



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.





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

Mobicash Application Paiement Mobile la plus Innovante en 2011.



C'est en innovant pour vous que nous obtenons nos plus belles récompenses :

L'Association IAMTN (International Association of Money Transfer Networks) a octroyé le Prix de l'Innovation 2011 à Maroc Telecom pour son service de Paiement Mobile Mobicash. La cérémonie s'est tenue à Londres le 15 Novembre à l'occasion du sommet mondial consacré au transfert d'argent le Global Money Transfers Summit 2011.

Édito



Ahmed Kseibati

Inspiration

Non je n'ai aucune honte à l'avouer, le Salon rétromobile m'inspire et me donne de nombreuses idées, que j'essayerai de partager avec vous, chers lecteurs, dans les mois à venir . Et comment ne pas être inspiré, avec une cuvée aussi exceptionnelle que celle de cette année, des anniversaires à la pelle, le 50e anniversaire de la Ferrari GTO, de l'Alpine, de la MGB, le 40e anniversaire de la Honda Civic et de la Renault 5?

Avec des ventes aux enchères qui se déroulent en live (durant 8 heures d'affillée!) et bien sûr, des dizaines, d'artistes peintres, de vendeurs de miniatures, de catalogues et de pièces détachées, qui sont là pour le plaisir de collectionneurs, des passionnées et des connaisseurs?

Bien sûr, nos compatriotes Gentlemen drivers marocains, connaisseurs comme ils le sont tous, étaient de la partie et se sont adonnés à leur passion, avec un plaisir total .

Chers lecteurs, je vous laisse vous délecter en lisant ce numéro très riche en dossiers, sans oublier bien sûr le must de chaque numéro, et qui est l'entretien, réalisé ce mois-ci avec notre Gentleman driver, Faïçal Doukkali

Bonne lecture

Sommaire

06	M	oto	ors
----	---	-----	-----

- 06>08 L'actu En bref Nationales par Youssef Bennour
 - 10>12 L'actu En bref Internationales par Youssef Bennour
 - 14 Zoom sur le marché Reprise confirmée par Youssef Bennour
 - 16>19 **AutoConcept** Audi e-tron Spyder par Youssef Bennour
 - 20>23 **AutoException** Maserati MC Stradale par Youssef Bennour
 - 24>28 Mercedes SL: 6e étoile dans la constellation par Youssef Bennour
 - 30>33 AUDI S6: Puissance et élégance par Hamid Benmaarouf
- 34>38 **AutoNouveauté** BMW série 3 : Plus bourgeoise par Hamid Benmaarouf
- 40>44 Ford Focus ST: Pur plaisir par Hamid Benmaarouf
- 46>53 AutoLégende Mini : L'icône des petites citadines par Youssef Bennour



54 Entreti

Entretien du mois RACHID MEZIAN

- Plasticien collectionneur... par Youssef Bennour
- 64>65 MotoException Yamaha VMax par Lina Mouafak
- 66>67 BateauException Sunreef CHE 114 par Hicham Rehane

68 L'Homme

- 68>69 Hôtel & Resort Michlifen Ifrane Suites & Spa par Paola Franghie
- 70>71 Montres IWC Volvo Ocean Race Edition par Lina Mouafak
- 72>73 Sport d'élite GP de l'Union du Maghreb Arabe par Lina Mouafak
- 74>75 Actu Evènement Lancement nouvelle Porsche 911 par Antoine Delmas

76 Lifestyle

- 76>77 Cigare Romeo y Julieta Churchill Wide par Antoine Delmas
- 78>79 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
- 80>83 Evasion Circuit Interlagos Sao Paulo par Lina Mouafak
- 84>85 Art Don Jacot par Antoine Delmas



Directeur général et de la publication Ahmed Kseibati Directeur Associé Mohamed Alaoui Mrani Rédaction Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf - Paola Franghie Assistante de direction Bouchra Belaatchane Responsable Financier Lamia Benkirane Relecture et correction Habib El Amrani Maquette Tristan Lastennet Direction Artistique Hicham Zemmar Photographe Hicham Zemmar Impression Edit - www.edit-imprimerie.com Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél.: 05 22 364 869 - Fax: 05 22 369 931 www.gentlemendriversmag.com



par Youssef Bennour

Trophée voiture de l'année

Lancia Ypsilon succède à la Giulietta



Lancia Ypsilon a été élue, jeudi 19 janvier 2012 à Casablanca, voiture de l'année au Maroc, dans le cadre des Trophées de l'automobile. Cet évènement, organisé pour la deuxième année par le magazine Auto News, a été marqué par la présence des professionnels de l'automobile, de l'assurance et du financement. La Lancia Ypsilon succède ainsi à une autre italienne, l'Alfa Romeo Giulietta, qui avait décroché le titre l'année dernière. Lancia Ypsilon a tiré son épingle du jeu face à l'Audi A1, la BMW Série 1, la Peugeot 508 et la Toyota Yaris, grâce à son élégance et à sa technologie. Revendiquant l'équipement le plus étoffé de son segment (ABS, EBD, Magic Parking, Blue&Me-TomTom, etc.), l'italienne est disponible au Maroc en trois versions (Argento : argent, Oro : or et Platino : platine) et dispose également de deux motorisations : le 1.2 de 69 ch essence et le fameux turbo diesel 1.3 Multijet II, déjà présent sur sa cousine Alfa Romeo Mito.

Renault Maroc: un cru 2011 exceptionnel

L'année écoulée a été pour Renault Maroc une année de tous le records. En effet, avec plus 37% de parts de marché et 41.500 unités écoulées, le groupe a dominé la concurrence de la tête et des épaules. Et une fois de plus, Dacia s'est distinguée, en s'adjugeant la pole position avec plus de 22.300 véhicules vendus, soit une progression de plus de 18,8%, en comparaison avec l'année 2010. Sa part

de marché s'est élevée, ainsi, à 20%, en progression de 2,5 points. Et ce n'est pas fini, puisque 2012 s'annonce sous de meilleurs auspices encore, avec l'arrivée au deuxième trimestre du monospace Lodgy, fabriqué à l'usine de Tanger, dont l'inauguration officielle est prévue le 9 février prochain. Derrière la marque roumaine, on retrouve Renault, avec plus de 16.900 véhicules vendus en 2011, soit une part de marché de 17,1%, en progression de 14%





par rapport à l'exercice précédent. S'agissant des véhicules particuliers importés montés, la marque au losange a écoulé un volume de 7.450 véhicules, correspondant à 10,3% de part de marché. Parallèlement à cette embellie, Renault Maroc a réalisé des avancées en termes de satisfaction clients dans le réseau Renault et Dacia. Au volet après-vente, l'année écoulée a été également riche, grâce au lancement de l'enseigne Motrio, distributeur des pièces Motrio pour les véhicules de plus de trois ans et au partenariat conclu avec des réparateurs et revendeurs de pièces de rechange.

Ça roule pour la Citroën C3!

Décidément, la Citroën C3 a le vent en poupe, en ce début d'année 2012. La performance est assez remarquable pour être soulignée, avec 165% de croissance par rapport à janvier 2010.

