètre. J'ai également fait l'acquisition de la Ferrari 250 GTE de Feu le roi Hassan II. Celle-ci a été vendue à une personne qui, par la suite, l'a délaissée parce qu'elle désirait une Ferrari plus récente. Donc, je l'ai achetée sans moteur et je l'ai entièrement refaite. Ce n'était pas le seul bolide au cheval cabré que j'ai eu puisque j'avais également acheté une Ferrari 212 carrossée Ghia, de 1954, immatriculée à Sefrou. Je l'ai gardée très longtemps dans un sale état avant de la revendre à un Italien qui voulait absolument l'acquérir. Je me rappelle également d'une Hispano Suiza H6C, de 1928, carrosserie Marcel Proux, de 9000 cm³, qui se trouvait à Sidi Slimane et avec laquelle j'ai eu une histoire rocambolesque. Elle appartenait à maître Mayen qui a refusé de me la vendre malgré mon insistance et des interventions. Ironie du sort, lorsqu'il accepta enfin de me la vendre, deux jours plus tard, il décéda. La voiture a été déposée au garage Ross et a été vendue à des Espagnols. Il m'arrivait aussi de rater des voitures exceptionnelles parce que je n'avais pas les moyens de les acheter. C'est le cas du cabriolet

Delahaye de 1950 appartenant à Feu SM Mohammed V. C'est l'une des voitures que j'ai le plus regrettées. Elle fait partie aujourd'hui de la collection américaine Blackhawk.

Vous êtes un grand collectionneur de miniatures. Pouvez-vous nous parler de votre passion ?

Parallèlement à mon intérêt pour les voitures, j'ai développé une passion pour les miniatures. Ainsi, chaque fois que j'en avais l'occasion, j'en achetais dans un magasin, à Rabat ou en France. Avec le temps, j'ai agrandi ma collection qui comprend aujourd'hui 2000 unités environ. On y retrouve quelques modèles chromés de la collection Ilario et celle de Michel Sordet. Ce sont des productions de très bonne qualité et dont le réalisme des détails est saisissant. On ne les retrouve généralement que chez les grands collectionneurs car, en termes de prix, elles ne sont pas données ; ça oscille entre 230 et 250 euros. Les collectionneurs n'hésitent pas à les échanger afin de compléter leur collection. Ça se passe généralement lors de rendez-vous dédiés comme Rétromobile. Il m'est également arrivé d'échanger quelques-uns de mes modèles, mais pas à grande échelle. Je voudrais souligner, par ailleurs, que ces miniatures sont par définition très fragiles donc, difficiles à entretenir. Pour les dépoussiérer, il faut procéder avec beaucoup de doigté et de délicatesse pour ne pas les abîmer ou en décoller les autocollants.

Quelles sont les voitures que vous appréciez le plus ?

J'apprécie beaucoup le carrossier Zagato. Ce que je regrette, c'est de ne pas avoir acheté de Porsche pour rouler au quotidien. C'est une voiture de sport sans problème. Mais par le passé, j'ai eu trois Porsche de course : deux RS 550 et une RSK.

DOSSIER

REPORTAGE EXCLUSIF

RALPH LAUREN

LE GENTLEMAN ESTHÈTE

Styliste de renom, Ralph Lauren a également une grande passion pour les voitures. Son travail dans la mode a grandement influencé le regard qu'il porte sur l'automobile. À l'image de ses créations, qui transcendent l'obsolescence, les voitures qui composent sa collection ont comme dénominateur commun une intemporalité qui, parfois, s'abreuve à son regard de grand esthète. Ainsi, il ne s'embarrasse pas, de temps à autre, à en modifier certains détails pour les sublimer davantage. Et comme il aime également les faire vivre, il les utilise régulièrement, avouant avoir un faible pour les voitures de sport authentiques qui, à ses yeux, conjuguent puissance et beauté. D'ailleurs, il ne se lasse pas d'écouter la sonorité envoûtante de leurs moteurs ni de goûter au plaisir de se mettre à leur volant. Sa collection, qui compte parmi les plus belles au monde, lui a permis de glaner plusieurs prix dont le prestigieux « Pebble Beach Concours ». Dans cet entretien exclusif, nous en apprenons un peu plus sur sa passion dévorante pour l'automobile.





RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF

Gentlemen Drivers. Comment avez-vous eu l'idée de commencer à collectionner des voitures ?

Ralph Lauren. Personnellement, je n'ai jamais envisagé d'être collectionneur de voitures. En revanche, j'étais un vrai passionné d'automobiles. C'est cette passion qui m'a poussé à en acquérir. Je suis tombé amoureux de la première, puis de la suivante et après je n'ai pas pu m'arrêter. Toutes mes voitures ont des personnalités distinctes, une histoire, de riches traditions et datent d'années différentes, mais ce qui les unit, c'est leur intemporalité. Chemin faisant, j'ai commencé à construire une collection alors que je n'en avais nullement l'intention au départ. Je voulais simplement acquérir les voitures de mes rêves. Et chaque fois que j'en conduisais une, il y a une espèce de relation fusionnelle qui se crée, au point qu'il devient très difficile de m'en séparer par la suite.

Quelle est la voiture de votre collection à laquelle vous vouez le plus d'admiration ?

Une des voitures les plus uniques de ma collection est la Bugatti Atlantic. Elle est toute noire, avec des rivets distincts. Il est difficile pour moi de la décrire tellement elle est exceptionnelle. Elle a été construite pendant les années trente. C'est probablement l'une des plus

belles voitures que j'ai vues. Si vous l'aperceviez, vous ne sauriez ni ce que c'est, ni de quelle période elle date. Pour moi, c'est une voiture qui illustre parfaitement l'intemporalité et moi j'aime les voitures intemporelles.

Certaines de vos voitures de collection remontent à une époque où elles étaient encore fabriquées à la main. Y trouvez-vous des points de ressemblance avec votre activité dans la mode ?

Le monde automobile s'inspire de celui de la mode, et le monde de la mode s'inspire de celui des voitures ou de n'importe quel environnement qui nous entoure. Il y a donc un échange.

Je suis constamment à la recherche d'inspiration pour améliorer ce que je crée. Mes voitures y ont sans doute beaucoup contribué au fil des années. Que ce soit une bretelle de capot en cuir inspirant celle d'une robe du soir glamour, la fibre carbone de ma McLaren qui a inspiré la chaise en fibre carbone RL CF-1 lancée en 2003, ou la nouvelle « automotive », montre en bois poli inspirée du tableau de bord de ma Bugatti Atlantic. Les finitions artisanales de ces machines continuent d'influencer les éléments -aussi bien fonctionnels qu'artistiques- que j'intègre dans les vêtements et les atmosphères que je crée.

Vous avez des voitures très rares et qui coûtent une fortune. Comment vous y prenez-vous pour les restaurer ?

Sur ce point, je suis très méticuleux. C'est pour cette raison que je tiens à être impliqué dans chaque étape du processus de restauration. J'ai toujours pris soin de



maintenir la précision des détails de la carrosserie, de l'intérieur et du moteur. Il y a cependant une exception notable, la Bugatti 57SC : seulement trois voitures ont été construites et l'une d'elles a été démolie dans un accident l'année dernière. En 1986, j'ai été eu la chance d'acheter une des deux restantes et j'ai collaboré avec Paul Russell à sa restauration. La voiture a été initialement peinte en bleu « French racing » et elle avait un intérieur en cuir beige. J'étais cependant convaincu qu'elle serait meilleure en noir. En rendant le tout noir, elle a gagné un nouveau sens de pureté.

Dans votre collection, on retrouve beaucoup de voitures de sport, voire des voitures de course. Est-ce que la puissance et la vitesse sont vos critères de choix lors de leur acquisition?