Le succès que connaît la Citroën C3 a commencé en 2011 et s'est confirmé au mois de janvier 2012. Ces résultats ont été réalisés grâce au succès de la série spéciale Vitamine, sur la gamme C3. En effet, cette série spéciale offre aux clients des équipements et des accessoires gracieusement, ainsi qu'un prix exceptionnel de 123. 900 DH pour la version d'entrée de gamme.





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
- Attaouia: 05 24 23 56 60

- 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
- Dakhla: 05 61 95 27 96



Feel the difference

www.ford.ma

par Youssef Bennour

La MINI Countryman remporte le Paris-Dakar 2011

Prenant de court les habituels protagonistes du plus prestigieux rallye raid au monde, le Paris-Dakar, la Mini Countryman a créé la surprise en remportant l'édition 2012 avec à son volant le pilote Stéphane Peterhansel. Le secret : de gros moyens mobilisés par la marque, notamment plusieurs exemplaires de son Countryman préparés pour le célèbre rallye raid.

Sur cette édition 2012, l'armada Mini avait pour principal adversaire deux Hummer, qui ont créé l'évènement après l'exclusion de Robby Gordon, en raison de la découverte d'un étrange montage sur son Hummer par les commissaires techniques. Exclu et ayant décidé de faire appel de cette décision, Robby Gordon était pourtant bien positionné pour briguer la victoire, avant de voir progressivement ses chances de victoire s'évanouir.

Du coup, les Mini Countryman ont eu le champ libre, avec un net avantage pour la voiture de Stéphane Peterhansel, devant la Mini de Nani Roma. Giniel de Villiers et son Toyota Hilux ferment le podium et le Hummer de Robby Gordon termine finalement cinquième, en attendant la décision définitive des instances sportives.

Il est à noter que cette victoire est la quatrième pour Peterhansel en auto sur le Dakar.



La BMW série 3 élue plus belle voiture de l'année 2011

Dans le cadre du Festival automobile international, qui a eu lieu du 26 au 29 janvier 2012 à Paris, les internautes de 47 pays ont procédé à l'élection de la plus belle voiture de l'année 2011, parmi huit candidates représentant des productions européennes, américaines et asiatiques. À l'issue du vote sur le site Internet d'Eurosport, ainsi que

sur la page Facebook du Festival international automobile, la nouvelle BMW Série 3 berline a été consacrée devant la Peugeot 208 et la Chevrolet Camaro, qui monte sur la troisième marche du podium.

Dans le lot des lauréats, le Peugeot HX1 a été sacré le en tant que plus beau concept car de l'année 2011, la Mercedes SLS Roadster s'est distinguée dans la catégorie des super cars, face aux Aston V12 Zagato, Ferrari FF ou Porsche 911 et la MINI Coupé a récolté le Prix du plus bel intérieur de l'année. Enfin, le Grand Prix du design revient à la ligne Citroën DS « Distinctive Series » .



Seat IbizaCure de jouvence

Lancée en 2008, l'Ibiza vient de recevoir un coup de jeune à mi-carrière. Mais il ne faut pas s'attendre à un grand chamboulement, puisque les lignes de l'espagnole évoluent peu. L'essentiel des changements concerne la face avant et consiste en l'adoption d'une calandre élargie, d'optiques redessinées, d'un nouveau capot et d'un bouclier revu. La poupe, elle, se contente d'un nouveau bouclier et de nouveaux optiques.

À l'intérieur, Seat annonce un module de commande de climatisation redessiné, une instrumentation revue, une boîte à gants agrandie et de nouveaux revêtements. Sous le capot, l'Ibiza restylée reçoit un nouveau bloc essence 1,2 I TSI Ecomotive de 105 chevaux, équipé du Start & Stop, qui s'ajoute aux moteurs 1,2 I de 60 chevaux et 1,4 I TSI de 150 canassons. L'offre diesel ne connaît en revanche pas de changement.



les nuits magiques

avec Harim Allam Bouché

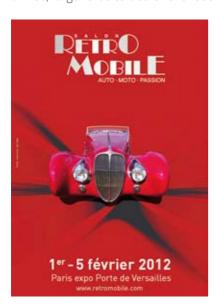




par Youssef Bennour

Les enchères à Rétromobile : la spéculation bat son plein

Pour les habitués du Salon Rétromobile, la vente aux enchères est un des moments forts, où les passionnés fortunés investissent parfois au-delà du raisonnable, pour acquérir l'élue de leur cœur. À cette occasion, les vendeurs se muent en véritables conseillers en banque privée et abusent de leur vocabulaire financier, alternant produit, placement, potentiel... pour rassurer les acquéreurs. Cette année, la générosité des enchérisseurs a été au-delà des



estimations les plus optimistes. Ainsi, un peu plus d'un million d'euros ont été investis dans une DB4 GT vendue chez Bonhams, grillant du coup la politesse à l'affiche de la vente, une Amilcar C6. Les italiennes des années cinquante ont également tiré leur épingle du jeu à l'instar du coupé Aurélia B20 GT dont le prix a frisé les 100.000 €, de la Giulietta Spider

vendue à 60.000 € et de la Flaminia Super Sport Zagato acquise pour la coquette somme de 150.000 €. À l'inverse, les plus récentes restent abordables. C'est le cas d'un jolie Maserati Indy qui a été échangée contre 17.250 €. Du côté des françaises, environ 60.000 € ont été investis dans une DS Prestige ayant appartenu à Philippe Bouvard et 155.000 € déboursés pour une Facel Vega FV4, à l'état impeccable. Les Porsche ne sont pas en reste, puisque les acheteurs



semblent prêts à tout pour une Porsche d'avant 1974, une 912 de 1967 s'échangeant à près de 30.000 €. S'agissant de la vente à domicile, la vacation d'Artcurial était la plus regardée. Le deal du jour a été une 250 GT California ayant appartenu à Roger Vadim, puis à Jean Claude Bajol, collectionneur disparu l'an dernier. Partie à 2,8 millions d'euros, elle a été cédée à 4,5 millions d'euros. Une somme un peu exagérée, pour un châssis long, d'autant plus qu'elle nécessite une remise au goût du jour. On retiendra enfin les 185.000 € obtenus par une DS 23 ie Pallas et les 60.000 € d'une 2CV à l'état neuf. Bref, des prix qui laissent pantois et qui fleurent bon la spéculation !

Opel Mokkanouveau SUV compact du blitz

La marque au blitz présentera à l'occasion du prochain Salon de Genève un petit crossover, baptisé Mokka. Pour tirer son épingle du jeu par rapport à la concurrence, surtout le Nissan Juke, le nouveau crossover d'Opel misera sur une robe élégante, qui s'inspire des dernières productions de la marque. Ainsi, on retrouve de profil la virgule caractéristique de l'Insignia et de l'Astra, tandis que la face avant se distingue par des blocs de phares à diodes en boomerang dans les coins. Le crossover surfe également sur la vague de la technologie, comme le prouve



entre autres la caméra frontale Opel Eye, capable de lire la signalisation. Avec ses 4,28 mètres de long, le Mokka promet un habitacle confortable, pour cinq passagers. Le coffre est lui aussi intéressant avec jusqu'à 1.372 litres de volume de chargement. S'agissant des motorisations, deux quatre-cylindres essence sont proposés : un 1.6 atmosphérique de 115 ch et un 1.4 Turbo de 130 ch. Le diesel est également au menu, notamment le diesel 1.7 CDTi dans ses deux configurations : 105 et 130 ch. Il est à noter que tous les moteurs sont équipés de série d'un système d'arrêt -démarrage automatique.

LES PLUS BELLES RÉUSSITES SE RÉALISENT MAIN DANS LA MAIN



Les plus belles entreprises porteront toujours la marque des personnes qui les ont fait avancer. C'est main dans la main avec chacun de vous que nous réussirons ensemble à réaliser vos projets.



Société Générale Marocaine de Banques | 55, Bd Abdelmoumen 20100 - Casablanca - Maroc | R.C N° : 28987



Porsche911 CarreraS400ch

L'essence des sens

Depuis son apparition pour la première fois au Salon de Francfort en 1963, la Porsche 911 a réussi à occuper une place de choix dans le cœur des passionnés. Après presque cinq décennies, la septième génération ne remet pas en cause la philosophie qui a présidé à la conception du premier opus, tout en bénéficiant des dernières avancées technologiques du constructeur de Zuffenhaussen. Pour jauger la valeur de ce nouveau modèle, Gentlemen Drivers a été invité à en prendre le volant dans la région de Valence. Récit.

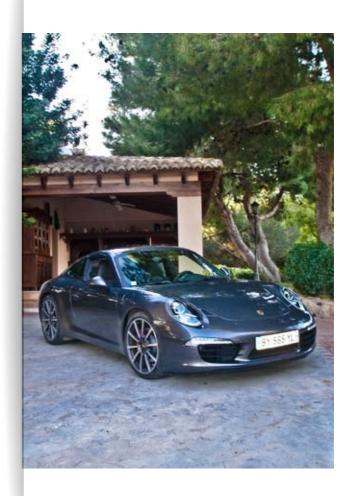




Lors du dernier Salon de Francfort, la nouvelle Porsche 911 a volé la vedette grâce aux progrès qu'elle a réalisés par rapport à sa devancière, qui était déjà une sportive accomplie. Pour ceux qui ont pu visiter le Salon, la découverte de cette voiture légendaire est une grande satisfaction en soi. Ce mois nous avons eu plus de chance de faire partie des journalistes qui ont été conviés à l'essayer sur les routes de Valence. Et comble de chance, notre arrivée a coïncidé avec le retour du beau temps, après les pluies qui ont arrosé la région. J'étais impatient de me retrouver derrière le volant du bolide, au point que mes battements de cœur se sont accélérés à la découverte sur le parking du port de plaisance de valence et du point de départ de la fameuse course de voile I American Cup d'une brochette de Porsche 911 Carrera S aux couleurs vives destinées aux essais presse.

Esthétiquement, on était loin du dépaysement, vu que le nouvel opus a gardé la physionomie légendaire de la 911. À quelques détails près, la proue conserve un faciès identique à celui de la précédente génération. Les modifications se limitent aux blocs des clignotants / feux de jour qui s'élargissent pour déborder des prises d'air latérales et aux rétroviseurs, qui sont désormais fixés sur la ceinture de caisse, en haut de portière. Toutefois, c'est la partie arrière qui concentre le gros des changements! Les feux arrière deviennent très effilés, le capot moteur s'élargit et le bouclier devient plus massif. Enfin, Porsche est désormais inscrit en grosses lettres sur le capot moteur.

Ce toilettage s'est accompagné d'une inflation des mensurations. Résultat, l'empattement augmente de 10 cm tandis que la longueur progresse de 6 cm pour s'établir à 4,49 m. Une poussée de croissance qui s'est accompagnée d'une réduction du poids de 40 kg, grâce au recours important à l'aluminium pour les parties



châssis et carrosserie, mais aussi à l'allègement des pièces moteur.

À l'intérieur, la 911, septième du nom, est moins conservatrice, avec une planche de bord totalement remaniée, à l'exception de l'instrumentation, qui reste toujours fidèle aux cinq cadrans. On apprécie l'effet plus concentré de la console de bord, dont le dessin emprunte largement à la Panamera, mais aussi à la très exclusive Porsche GT notamment le socle du pommeau de vitesse.

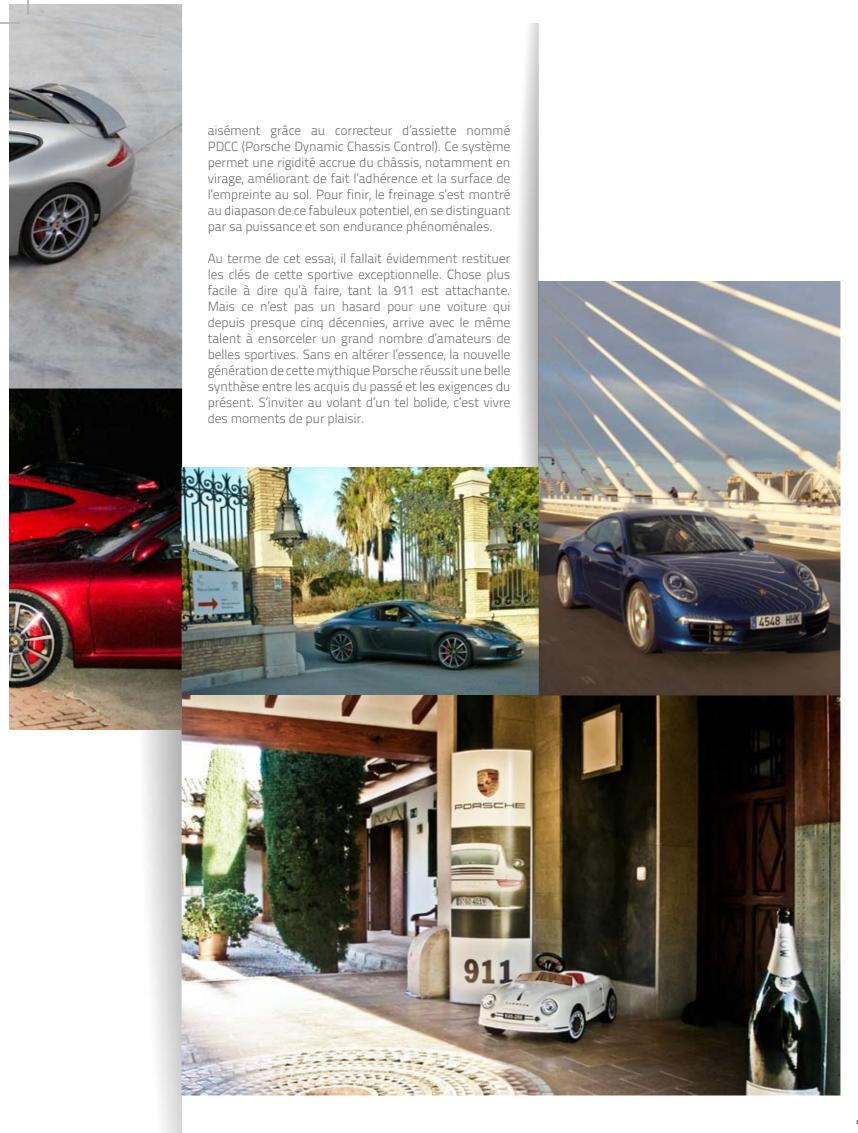
Le cœur d'une Porsche 911, c'est bien sûr son flat-six, qui sous le capot de notre version d'essai, la Carrera S, développe 400 ch et 440 Nm à 5.600 tr/min. Il s'agit du 3,8 litres de la précédente génération, dont l'admission et l'échappement ont été retravaillés, dans le but d'améliorer le régime et le rendement. Souple et onctueux à bas régime, ce bloc manifeste toute sa rage à l'approche de la zone rouge, tout en gratifiant son conducteur d'envolées lyriques, dont les tympans ne se lassent pas. Au fil des kilomètres, je me suis pris à enchaîner les rapports de l'excellente boîte PDK, afin de me délecter du timbre métallique inimitable de ce flat-six!