J'ai attrapé le virus de la passion automobile très tôt et, au fil des années, cet amour est allé croissant. J'ai ciblé plus particulièrement les anciennes voitures de sport car elles représentent un mélange réussi entre le design et la technologie. Ce qui est admirable dans ces voitures, c'est qu'elles soignent leur esthétique tout en

ne sacrifiant rien à la fonctionnalité et aux sensations fortes.

Je me rappelle que j'ai découvert le vrai plaisir de la conduite sportive en achetant ma première vraie voiture de course, une Porsche Turbo de 1979. Après l'avoir acquise, je suis devenu un grand passionné de voitures de sport.

Mais malgré le fait que je dispose de beaucoup de marques dans ma collection, j'ai toujours eu un faible pour les modèles de la marque au cheval cabré. En plus de leurs performances prodigieuses, leur mécanique produit des sonorités inimitables. Pour moi, le design des Ferrai trahit le caractère latin des Italiens qui sont émotifs et passionnés.

Une autre voiture qui, pour moi, est une parfaite incarnation de la vitesse pure est la McLaren qui ne ressemble à aucune autre voiture que j'ai conduite. Elle offre une expérience de conduite incomparable, au point que la conduire est comme piloter une fusée. Elle est le nec plus ultra des voitures de route -plus tard transposée en voiture de course. En somme, elle est belle, artistique et magique. Elle remplit tous les critères que l'on attend d'une voiture.



Probablement l'une des plus belles réalisations automobiles de tous les temps, cette Bugatti Type 57SC Atlantic Coupe se distingue entre autres par la fine couture qui traverse le toit, une signature toute particulière de cette beauté mobile. Même les échappements sont uniques. Bugatti n'en a construit que trois exemplaires dont celle appartenant à Ralph Lauren.

DOSSIER



MAZEN SOWANE

CE MANAGER QUI REDONNE VIE
AUX VIEILLES VOITURES

par Youssef Bennour



Natif de Beyrouth, Mazen Sawane a une histoire d'amour avec le Maroc où il réside depuis son arrivée en 1977 pour présider aux destinées de Siemens Maroc. Passionné de voitures depuis l'enfance, cet ingénieur en électricité a profité de son séjour d'études en Allemagne pour découvrir de plus près le monde de l'automobile. C'est à cette période que remonte également son attirance pour les voitures de collection. Son plaisir à lui, c'est de dénicher des voitures dans un état de délabrement avancé et de les restaurer lui-même. Cet exercice lui a permis d'acquérir une solide expérience des techniques de restauration et de la réparation mécanique. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il défend bec et ongles son projet de mise en place d'un stock de pièces de rechange et d'un atelier de réparation commun à tous les collectionneurs marocains. Maintenant qu'il a pris sa retraite, il compte se consacrer davantage à ses voitures, à la peinture et envisage de participer à la prochaine édition du Rallye Classic du Maroc. À travers cet entretien, nous vous invitons à découvrir le monde passionnant de ce gentleman manager.

MAZEN SAWANE



Pouvez-vous nous parler de votre première voiture ?

Je suis parti faire mes études en Allemagne en 1966. Là-bas, les étudiants se déplaçaient à vélo. Pour arrondir nos fins de mois, nous achetions des voitures à 20 euros et, une fois réparées, nous les revendions. À l'époque, l'Allemagne était le seul pays européen à pratiquer le contrôle technique automobile. Quand la voiture ne remplissait pas les conditions du contrôle technique, on avait l'autorisation de l'utiliser pendant six mois encore.

C'est dans ce contexte que j'ai acheté ma première voiture, une Fiat 500. Par la suite, j'ai fait l'acquisition d'une NSU Prinz, d'une Fiat 550, d'une Coccinelle et d'une DKW [ancêtre d'Audi]. Parfois, on utilisait ces voitures pour s'amuser entre amis sur les lacs glacés d'Allemagne.

Mais le tournant dans mon rapport aux voitures, c'est le jour où je suis tombé, par hasard, sur une voiture qui m'a beaucoup marqué, il s'agissait d'une Borgward Isabella TS du début des années cinquante. Techniquement, elle était plus avancée que Mercedes. Elle avait une boîte de vitesses

mécanique avant les autres marques. Cette découverte a déclenché chez moi une passion pour les vieilles voitures. Je ressentais une sorte de fierté de disposer d'une voiture dont les pièces de rechange n'étaient plus disponibles, surtout que les autres n'en avaient pas. Je reconnais qu'il y a un peu de frime là-dedans [rires...]. Je l'ai gardée jusqu'en 1977, l'année de mon arrivée au Maroc. J'espère qu'elle existe encore quelque part.

Avez-vous tenté d'acheter des voitures à l'étranger ?

En 1992, j'ai acheté au Canada deux Ford, l'une de couleur bleue et l'autre beige bordeaux. C'est mon beau-frère, qui vivait là bas, qui me les avait signalées. Elles appartenaient à un vieux retraité canadien qui n'arrêtait pas de les démonter et de les remonter. Devenant vieux, sa femme commençait à se faire du souci pour sa santé parce qu'à force de s'occuper de ses voitures, il était tout le temps grippé. Donc, elle voulait s'en débarrasser, ce qui m'a permis d'acquérir les deux pour 10 000 dollars canadiens. J'étais très content de ma transaction, mais une mauvaise surprise m'attendait



à la douane marocaine car on a estimé que le prix indiqué dans le contrat de vente était sous-évalué et j'ai dû payer 300 000 DH. À partir de ce moment, j'ai décidé de ne plus acheter de voitures à l'étranger. Par conséquent, m'étant rabattu sur le marché marocain et au bouche à oreille, j'ai commencé à recevoir des offres de personnes qui voulaient vendre leurs vieilles voitures. Des deux Ford, c'est la bleue qui a nécessité le plus de travail. En effet, bien qu'ayant un aspect extérieur excellent, j'ai constaté, au bout de six mois, des traces de rouille qui commençaient à devenir visibles. Vu que la première peinture ne m'avait pas donné entière satisfaction, j'ai décidé de tout démonter. C'est un travail laborieux qui a nécessité environ huit à dix mois.

Comment arriviez-vous à dénicher vos voitures ?

C'est simple, quand on sait que vous êtes amateur, vous ne dénicher pas, on vient vous dénicher (rires...). Les premières années, quand j'allais à la chasse dans la campagne, du côté de Béni Mellal, on me signalait l'existence de voitures anciennes. C'est le cas de la Porsche 356, de 1956, achetée à

Béni Mellal en 1993. Elle était à l'état de ferraille. Cette voiture, qui n'a pas été produite à beaucoup d'exemplaires, est à l'origine de ce qui est fait par Porsche aujourd'hui.

J'ai également pu trouver des voitures chez des amis et des expatriés qui retournaient dans leur pays. Chez mon ami le Docteur Rachid Meziane, qui avait beaucoup de voitures qu'il voulait refaire lui-même, j'ai acheté un lot en faisant plus parler ma tête que mon cœur. Meziane n'accordait pas beaucoup d'intérêt à l'argent. C'était un vrai passionné qui éprouvait beaucoup de plaisir à refaire les voitures. Parmi celles qu'il m'a vendues, je citerai une Triumph TR4, une Porsche 911 SC de 1982, une Jeep Willis et une Mercedes 190 SL de 1958. Cette dernière est un modèle rare dont la particularité est la montre Cartier qui orne sa planche de bord.

Ma Ford Thunderbird de 1956, je l'ai également « piochée » chez un ami dentiste qui l'a très bien restaurée. Il était tellement attaché à cette voiture qu'il m'a fallu trois ans pour le convaincre de me la vendre.