Grâce à son souffle inépuisable, ce bloc propulse la 911 comme une balle et lui permet d'atteindre rapidement des vitesses inavouables. Les chiffres sont là pour en attester : la Carrera S atteint 302 km/h en pointe et réalise le 0 à 100 km/h en 4,1 s! Des performances en hausse pour une consommation en baisse:8,71/100km pour 205g /km de CO2. Cette excellente valeur s'explique par la présence d'un système start /stop et par une gestion thermique améliorée. Le mérite en revient également à la nouvelle direction assistée, plus économe en énergie, qui permet une réduction de 16% en moyenne des émissions. Malheureusement, nous n'avons pas pu essayer la nouvelle boîte manuelle à sept rapports, qui est une première mondiale sur une voiture de série. Cela dit, la boîte PDK à doubleembrayage, proposée en option, demeure un excellent choix, grâce à sa rapidité et à sa précision.

Durant tout le trajet de presque 200 km dans la région de Valence la 911 nous a bluffés par un confort inhabituel pour une sportive de cet acabit et qui, plus est, chaussée du 20". Certes, notre voiture d'essai reçoit d'office le PASM, qui offre le choix entre un amortissement normal ou sport. Mais même en mode sport, le confort demeure appréciable quel que soit le revêtement. À vitesse soutenue, la sportive de Zuffenhaussen s'est montrée imperturbable, grâce à la nouvelle direction électro-mécanique d'une précision redoutable. Sur route serpentée, elle virevolte



Au fil des années, le rallye international Maroc Classic s'est imposé comme un rendez-vous incontournable pour les amateurs de voitures anciennes. Ces derniers donnent libre cours à leur



Actu évènement

par Ahmed Kseibati

Salon Retromobile

une édition haute en couleur

Depuis 1976, le Salon Rétromobile est un rendez-vous incontournable pour les passionnés des voitures anciennes. Véritable musée vivant, qui retrace l'histoire de l'automobile, ce Salon se distingue par la richesse de ses expositions, ses animations inédites, la variété de ses exposants et sa vente aux enchères. Il est donc tout à fait logique que son public soit tout aussi diversifié, comprenant des artisans spécialisés, des vendeurs de voitures, de motos, de pièces détachées ou de modèles réduits et une section « Art automobile » . Le Salon vend du rêve, enflamme les passions, attise la curiosité, que l'on soit collectionneur ou tout simplement amateur d'automobiles. L'édition 2012, qui s'est déroulée du 1er au 5 février, s'est distinguée par la tenue de l'exposition du « Mullin Automotive Museum » , pour la première fois en Europe. Réputée pour être l'une des plus belles au monde, la collection Peter Mullin comprend une importante collection de Bugatti, ainsi que dix voitures françaises exceptionnelles, habillées par des carrossiers français.



RETIRO MOBILE



1^{er} - 5 février 2012

Paris expo Porte de Versailles

www.retromobile.com

Motors Actuévènement













RETRO AUTO · MOTO · PASSION













Motors Actuévènement







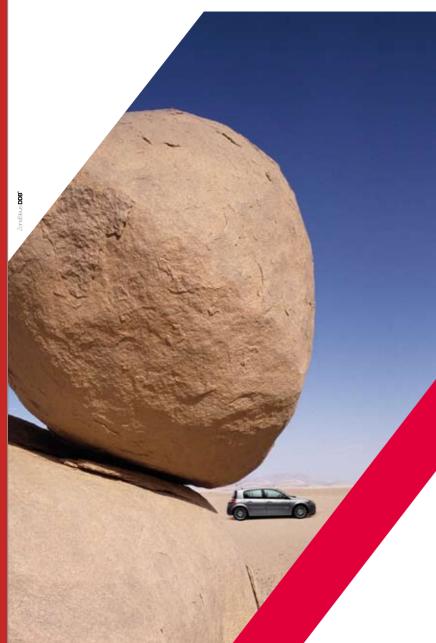






EXCLUSIVITÉ AUTO/AXA

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



AXA Assurance Maroc, entreprise régie par la loi n°17-99 portant code des assurances Selon les dispositions en vigueur et les conditions générales et particulières qui





The Revival

Six ans après l'arrêt de production de la Honda NSX, le constructeur japonais ressuscite ce modèle mythique à travers un concept présenté sous la marque Acura, au Salon de Détroit 2012.

D'apparence plus compacte et très proche du concept mystère vu sur le tournage du film « The Avengers » , la Honda NSX future génération affiche des dimensions plus contenues que sa devancière, avec 4,33 mètres en longueur (-10 cm), 1,90 m en largeur (+9 cm) et 1,16 m en hauteur, à 1 cm près de l'originale. L'empattement porté à 2,57 mètres est également en baisse, offrant moins de porte-à-faux.

Le concept car se démarque de feu la NSX sur le terrain de l'esthétique également, puisqu'à la pureté des ses lignes, il oppose une robe plus musculeuse et nettement plus agressive. À regarder de plus près, ses proportions semblentlarapprocherd'une berlinette à moteur central arrière, comme l'Audi R8. Heureusement, le prototype a reconduit la configuration mécanique de la première génération, en misant sur un V6 atmosphérique (à injection directe) placé derrière les sièges. Mais la comparaison ne va pas plus loin, puisque la future NSX misera sur la technologie hybride, confirmant encore une fois la sensibilité écologique très élevée de Honda. Accouplé à une boîte robotisée à double embrayage, le six cylindres est assisté par deux moteurs électriques qui permettent de transmettre de la puissance aux quatre roues via une gestion complexe baptisée SHAWD (Super Handling All Wheel Drive). Tout à fait indépendantes, les unités électriques sont à même de



tourner à une vitesse différente de celle endurée par le train arrière. De quoi assurer une meilleure tenue en courbe à la sportive japonaise.

Cette NSX new look est en définitive une hybride à quatre roues motrices. Il y a lieu de noter que ni la

puissance du V6, ni celle des moteurs électriques n'ont été communiquées pour l'instant par le constructeur nippon.

Contrairement au concept HSC vu en 2003, Honda promet que ce nouveau concept-car passera à la phase production dans trois ans et sera développé conjointement par les équipes japonaises de Honda et la division américaine du groupe.

Auto Exception Motors VIRAGE



Motors Auto Exception



Réservoir: Volume coffre:

Pneumatique:

Performances globales

Vitesse max: 0 à 100:

Consommation:

Autonomie:

Si la Virage est un nouveau modèle de la marque de Gaydon, son patronyme ne l'est pas autant, puisqu'une première génération de cette voiture a vu le jour au Salon de Birmingham en 1988. Remplacée en 2000 par la V12 Vanquish, la première Aston Martin Virage a été produite à un bon millier d'exemplaires. Esthétiquement, affirmer qu'une Aston Martin est belle est une lapalissade. En effet, avoir la griffe de la marque de Gaydon au bout de son capot, c'est l'assurance de rouler dans l'une des plus belles voitures du monde. La Virage ne déroge pas à cette règle en se parant d'une robe d'une élégance rare. D'apparence plus musclée et



! Celle-ci doit être insérée dans une fente portant le logo Aston Martin située au sommet de la console centrale. Il faut ensuite l'enfoncer à fond tout en conservant le pied sur la pédale de frein pour animer la salle des machines!

Il est évident que les acheteurs potentiels de ce genre de bolide ne sont pas très regardants sur l'habitabilité et pourtant la Virage n'a pas à rougir à ce niveau, du moins aux places avant, qui dégagent une habitabilité de bon aloi. À l'arrière, les minuscules strapontins ne pourront recevoir que des enfants.

En revanche, ils se montrent très exigeants quant au potentiel mécanique. Et à ce jeu, l'Aston Martin Virage réalise un sans faute, car sous son capot prend place une pièce d'orfèvrerie : un V12 de 6 litres développant 497 ch. Véritable œuvre d'art, ce bloc dispose d'une réserve de puissance colossale et surtout d'un couple de 570 Nm à 5750 tr/mn. Il est accouplé à une boîte automatique Touchtronic à six rapports, commandée par quatre boutons encadrant la fente de la clé de contact et deux palettes au volant. Ainsi dotée, la Virage s'acquitte du 0 à 100 km en 4,6 secondes et atteint la barre magique des 300 km/h en vitesse de pointe.

Le conducteur est ainsi gratifié d'une expérience de conduite des plus jouissives et d'une sonorité rauque très mélodieuse dès les plus bas régimes.

Côté tenue de route, la belle anglaise est bien dotée pour affronter la route grâce d'abord à une répartition des masses entre les essieux avant et arrière idéale (50/50). Celle-ci est rendue possible par la position centrale avant du moteur V12 et la boîte accolée au pont arrière. Elle dispose d'une direction précise et incisive qui accroît la maniabilité de la voiture et lui permet de mieux réagir aux injonctions du conducteur. Enfin, la suspension s'adapte parfaitement à tous les styles de conduite, grâce aux cinq modes qu'elle propose en mode « normal » et autant en mode « sport » . Quant au freinage, qui fait appel au carbone céramique de série, il est bien armé pour résister à toute sollicitation.

Comme ses sœurs la DB9 et la DBS, la Virage ne mérite que des superlatifs : sublime, raffinée, sophistiquée et très performante. Cependant, ce qui la rend tellement désirable, c'est le fait de jouer sur un registre que ses concurrentes ont décidé de délaisser : celui de l'émotion. Et pour ceux qui y sont sensibles, le choix est vite fait.

Auto Exception Motors MUSTANG G.T. 500





encore plus démoniaque que sa devancière. Dès le premier regard, on constate que la Shelby est plus bestiale que la Mustang normale, qui n'est déjà pas un modèle de discrétion. À l'avant, la Shelby impressionne par son regard agressif, qu'accentue une calandre béante, où l'écusson Ford se fait très discret, au profit d'un cobra à la posture menaçante. Ce faciès est joliment surplombé par un capot moteur flanqué de nombreuses ouïes d'aération. Le profil de la Mustang ne passe pas non plus inaperçu avec ses proportions cuir et d'Alcantara. Les bandes blanches « Le Mans » de la carrosserie parcourent aussi les quatre sièges. Le style séduit, même si la finition n'est pas au niveau des meilleures réalisations européennes.

Maisl'âmedecetteShelbyGT500estincontestablement son moteur. Un monstrueux V8 de 5.8 l qui développe 650 ch et 813 Nm de couple. Il est coiffé d'un compresseur volumétrique révisé et d'un système de refroidissement entièrement revu, tout comme l'étagement de la boîte de vitesses et l'embrayage. Il s'agit, selon Ford, du V8 «de production» le plus



puissant du monde. Excusez du peu! La diabolique Corvette ZR1 et ses 647 ch est dépassée ... Et il faut se tourner vers des productions artisanales telles que les Koenigsegg et autres Gumpert Apollo pour trouver plus bestial. Comme la plupart des super sportives américaines, la GT500 fait confiance à une transmission manuelle à six vitesses pour transmettre cette débauche de puissance.

Les performances de ce monstre n'ont pas encore été dévoilées. On sait simplement que l'auto dépassera la barre magique des 320 km/h. La Camaro ZL1 et ses 580 petits chevaux a enfin trouvé à qui parler. Pour ceux qui veulent épater la galerie lorsque le feu passe au vert, un launch-control développé par SVT assure un départ optimal en jumelant données moteurs et transmission en fonction des températures et degrés d'usure des trains roulants. Pour stopper ce missile, Ford a eu recours à des freins à gros diamètre qui peuvent être remplacés par un pack freinage Brembo, proposé en option.

Côté tenue de route, Ford a augmenté les appuis sur le train avant, afin d'augmenter le contrôle en freinage. Un différentiel à glissement limité est également proposé dans le cadre du pack performance. Ce dernier offre en option radiateurs additionnels et amortisseurs Bilstein réglables, qui sont hautement recommandables, pour une automobile dont le pont arrière reste rigide. Le Track Package complète le pack « Performance », en augmentant la capacité de refroidissement des fluides moteur et de transmission. Enfin, la monte pneumatique de marque Goodyear Eagle F1, enveloppant des jantes de 19 pouces à l'avant, et 20 pouces à l'arrière est de nature à favoriser une meilleure empreinte au sol.

Traduisant l'exubérance américaine et l'esprit des Muscle Cars, la Mustang Shelby GT500 n'a plus sa place dans un monde où l'hymne est à l'austérité et à l'économie d'énergie. Elle demeure cependant une des voitures de sport qui distillent un plaisir de conduite incomparable.

Motors Auto Nouveauté





La M5 diesel

Imaginer une BMW estampillée M, mais carburant au gazole aurait été inconcevable il y a tout juste quelques mois. Pourtant, le département M de la marque a franchi le pas en enrichissant son catalogue d'une gamme diesel.



Motors Auto Nouveauté



Chez la marque à l'hélice, les modèles ultra-sportifs sont l'apanage de la division Motorsport, qui est passée maître dans la conception de motorisations d'exception. D'ailleurs, qui n'a pas été subjugué par les performances ébouriffantes d'une M5, d'une X5M ou d'une X6M ? Autres temps, autres mœurs, les sorciers de Motorsport ont décidé de ne plus jurer fidélité aux seuls moteurs à essence et de développer des sportives de très haut niveau, carburant au gazole. En attendant une présentation au prochain Salon de Genève, le constructeur à l'hélice a levé le voile sur sa nouvelle gamme "M", comprenant le pendant diesel de la M5: la nouvelle BMW M550 d.