DOSSIER

DAFIR ARRAKI

par Youssef Bennour

UN GENTLEMAN AVIATEUR

Bien que ne se définissant pas comme un collectionneur de voitures, le commandant de bord Arraki Dafir n'en est pas moins un passionné de quatre roues. Très prolixe, il nous confie que l'intérêt qu'il porte à ces dernières s'est déclenché à un âge précoce et s'est nourri, au fil du temps, de nombreuses expériences. Ses voyages aux quatre coins de la planète, en tant que pilote de ligne à la Royale Air Maroc, outre qu'ils ont énormément enrichi sa culture automobile, lui ont permis de découvrir les best practices en matière de collection. Pilote émérite, il a également permis au Royaume de figurer parmi le gotha du Rallye Classic du Maroc. C'est donc avec plaisir que nous vous convions, à travers cet entretien, à un voyage dans l'univers particulier de cet amoureux d'automobiles classiques.





DAIR ARRAKI



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

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

n'étais pas né avec une cuillère d'argent dans la bouche, je n'avais pas les moyens de me les un moteur à double carburateur de 245 chevaux. Quand je l'ai achetée, elle était dans un excellent état, pourtant j'ai décidé de lui refaire le moteur.

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

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



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

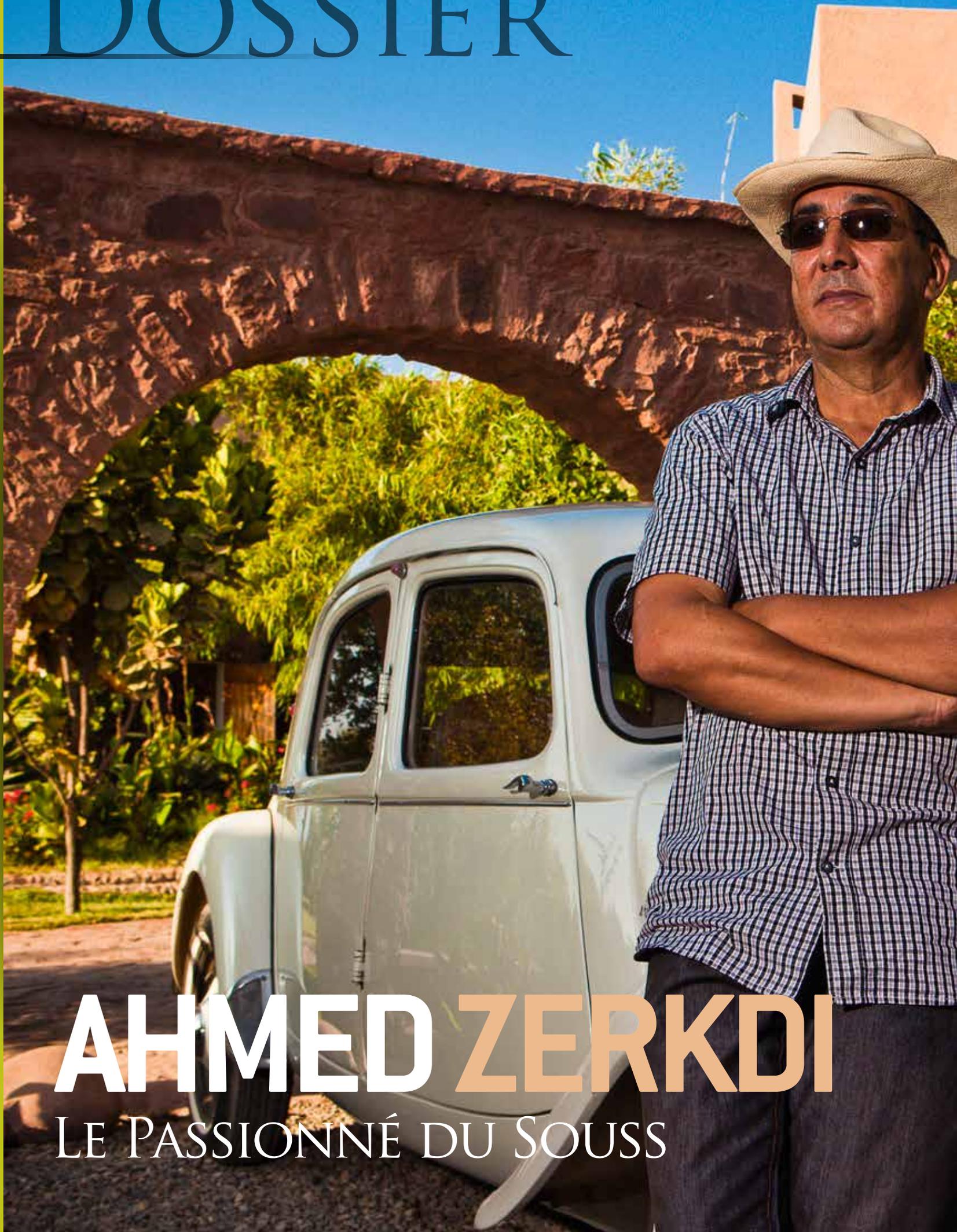
Ce problème me prive de l'usage de mes voitures parce que je ne peux assurer chacune d'elles à part. C'est trop pour moi ! Durant l'année, je me contente d'assurer une seule voiture, généralement celle avec laquelle je participe au Rallye Classic du Maroc. Il est temps pour nous de développer la sensibilité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

Vous affichez le logo de la RAM sur votre voiture de course. Êtes-vous sponsorisé par la compagnie ?

En effet, Royal Air Maroc sponsorise le Rallye Classique du Maroc depuis plusieurs années, et notre participation entre dans ce cadre. Mon co-équipier, Karim Taissir, et moi-même avons été fiers de faire partie de cette aventure. Chaque année nous avons réalisé d'intéressantes performances, relayés par des médias étrangers, qui, je pense, ont fait honneur à la confiance que Royal Air Maroc nous a toujours portée.

Motors

DOSSIER



AHMED ZERKDI

LE PASSIONNÉ DU SOUSS



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



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.

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.

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.

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*



MOTO GUZZI

STELVIO **1200 8V**

Voulant séduire par le biais de la performance et du design, Moto Guzzi met en avant la Stelvio 1200 8V 2011 qui succède à la Stelvio 1200 4V. Désormais sous la coupe de Piaggio, le constructeur semble opter pour une clientèle plus jeune sans toutefois dénaturer sa touche originale. Et sur ce plan, il dispose de bons arguments !



Contrairement à ce que l'on pourrait supposer, la remplaçante de la Stelvio 1200 4V ne compte pas deux fois plus de soupapes que son aînée, car dès son lancement, en 2008, la Stelvio a bénéficié de la version «quattrovalvole» du bicylindre de Mandello del Lario !

Mais en 2011, la nouvelle Moto Guzzi profite néanmoins d'une motorisation revue. En effet, en plus d'un nouveau profil de l'arbre à cames, elle intègre une nouvelle ligne d'échappement et surtout un nouveau système d'allumage et d'injection gérant chaque cylindre de manière séparée grâce à deux sondes lambda, afin d'optimiser leur alimentation, d'améliorer la réponse des gaz et de réduire la consommation de carburant.

Les valeurs maximales définitives du bicylindre de 1151 cc équipant la toute dernière Stelvio affichent une puissance de 105 chevaux, à 7 250 tr/min, et un couple maxi de 113 Nm atteint à 5 800 tr/min. Refroidi par air et par huile, ce moteur hérite en conséquence d'un radiateur un peu plus grand.