Sans aller jusqu'à reproduire de façon exact l'apparence de la M5, celle-ci en reprend en grande partie le style, avec quelques nuances, comme les barres horizontales métallisées dans les entrées d'air latérales, par ailleurs dépourvues de phares antibrouillard ou le style des échappements, ou encore les roues M en alliage léger 19 pouces à rayons doubles.

À l'instar des autres modèle de la gamme, la M550 d est une vraie familiale, qui peut accueillir cinq adultes à bord grâce à un espace satisfaisant aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Seul bémol, le passager assis en position centrale devrait composer avec l'imposant tunnel de



transmission. Le volume de chargement n'est pas en reste, avec une contenance du coffre de 520 litres, l'une des meilleures de la catégorie.

Mais la vraie attraction de cette bavaroise d'exception se cache sous le capot. C'est tout simplement le six cylindres diesel le plus puissant au monde. Il s'agit d'un moteur trois litres qui développe, tenez-vous bien, 381 ch et pas moins de 740 Nm dès 2.000 tr/min, soit 60 Nm de plus que ce que développe à 1.500 tr/min le V8 biturbo de la toute nouvelle BMW M5! Le secret de cette déferlante de puissance réside dans le recours à une triple suralimentation. Le principe consiste

à combiner l'action de deux petits compresseurs à géométrie variable et à haute pression avec celle d'un plus gros à basse pression : les petits turbos s'activent dès les plus bas régimes, grâce à leur inertie réduite, tandis que le plus gros ne prend le relais qu'à partir de 1.500 tr/min.

Sous l'action des trois turbos, le 3 litres diesel accouplé à une boîte automatique à huit rapports propulse la M550 d de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes. Phénoménal, quand on sait que l'ultra sportive M5 de 560 ch ne fait que légèrement mieux en grappillant seulement trois petits dixièmes à sa sœur gavée au mazout. La



 Cylindrée :
 6cyl. turbo 24s

 Puissance :
 381 ch - 4400tr/min

 Couple :
 740 Nm - 3000tr/min

Transmission: Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 1970 kg

Dimension: 4.91/1.86/1.45 (L/I/h)

Réservoir : 70 | Volume coffre : --- |

Pneumatique: 245/40 R19 - 275/35 R19

Performances globales

Vitesse max: 250 km/h **0 à 100:** 4.7 s

Consommation : 5.8/7.1/6.3 | /100

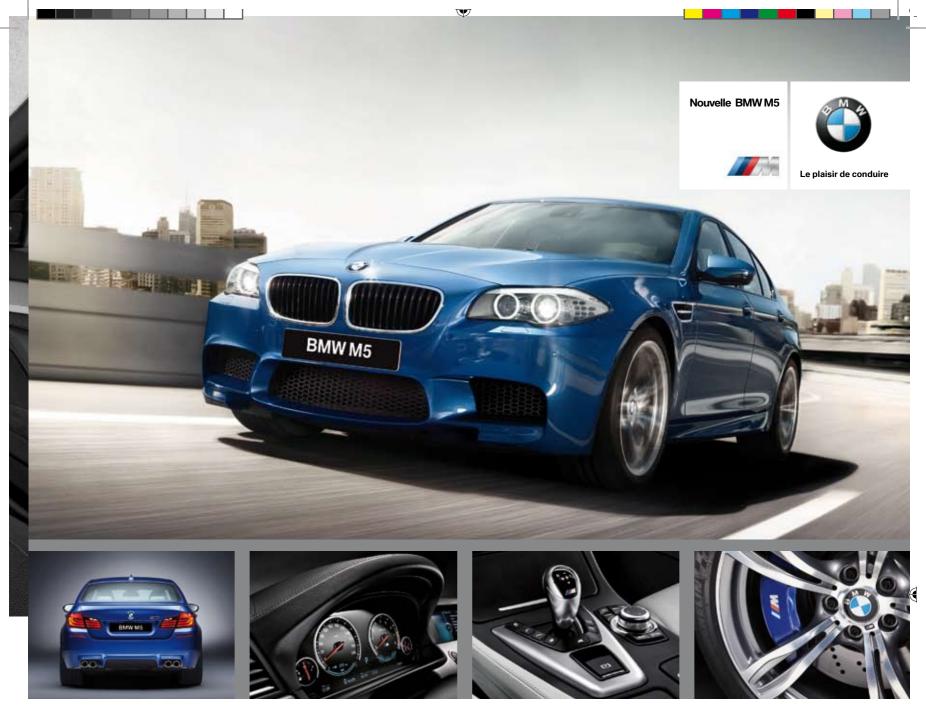
Autonomie: --- km

vitesse de pointe est pour sa part bridée et s'affiche à 250 km/h. Le plus surprenant est la consommation moyenne annoncée qui se situe à un excellent 6,3 l/100 km et 165 g/km d'émissions de CO².

Et pour les mélomanes invétérés, BMW a prévu le système Sound Design. Ainsi, lorsque les modes Sport ou Sport+ sont sélectionnés, le système audio vient renforcer la sonorité du moteur dans l'habitacle...

Au chapitre comportement routier, notons que la M550 qui dispose d'une transmission intégrale, est dotée d'un essieu avant à double triangle et d'un essieu arrière intégral. Quant au système de freinage, il comprend des disques de frein ventilés, qui, à l'instar du modèle BMW 550i à moteur V8 essence, ont un diamètre de 374 millimètres sur l'essieu avant et de 345 millimètres sur l'essieu arrière.

Profiter de performances presque équivalentes à la redoutable M5, tout en s'arrêtant rarement à la pompe est le compromis que propose la dernière née de la division M de BMW: la M550 d. Cela reflète encore une fois les progrès réalisés par le diesel, qui ne cesse de gagner du terrain par rapport à l'essence au niveau de l'agrément de conduite.



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

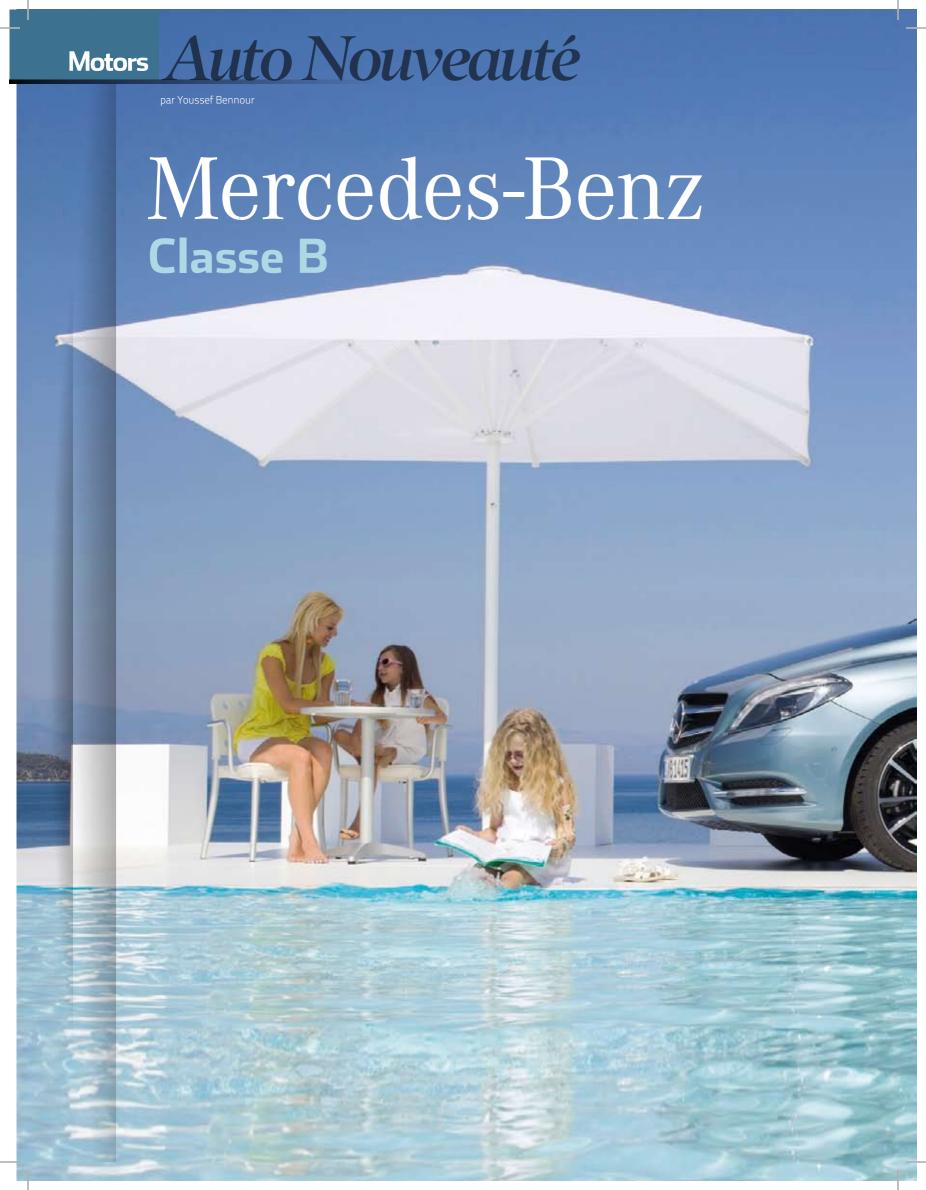
47, boulevard Ba Hmad 20300 Casablanca Tél.: 05 22 40 07 00/01 e-mail: contact@smeia.com

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

A.P. BMW M5 ok 23x30.indd 1 30/11/11 11:59:00





Motors Auto Nouveauté

Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo Puissance : 140 ch - 4200tr/min Couple : 300 Nm - 1600tr/min

Transmission: Avant

Poids et mesures

Poids à vide : 1435 kg

Dimension: 4.28/1.78/1.61 (L/l/h)

Réservoir : 54 | Volume coffre : 435 | Pneumatique : 205/55 R 16

Performances globales

 Vitesse max :
 200 km/h

 0 à 100 :
 9.6 s

Consommation : 6.6/4.5/5.2 | /100

Autonomie: 841 km

Lancée en 2005, la Classe B de première génération est arrivée en fin de parcours et vient de passer le témoin à un nouveau modèle, qui a été présenté au Salon de Francfort 2011. Autant dire que la tâche du nouvel opus ne sera pas de tout repos, puisqu'il s'agira pour lui de faire aussi bien, sinon mieux que son prédécesseur, qui s'est vendu à plus de 700.000 exemplaires dans le mondo.

La première grande différence avec l'ancien modèle est d'abord d'ordre esthétique. En effet, la nouvelle Classe B affiche une ligne plus dynamique et plus sportive. À l'avant, on distingue une nouvelle grille de calandre à trois lamelles imposante, un pare-brise élargi et des projecteurs étirés sur les côtés. De profil, la ligne de toit profilée plongeant vers l'arrière et le dessin marqué des flancs creusés et les jupes latérales renforcent le caractère sportif du monospace. Avec son profil aérodynamique, la berline monocorps Mercedes revendique un excellent Cx de 0,26.

À l'intérieur, la classe B deuxième du nom ne manque pas d'atouts. Tout d'abord par son habitabilité généreuse. Plus longue de 86 mm, plus large de 9 mm et plus basse de 46 mm, elle peut recevoir trois adultes à l'arrière sans problème. Mercedes annonce même un espace aux jambes supérieur à celui qu'offrent les Classe E et Classe S. Côte modularité, l'allemande s'en sort également avec les honneurs, grâce au système Easy-Vario-Plus proposé en option, permettant de faire coulisser les sièges arrière sur 14 cm, pour faire passer le volume du coffre de 488 à 688 litres ou de transformer l'habitacle de la Classe B en un vaste coffre de 1.545 litres. Le dossier rabattable du siège passager avant facilite le chargement d'objets longs dans le monospace compact Mercedes. En revanche, pas de banquette coulissante, de sièges qui s'escamotent dans le plancher ou qui se retirent complètement.

Le deuxième point fort de la nouvelle génération de la Classe B est incontestablement sa finition, qui a fait un sérieux bond en avant. En effet, les matériaux apparaissent soigneusement choisis et le style raffiné. S'inspirant des modèles supérieurs de la marque, la planche de bord séduit par ses buses d'aération



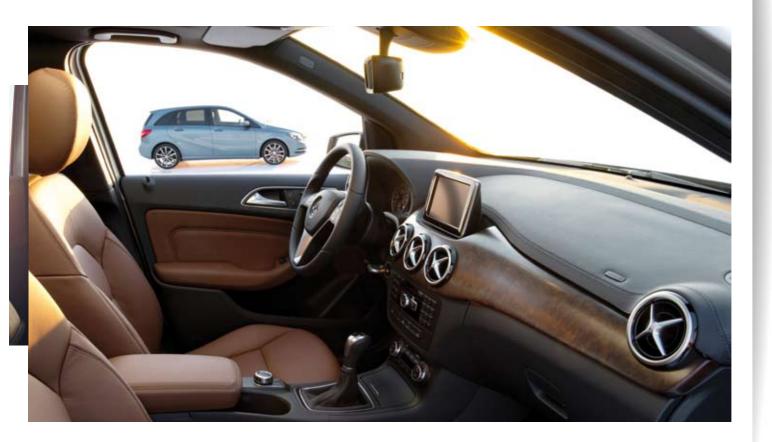
En fonction des versions, les roues peuvent atteindre 20 pouces de diamètre!

rappelant les SLS et SLK, tandis que sa console centrale est surmontée d'un écran livré de série sur toutes les versions. Celui-ci se commande par l'intermédiaire des boutons de la console centrale et d'une molette située entre les sièges avant.

Au chapitre équipement, la Classe B se décline en quatre finitions : Classic, Design, Sport et Fascination. Au niveau confort, le monospace compact Mercedes est doté, ente autres, d'une climatisation Thermatic, d'une radio CD avec écran couleur 5,8", d'une connexion Bluetooth, d'un volant 3 branches gainé de cuir avec insert chromé, de l'allumage automatique des feux et d'un détecteur de pluie.