Sportivité et modernité

En plus, ce maxi trail est équipé d'un système de contrôle de traction ATC «prévenant les glissades» dont l'indépendance vis-à-vis du système ABS et des capteurs lui permet de figurer sur toutes les versions (avec ou sans ABS donc) de la nouvelle Stelvio 8V et de sa frangine, la NTX.

Quant au réservoir, il subit une importante évolution. Limitée à 18 litres sur le modèle 2008-2010, la contenance de ce dernier passe à un appréciable 32 litres, autorisant une autonomie pouvant atteindre 440 Km, même à haute vitesse ! Ceci, bien qu'esthétiquement la belle italienne n'ait pas beaucoup changé, mis à part la disparition du vide-poche, d'une selle rehaussée de 20 mm pour atteindre 820 mm [réglable à 840 pour les grands].

Côté pratique, si les gros rouleurs regretteront la disparition du vide-poche, ils accueilleront avec joie la prise 12V jouxtant le tableau de bord. Sous la selle, une seconde prise permet même de recharger un autre équipement électrique qui pourra être consciencieusement enroulé dans le pantalon de pluie.

Au niveau de la partie cycles, de nouveaux réglages de suspensions, de nouvelles jantes en alliage aluminium et un pneu arrière de 150/70-17, le pneu avant conservant ses dimensions initiales, soit 110/80-17.

Parée de sa robe noir mat «Lava», la Stelvio NTX s'offre un sacré look de baroudeuse : jantes à rayons signées Alpina, impressionnant sabot moteur tout alu, protège-carter, protection de cylindre, phares additionnels, protège-main et valises.

Sportivité, élégance, polyvalence, c'est une nouvelle voie de développement qui s'ouvre pour Guzzi. Plus séduisante, mais moins confortable que la BMW, la Guzzi, qui ne souffre d'aucun défaut majeur, se montre joueuse pour qui la fera grimper dans les tours. Espiègle aussi, elle vous poussera facilement là où il y a du plaisir à rouler. Une aventure qui s'affiche tout de même à 13 500 euros, sans compter les alléchants accessoires qui ne feront qu'allonger la note E

BATEAU *Exception*

Riva ISEO

*La tradition
rencontre l'innovation*





Le nouveau Riva Iseo, un runabout de 27 pieds, est une innovation importante pour la légendaire marque des stars, en raison de sa taille et d'éléments distinctifs de design. Ce modèle est le dernier opus d'Officina Italiana Design, créateurs exclusifs de la gamme Riva, d'AYT (Advanced Yacht Technology), groupe de recherche navale au sein du géant Ferretti et des ses designers maison réunis au sein du Centro Stile Ferrettigroup. L'idée était de concevoir un bateau à vivre en toutes circonstances. Ainsi, le Riva Iseo est livré avec une remorque sur mesure qui permet de le transporter facilement quelle que soit la destination.

Dans l'air du temps

La griffe Riva, icône éternelle d'élégance et de séduction, est bien visible. Les lignes du Riva Iseo sont douces, soignées, sa planification de l'espace est consciencieuse. Le souci du détail et l'utilisation des matériaux sophistiqués en font un digne héritier de la légendaire maison italienne. Le respect de la tradition se traduit par la présence d'acajou comme toujours verni 20 fois (dix couches à la brosse et dix au spray). Mais le Riva Iseo est aussi dans l'air du temps, grâce à l'intégration de systèmes favorables à la protection

de l'environnement. Le yacht sera par exemple également disponible dans une version hybride : en option, un mode "zéro émissions" sera particulièrement préconisé pour une navigation en eaux douces souvent interdites aux yachts à moteur. Pour autant, la vitesse et les sensations n'ont pas été sacrifiées puisque la propulsion de Riva Iseo est dièsel-électrique. "Ce nouveau Riva est un vrai bijou, une pierre précieuse que nous avons conçue soigneusement et passionnément", a confirmé Paola Procopio, la directrice de la maison Riva. "Notre énorme dévouement à ce nouveau modèle a eu pour résultat un engouement immédiat de la part des propriétaires. En quelques semaines seulement, nous avons reçu une belle quantité de commandes", a-t-elle précisé.

Quand Riva réécrit l'histoire

Le Riva Iseo est aussi un exemple en matière d'électronique embarquée, dans la mesure où le GPS est intégré à une plateforme Apple iPad, grâce à un logiciel sur-mesure qui propose aussi un certain nombre d'applications intéressantes : manuel de propriétaire, météo, radio, TV, possibilité de composer ses propres playlists, combinées à un son de haute qualité. "Le nouveau Riva Iseo réanime et écrit l'histoire," a déclaré Norberto Ferretti, le président du groupe Ferretti, comme toujours très impliqué dans le développement de ce nouveau modèle. "Après nos grands classiques en bois, comme l'Ariston ou la Floride, qui ont fait l'histoire de notre chantier naval dans la plus petite gamme de yachts, Riva introduit aujourd'hui un autre petit yacht qui illustre les valeurs de Riva : un savoir-faire méticuleux, l'homogénéité, l'élégance et l'attention soignée à chaque détail".

SPORT *d'Elite*

VOLVO OCEAN RACE

Initialement baptisée Whitbread Round The World Race, du nom de l'entreprise britannique organisatrice de la première édition, avec la Royal Naval Sailing Association, la Volvo Ocean Race, qui se déroula en 1973 en 4 étapes, a vécu 7 éditions sous ce nom avant d'être rebaptisée Volvo Ocean Race en 2002, du nom du célèbre constructeur automobile devenu sponsor officiel.

La célèbre Volvo Ocean Race reprend du service avec le lancement de la 11e édition, le 29 octobre dernier, à Alicante, en Espagne. Le retour de la flottille est prévu à Galway, en Irlande, au début du mois de juillet 2012. De quoi occuper les skippers pendant neuf mois.

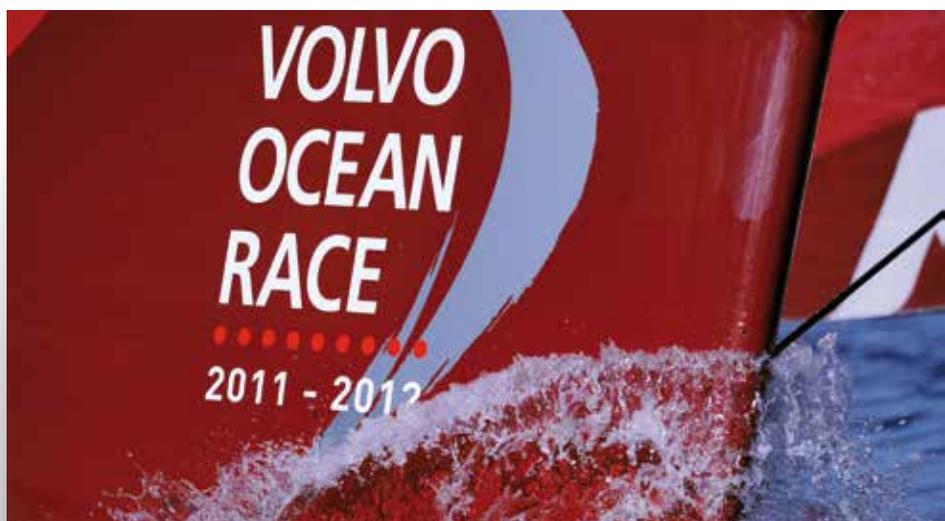
Au départ d'Alicante, un tracé épineux qui a été concocté aux concurrents. D'Alicante au Cap, il faudra parcourir 6500 milles pour rejoindre l'Afrique du Sud. Pour la première fois, depuis la création de la course, les bateaux feront un stop aux Emirats Arabes Unis, avec une escale à Abu Dhabi. Ensuite, cap sur l'Asie où les skippers marqueront un arrêt à Sanya.

La flottille rejoindra ensuite Auckland, une destination bien connue de la Volvo Ocean Race puisque la Nouvelle-Zélande était au programme de la course 1977-1978. La 5e étape sera la plus longue et la plus éprouvante pour les 11 équipages. L'Océan Pacifique et 6705 milles séparent Auckland de Itajai, nouvelle destination brésilienne depuis Rio. Enfin, les bateaux feront cap vers le nord pour rejoindre Miami, en Floride, avant de rallier le continent européen en effectuant trois escales, Lisbonne au Portugal, Lorient en France et Galway en Irlande où la course s'achèvera en juillet 2012.

Avec ces 39 000 milles de ce sprint autour du monde, sans doute les plus exigeants, la Volvo Ocean Race semble vouloir marquer le 38e anniversaire de cette épreuve qui devient de plus en plus difficile.

Imaginée dans un pub, à Portsmouth, en 1971, ayant, dès ses débuts, séduit les cœurs et les esprits, cette course est rapidement devenue le trophée le plus convoité du milieu nautique. En 1969, quand Robin Knox-Johnston remporte la Sunday Times Golden Globe, les navigateurs Guy Pearce et Anthony Churchill, qui venaient de suivre avec intérêt cette course en solitaire autour du monde, imaginèrent une autre circumnavigation, en équipage cette fois, qui suivrait les routes empruntées par les vieux gréements à voiles carrées. Le projet était né, restait à trouver son financement, car si les marins s'y intéressent aussitôt, aucun club n'était prêt à l'organiser. Pearce et Churchill s'adressent alors à la Royal Naval Sailing Association qui accepte de lancer la course.

Depuis, elle a évolué, emmenant dans son sillage les meilleurs



skippers du monde, souvent à bord de bateaux d'avant-garde capables de fendre les flots à une vitesse époustouflante.

Les Volvo Open 70 étant vraiment remarquables -ils tiennent plus du sous-marin que du bateau de plaisance- la combinaison de l'aventure et de la technologie, auxquelles il convient d'associer endurance physique et mental d'acier, ont rendu cette course particulièrement spéciale.

Quarante ans après l'initiative de Pearce et Churchill, la voile a beaucoup évolué. Aujourd'hui, construits avec les mêmes matériaux utilisés pour les navettes spatiales, les bateaux atteignent des vitesses toujours plus élevées.

D'autant que pour alléger ces derniers, les équipages -qui comptent des champions du monde et des médaillés olympiques- ont rapidement sacrifié leur confort. Pour intégrer l'un des teams, il faut allier professionnalisme et rage de vaincre. La Whitbread a représenté le summum de l'engagement humain pour se mesurer aux océans du monde et gagner. Trente-huit ans plus tard, le nom de la course a changé, mais le défi est resté le même. Sensations fortes, dangers et détermination sont donc plus présents que jamais.



Quarante ans après l'initiative de Pearce et Churchill, la voile a beaucoup évolué. Aujourd'hui, construits avec les mêmes matériaux utilisés pour les navettes spatiales, les bateaux atteignent des vitesses toujours plus élevées.

MONTRES

BREITLING 1884

BENTLEY SUPERSPORTS ISR *Limited Edition*

La marque horlogère suisse indépendante Breitling renouvelle son partenariat avec Bentley, le prestigieux constructeur automobile britannique avec une montre hors normes, la Breitling Bentley Supersports ISR. Un modèle en titane réalisé en série limitée de cent montres qui seront offertes aux acquéreurs de la Bentley Continental Supersports Cabriolet ISR.

Inspirée du record de vitesse sur glace à près de 330 km/h du pilote finlandais Juha Kankkunen au nord de la Finlande, et baptisée « Supersports Ice-Speed Record », à bord d'une version spéciale de la Bentley Continental GTC Supersports qui a décroché un nouveau record du monde de vitesse sur glace à 330,695 km/h, la Breitling for Bentley a été baptisée « Supersports Ice-Speed Record ».

En testant dans des conditions extrêmes la voiture la plus puissante et la plus rapide de son histoire, Bentley prouvait une fois de plus sa suprématie sur le plan de la technique et de la motorisation.

Pour immortaliser cette grande date de l'histoire automobile, Breitling for Bentley a créé une édition limitée d'une montre rappelant cet exploit, baptisée Bentley Supersports ISR.

Alliance de chic britannique et de savoir-faire helvétique, ce chronographe se démarque par son châssis en titane, robuste et léger, son cadran « tableau de bord », en fibre de carbone rehaussé de rouge, et sa lunette au relief moleté rappelant les boutons de commande d'une Bentley.

Son moteur automatique certifié chronomètre par le COSC (Contrôle Officiel Suisse des Chronomètres) pilote un système très ingénieux de double compte, avec une aiguille centrale des minutes et un totalisateur à deux aiguilles permettant de lire heures et minutes d'un seul regard, comme on lit le temps sur sa montre.

Éditée en série limitée de cent exemplaires, cette montre commémorative sera offerte en exclusivité aux cent heureux acquéreurs de la Continental Supersports Cabriolet ISR, parfaite réplique de la voiture de l'exploit, dont la silhouette est gravée sur le fond du boîtier. Alliant technique de fabrication artisanale et design sportif, ce chronographe de haute précision est pourvu d'un calibre Breitling 27B et d'un boîtier en titane avec gravure spéciale édition limitée au verso. Les amateurs de belle horlogerie pourront également profiter d'un remontage automatique et d'un cadran en fibre de carbone. Étanche à 100 mètres, la montre «Supersports Ice-Speed Record» dispose d'un bracelet en caoutchouc.





CIGARE

Ramon ALLONES VRAIMENT SUPÉRIEURS



Enregistrée par les frères Antonio et Ramon Allones, en 1845, la « Eminencia Factory » se trouvait au 129, rue Animas, à La Havane. La marque Ramon Allones aurait été la première à utiliser des lithographies colorées pour décorer la bordure de ses boîtes de cigares et également la première à agrémenter ses cigares de bagues. Tout comme elle a été la première à les présenter en boîtes de 8-9-8, lesquelles, véritables ambassadrices de l'enseigne, dans leur version vernie ou pas, sont très bien accueillies par les connaisseurs.



La marque Ramon Allones aurait été la première à utiliser des lithographies colorées pour décorer la bordure de ses boîtes de cigares et également la première à agrémenter ses cigares de bagues.

Enregistrée par les frères Antonio et Ramon Allones, en 1837, la « Eminencia Factory » se trouvait au 129, rue Animas, à La Havane. La marque Ramon Allones aurait été la première à utiliser des lithographies colorées pour décorer la bordure de ses boîtes de cigares et également la première à agrémenter ses cigares de bagues. Tout comme elle a été la première à les présenter en boîtes de 8-9-8, lesquelles, véritables ambassadrices de l'enseigne, dans leur version vernie ou pas, sont très bien accueillies par les connaisseurs.

La marque Ramon Allones a connu plusieurs propriétaires. En

1911, elle a d'abord été achetée par les fonds britanniques «Allones Limited» ensuite, Partagas, qui prit le relais en 1927, en poursuivit la fabrication. Avant la révolution, Ramon Allones, qui était la deuxième marque de la fabrique Partagas, continua à prospérer et à être produite par la même manufacture après la révolution.

Habanos S.A. se réjouit de présenter Allones Superiores de Ramon Allones, une nouvelle spécialité lancée exclusivement à la Casa Del Habano. Tous les cigares de la marque Ramon Allones sont fabriqués avec un mélange de tabacs de la région de Vuelta Abajo, à Pinard dei Rio, caractérisés par leur goût intense et complexe. Les cigares les plus emblématiques sont les Gigantes, Specially Selected et Small Club Coronas. Cette nouvelle vitole, Allones

Superiores, (de 46 mm de diamètre et de 143 mm de long) dont le format Coronas Gordas est produit en une série de 5000 boîtes de 10 unités chacune. Ce cigare au parfum prononcé et d'une grande complexité, membre éminent de la puissante triade des Robusto, avec Partagas et Cohiba, laiteux, mûr et bien rond, ravira la plupart des palais.

Au premier tiers, le Superiores, dont la fumée est épaisse et les cendres bien foncées, exhale un arôme de foin, de cuir et de café crème. Au second tiers, un goût d'épices et de noisettes accompagne l'arôme de café et de foin. Au dernier tiers, plus soft, expérience exquise, la combinaison des arômes, bien que complexe, coule parfaitement. En somme, du bon boulot !

Ayant du corps et du cœur, les Ramon Allones, pièces capiteuses exigeantes s'inscrivent dans la haute tradition du Havane et

s'adressant à des amateurs confirmés, viendront toujours orner les bonnes tables et conclure les repas de fête. Alors, ne manquez surtout pas d'en profiter !

Les cigars Allones Superiores de Ramón Allones seront disponibles exclusivement dans tous les Point de vente La Casa del habanos au Maroc en début 2012.



GASTRONOMIE

LES GOÛTS PARFUMÉS

d'El

Cenador

À El Cenador, les effluves ibériques se mêlent à ceux de la mer. Authentique et convivial, à la lisière du chaleureux, gastronomique, mais sans grande prétention, agréablement dépouillé, El Cenador donne magnifiquement sur l'Atlantique à partir duquel Ander concocte la quasi-totalité de sa carte.

Originaire de San Sebastian, petite ville du pays basque espagnol, Ander, chef et propriétaire du restaurant, connaît l'océan par cœur. Les fabuleuses chanquettes –de minuscules poissons passés à la farine, frites ou mélangés délicatement avec du poivron rouge ou du piment– sont acheminées de Tétouan et de Malaga. Pêché à Nador, le turbot, poisson fort, riche et intense, dont la chair est très estimée, servi à la basquaise, est d'un exquis surprenant. Puisées au large de Larache et de Kénitra, les anguilles ou les « Angulas con huevos » sont des bébés anguilles moelleuses et minuscules, retournées dans de l'huile d'olive, de l'ail et du piquant et recouvertes d'œufs. « En Espagne, les petites anguilles sont rares, d'une qualité recherchée, elles constituent un plat typique de Noël », nous confie Ander. Autre délicatesse de la maison, la Zarzuela, mélange extraordinaire de fruits de mer et de poissons aspergés de sauce fine aux fruits de mer. Plus épurée, mais non moins savoureuse, la paillada est une poêlée de langoustes, de homards, de crevettes grises, de crevettes royales et de palourdes grillées.

Parmi les entrées, les habitués présentent les raviolis mélangés à l'encre de seiche et pochées à la vapeur. Autres finesses gustatives, la salade d'endives, de gésiers et de foie gras est une explosion dans la bouche, les huîtres gratinées au sabayon de

champagne sont un pur régal. Quant à l'Adobo –connu à Séville et en Andalousie– assemblage de morceaux de poissons marinés à l'ail, vinaigre, thym, origan et épices, fondant dans la bouche, c'est un délice fort et prononcé.

De petits bouts d'Espagne

En fait, le secret d'El Cenador est une conjugaison de saveurs espagnoles familières et typiques, saupoudrée d'une bonne dose d'inventivité. Ander aurait voulu apposer sur l'intégralité du menu sa touche artisanale, mais succombant à la demande des clients, il s'est rabattu sur les classiques de la cuisine espagnole, habilement revisités. « Il faut écouter ce que veut le client. Ici, les gens n'ont pas le temps de déguster, ils cherchent des plats consistants et bien fournis, sans extravagance ». La carte s'autorise cependant quelques échappées exotiques. À déguster, par exemple, le « riz noir El Cenador », rond et petit, mélangé à de l'encre de sèche, marié à de la farce de cèpes et de crevettes hachées, relevé d'une sauce aux morilles. « Un plat totalement individuel qui rend souvent les clients perplexes, de par sa couleur et sa texture, mais qui finit par plaire », explique Ander en riant. Dans la sélection de desserts, une fois de plus, Ander n'a pas renié son Espagne natale. Le Tocino de Cielo, confiserie d'Andalousie,





est un plat pétri d'histoire. Dans les régions viticoles méridionales, pour élaborer le vin, le blanc d'œuf était de mise ; il était préparé par les nonnes de la région qui utilisaient les jaunes d'œufs restants pour concocter de savoureux desserts. Résultat, un jaune d'œuf poché d'une infinie onctuosité et d'un sucré intense, saupoudré de sirop. Autre joyau glucosé, la « Crème à la Catalane », recette préparée à la manière d'une crème brûlée, avec un soupçon de cannelle flambée au sucre. À ne pas confondre cependant avec la vraie crème brûlée, dont la texture s'y apparente et ce, au risque d'encourir les foudres du chef.

Connu pour ses produits frais, son décor apaisant, et le talent extraordinaire de son chef au sourire avenant, El Cenador est un charmant entracte gastronomique, pour les amoureux d'air et de délices de la mer.



IMMOBILIER

L'HÔTEL DU GOLF

UN ÉTABLISSEMENT DE CARACTÈRE

Référence dans l'hôtellerie de luxe opérant depuis 1993, l'emblématique Palmeraie Golf Palace, avec son célèbre golf PH&R, complète aujourd'hui son offre actuelle de près de 1 500 chambres avec un nouvel établissement 5 adossé au Palais des Congrès de la Palmeraie.*

L'Hôtel du Golf, dernier-né du Palmeraie Hotels & Resorts, renforce considérablement l'offre d'hébergement du Resort de la Palmeraie. Établissement de caractère, unique dans sa catégorie, il affiche un style résolument contemporain. Avec ses lignes épurées et des volumes maîtrisés. Tout en lumière et matière magnifiées, l'atmosphère particulière des parties communes naît des contrastes et des inversions, les hauteurs de plafond vertigineuses côtoyant les niches cosy du bar. L'arrivée de cette nouvelle unité permet au Resort d'intégrer désormais une gamme complète de solutions d'hébergement et de jouir à la fois de la proximité entre le Palais des Congrès et les installations de loisirs. Le Resort offre ainsi une expérience conciliant business et tourisme dans un cadre résolument tendance. Il



s'adresse autant à une clientèle d'affaires se déplaçant en groupe qu'à des voyageurs branchés adeptes de nouveautés. Le tout moyennant des budgets plus que raisonnables.

Situé en bordure du golf de 27 trous de la Palmeraie, cet ensemble architectural moderne se confond harmonieusement dans le paysage du site. Les ailes d'habitation se déploient sur deux niveaux en plus d'un rez-de-jardin. Le tout s'articule autour d'un immense espace où le jardin d'oliviers tutoie la piscine immaculée. Circulations d'eaux vives, fontaines et passages piétons sont dessinés dans un ordre minéral tout en transparence.



Signée Jean-Baptiste Barian, la décoration intérieure de l'Hôtel du Golf est épurée, suggérant subtilement le Maroc à l'aide de nombreux détails. Le sol de marbre rouge d'Iran rappelle les tons de Marrakech, les plafonds "Tataoui" suggèrent les pergolas des souks, les clichés photographiques en noir et blanc habillant les couloirs content l'histoire de la ville.

L'Hôtel du Golf réinvente le hall. Ce dernier mérite d'être vu, plutôt que lu. Les clients ne sont plus confinés dans leur chambre, car l'hôtel fait du « lobbyng » auprès de voyageurs aux références multiples qui aiment l'animation et la nouveauté. Les sections bar et restauration se décroissent et invitent à la socialisation. L'espace ouvert et réparti sur deux niveaux devient donc un salon hype, lieu de rencontres et espace de travail. Les immenses baies vitrées accentuant l'impression de modernité tout en communiquant avec les perspectives extérieures.

L'hôtel compte 287 chambres de 31 m², 12 suites de 44 m² avec terrasse de 6 m², 8 suites de 47 m² avec terrasse de 12 m². Enfin, 8 chambres sont réservées aux clients à mobilité réduite.

Toutes les chambres et suites s'ouvrent sur un balcon ou sur une terrasse, disposent d'une salle de bain en marbre et bénéficient d'équipements modernes : téléphonie IP, IP TV, écran TV LCD, chaînes satellites et, bien sûr, connexion Wifi.

Côté restauration, on trouve un restaurant avec "Show Cooking" et des buffets ouvrant sur des terrasses, un snack piscine, sans oublier le lounge fooding & drinking face au bar de l'hôtel. Un room service est disponible 24h/24. Le tout à des prix très attractifs !

Le positionnement prix de l'Hôtel devrait en faire un challenger sérieux pour les poids lourds de grande capacité le plus souvent situés au centre ville. Les tarifs annoncés se situent en-dessous de ceux pratiqués sur le marché. Fort de son offre d'hébergement diversifiée, le Resort fait jouer ainsi la synergie et la complémentarité de ses établissements.

HI-TECH *Nouveautés*

SAMSUNG GALAXY NOTE

Grand, puissant, étonnant...

Le seul produit capable de faire le pont entre le smartphone et la tablette tactile : le Galaxy Note. Puissant, ce mobile de 5,3 pouces semble taillé pour nous étonner.

Samsung a décidé d'occuper toutes les tailles d'écrans du marché mobile, même des inédites ! Avec le Galaxy Note (N7000), le HTC Titan et ses 4,7 pouces peuvent aller se rhabiller, puisque nous avons ici un écran de 5,3 pouces, avec une technologie Super AMOLED HD pour une définition de 1280 x 800 pixels. Autre subtilité, le Galaxy Note est accompagné d'un stylet S-Pen et d'une interaction avec l'appareil signé Wacom.

Mais mis à part la plus grande dalle du marché et un stylet, les caractéristiques techniques de ce nouveau terminal de la gamme Galaxy sont classiques. Le Note tourne sous Android 2.3, il est doté d'un processeur Dual-Core cadencé à 1,4GHz et d'une mémoire interne de 16 Go. Il est compatible HSPA+ 21 Mbps, Wi-Fi 802.11n, Bluetooth 3.0, DLNA et embarque un port USB, un APN 2 mégapixels en façade et 8 mégapixels à l'arrière. Enfin il possède une batterie 2500 mAh (vive l'autonomie !), mesure 146.85 x 82.95 x 9.6 pour un poids de 178 grammes.



Ce smartphone géant, ou mini-tablette 3G (on s'y perd...) est également l'occasion pour Samsung d'étreindre son nouveau processeur double-cœur Exynos, cadencé à 1,4 GHz. Puce que nous retrouverons bientôt dans la tablette Galaxy Tab 7.7. Bien entendu, on trouve 1 Go pour épauler le processeur et 16 Go de stockage interne. Le capteur photo-vidéo principal affiche 8 mégapixels (avec flash LED) et une captation vidéo maximale en 1080p, tandis qu'un capteur supplémentaire en façade se dote de 2 mégapixels. Android 2.3 Gingerbread est largement recouvert de l'interface TouchWiz, dans une version à peine remodelée de celle présente dans le smartphone Galaxy S II.

Visuellement l'appareil est réussi malgré l'utilisation de plastique pour la coque. A la fois tape à l'oeil par son format, mais sobre et sans fioritures il est doté de bords arrondis et d'une surface, au dos, agréable au toucher et antidérapante. Il possède trois touches physiques, deux touches tactiles rétro-éclairées ainsi qu'un espace dédié au rangement du stylet en bas à droite.

Lisa Airplanes

AKOYA

L'Akoya est un avion super léger qui est capable d'atterrir à la fois sur la terre, l'eau et la neige.

Niveau performances, ce biplace offre de belles opportunités puisqu'avec seulement 70 litres d'essence sans plomb, l'Akoya peut parcourir plus de 1.100 km à une vitesse de croisière supérieure à 210 km/h.

Malheureusement, la société Lisa Airplanes n'a pas pu le présenter lors du Monaco Yacht Show puisque pilotes et ingénieurs étaient occupés à réaliser les vols d'essai de ce dernier ainsi que de préparer sa production qui ne devrait tarder. Par contre, son prix risque de faire l'effet d'une douche froide pour un grand nombre d'entre nous puisqu'il avoisinerait les 300.000 euros.



Audi Union Type C e-tron

Voiture électrique pour enfants



Audi Union Type C e-tron, un véritable petit bijou pour enfants gâtés dévoilé par le constructeur allemand Audi à l'occasion du Salon International du Jouet qui s'est tenu à Nuremberg du 4 au 9 février 2011. Mais attention, cette fois-ci, plus besoin de pédaler car la belle a troqué ses pédales pour, comme son nom l'indique, un petit moteur électrique d'une puissance de 1,5 cheval pour un couple de 40 Nm qui lui permet de rouler jusqu'à 30 km/h. Equipée d'une petite batterie lithium-ion dotée d'une autonomie de 25 kilomètres qui peut notamment être rechargée depuis une prise standard en 2 heures, c'est avant tout son style fidèle à la célèbre Auto-Union Type C qui a concouru dans l'entre-deux-guerres qui nous a séduits. Conçue autour d'une coque en aluminium avec un finish façon fibre de carbone, elle mesure 2,32 m de long pour 97 cm de large, soit une échelle de 1:2 et s'adresse aux enfants ainsi qu'aux adultes mesurant moins de 1,80 m. Vivement que le concept se transforme en modèle de série !

iPhone Lens Dial

3 objectifs pour iPhone !

Accessoire insolite que propose Photojojo, site américain dédié à la photo numérique, l'iPhone Lens Dial, ensemble de trois objectifs adaptable à votre iPhone 4 ou iPhone 4S.

Structure en aluminium constituée de deux parties dans lesquelles vous pourrez intégrer votre smartphone, vos photos seront différentes en fonction du type de l'objectif choisi, il faut tout simplement faire tourner les objectifs et placer le plus adapté devant celui de votre iPhone.

Trois choix possibles : Grand angle (0.7 *), Fisheyes (0.33 *) et Téléobjectif (1.5 *).

Sa poignet ainsi que sa partie permettant le rajout d'un pied ou trépied saura vous ravir.

Malgré tout son prix de 250 dollars risque d'en refroidir plus d'un. Mais pour les incondtionnels il s'agit d'un beau cadeau de Noël.



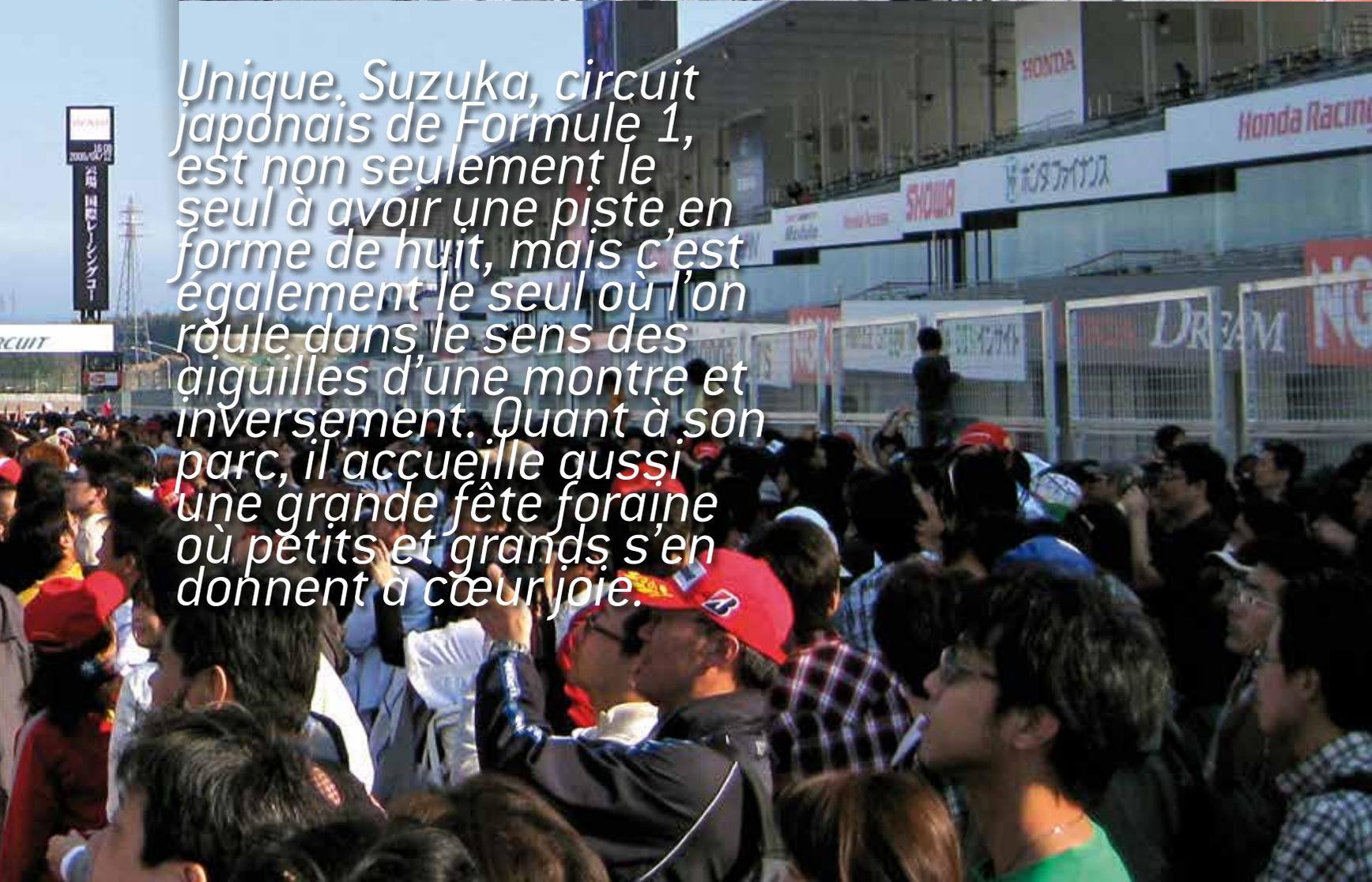
ÉVASION *de rêve*

SUZUKA





Unique. Suzuka, circuit japonais de Formule 1, est non seulement le seul à avoir une piste en forme de huit, mais c'est également le seul où l'on roule dans le sens des aiguilles d'une montre et inversement. Quant à son parc, il accueille aussi une grande fête foraine où petits et grands s'en donnent à cœur joie.





Faites chauffer les pneus !

Le circuit de Suzuka est l'un des circuits de Formule 1 les plus populaires. Situé à Suzuka, à 50 km de Nagoya et à 150 km d'Osaka, il a été conçu par le designer hollandais John Hugenholtz. Construit en 1962, il a d'abord servi de piste d'essai au constructeur japonais Honda. En 1987, il intègre pour la première fois le calendrier de la Formule 1. Circuit très technique, et l'un des plus appréciés par les pilotes avec celui de Spa-Francorchamps, il a

souvent abrité la dernière épreuve du championnat désignant le champion de Formule 1.

Le circuit de Suzuka a accueilli les épreuves de F1 jusqu'en 2006. Cependant, le manque de sécurité et des installations vieillissantes ne lui permettant plus de figurer dans la catégorie reine du sport automobile, à partir de 2007, l'épreuve de Formule 1 s'est déroulée sur le circuit du Mont Fuji, propriété de Toyota. En septembre 2007, la FOA a annoncé que dès 2009, le grand Prix du Japon se déroulerait en alternance, sur les deux circuits.

Bien qu'il soit extrêmement rapide et très technique, Suzuka a bonne réputation tant auprès des pilotes que des spectateurs, grâce, entre autres, à quelques virages célèbres, tels le Spoon Curve et le 130R. Reconnu pour son tracé croisé en forme de huit, ses sections rapides et ses nombreux virages difficiles, le circuit de Suzuka enchante les pilotes.

Le 9 octobre dernier, les grands champions du monde s'y donnèrent rendez-vous. En effet, le Britannique Jenson Button a remporté le Grand Prix du Japon de Formule 1, 15^e épreuve de la saison, au terme de laquelle l'Allemand Sebastian Vettel, 3^e, a été sacré champion du monde pour la deuxième fois consécutive. Vettel, habitué des records de précocité, devient le plus jeune double champion du monde de l'histoire, un titre honorifique qui appartenait jusque-là à l'Espagnol Fernando Alonso, 2^e sur Ferrari.

Pour promouvoir les sports automobiles, le circuit de Suzuka a créé une école de course, une pépinière de pilotes capables de rivaliser au niveau



international. Et pour multiplier encore plus les agréments, les Japonais en ont fait un vrai complexe de loisirs. En effet, outre cette arène de course où l'on pratique d'autres sports mécaniques, en matière de divertissement, les enfants, tout autant que les adultes, y trouveront bien des motifs de défoulement.

Ainsi, au Motopia parc d'attractions, basé sur le jeu de mots « moto » et « utopia », on peut trouver un large éventail de divertissements pour les jeunes enfants. Ceci est basé sur la vision de l'entreprise MobilityLand de cultiver « les fans du futur », promouvoir la culture de l'automobile au Japon en mettant l'accent sur la sécurité routière. En fournissant un environnement et des services dignes d'un Resort, le circuit de Suzuka est un endroit où l'on peut profiter d'un agréable séjour en famille.

Et comme il est fort possible qu'il s'agit-là de l'endroit dont vous étiez depuis longtemps à la recherche, pourquoi ne pas vous lancer et aller à sa découverte, vous ne le regretterez sûrement pas !



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 Alkaronfol, 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

Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkaronfol, 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

Nouvelle BMW M5



Le plaisir de conduire



RETOUR SUR INVESTISSEMENT EN 4,4 SECONDES.

Conçue sur les circuits de course et construite pour le quotidien, la nouvelle BMW M5 ne fait absolument aucun compromis. Derrière son design de sage berline se cache une véritable voiture de sport aux performances incroyables. Certaines données parlent d'elles-mêmes : le moteur V8 TwinPower Turbo M développe 560 ch et réalise le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes.

Expérimentez le dynamisme, l'agilité et la précision maximale au sein d'un intérieur élégant et soigné.

Que vous souhaitiez profiter du confort de cette superbe berline ou vivre une expérience extrême de conduite, vous saurez à chaque instant que vous avez fait le bon choix.

Venez la découvrir chez Smeia et son réseau.

NOUVELLE BMW M5. L'INTOUCHABLE.

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