S'agissant de la sécurité, la nouvelle génération se montre généreuse, en proposant de série le radar anticollision avec freinage d'urgence assisté adaptatif, baptisé Collision Prevention Assist, le système anti-somnolence, ainsi que le système de protection préventive des occupants Pre-Safe. En option, le monospace de la marque à l'étoile offre l'assistant de feux de route, les avertisseurs d'angle mort et de franchissement de ligne, le rappel de limitation de vitesse, la reconnaissance des panneaux de signalisation, l'aide au parking active, l'aide au démarrage en côte, la commande vocale Linguatronic, la caméra de recul...

Sous le capot, la nouveauté est également de mise, avec un nouveau quatre cylindres diesel, d'une cylindrée de 1.796 cm3 étroitement dérivé du 2.143



cm3, déjà connu dans les Classe C et Classe S, entre autres. Disponible en deux versions de 109 ch (B 180 CDI) et 136 ch (B 200 CDI), il se distingue par son couple à bas régime et ses consommations maîtrisées.

Quant à l'offre en essence, elle se limite au lancement à un bloc d'une cylindrée de 1.595 cm3 décliné en deux puissances : 122 ch (B 180) et 156 ch (B 200). Côté transmission, la nouvelle Classe B dispose d'une nouvelle boîte mécanique à 6 rapports, mais elle peut recevoir en option une nouvelle boîte à vitesses à double embrayage 7G-DCT à sept rapports, avec palettes de commandes au volant.

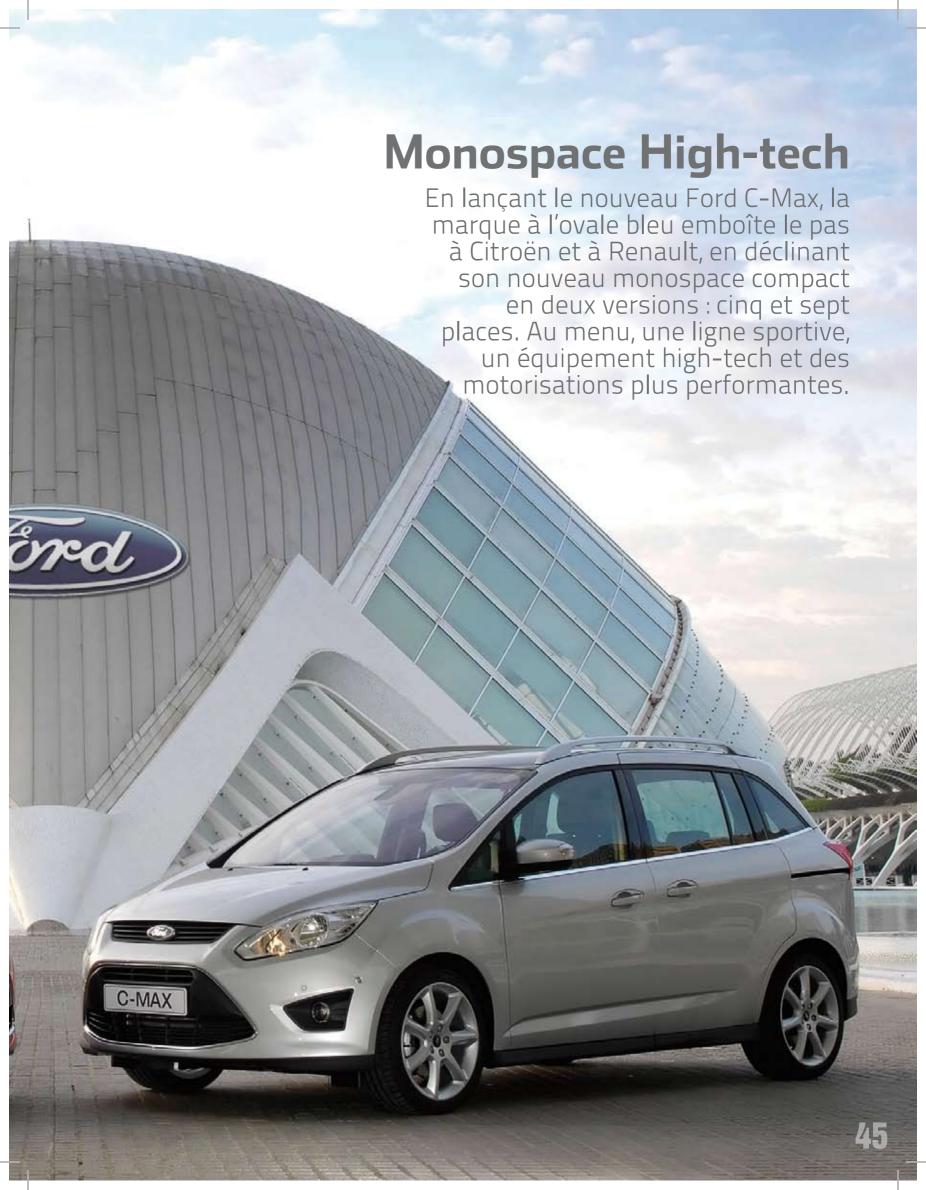
Enfin, le comportement routier devrait enregistrer de

réels progrès, à la faveur de l'adoption d'une plateforme plus conventionnelle, permettant d'abaisser le centre de gravité. La tenue de route bénéficie également d'un nouvel essieu arrière multi-bras à quatre bras de suspension, d'une nouvelle direction mécanique à assistance électrique et d'une régulation du comportement dynamique ESP plus aboutie.

Au final, la nouvelle génération de la classe B s'améliore à tous points de vue. Bénéficiant du savoir-faire de la marque à l'étoile, elle est en mesure de faire oublier facilement sa devancière et de s'ériger en nouvelle référence de la catégorie.



Auto Nouveauté Motors par Hamid Benmaarouf Topech



Motors Auto Nouveauté

Cylindrée : 2.0L 4 cyl. inj. directe turbo Puissance : 163 ch - 3750tr/min Couple : 333 Nm - 2000tr/min

Transmission: Avant

Poids et mesures

Poids à vide: 1488 kg

Dimension: 4.38/1.83/1.63 (L/I/h)

Réservoir: 55 | Volume coffre: 471 | Pneumatique: 205/ 55 R 16

Performances globales

 Vitesse max :
 210 km/h

 0 à 100 :
 8.6 s

Consommation : 6.4/4.4/5.1 1/100

Autonomie: 874 km

Le nouveau Ford C-max s'inspire directement du style du concept-car iosis Max, introduit au Salon automobile de Genève 2009. Exit la sobriété du premier C-Max et place à des traits nettement plus agressifs, s'inscrivant parfaitement dans la mouvance stylistique de la marque à l'ovale bleu, dite Kinetic Design. Ceci se traduit par une calandre trapézoïdale entourée d'un jonc chromé et d'optiques très étirées. De profil, le style laisse entrevoir un dynamisme certain, à la faveur d'une ligne de pavillon très arquée, conjuguée à une ceinture de caisse inclinée. Le nouveau monospace de Ford existe également en version sept places. Plus long de 14 cm et plus haut de 6 cm, le Grand C-Max se distingue de son petit frère par des portes latérales coulissantes, une lunette arrière plus longue, des feux différents et un pavillon de toit plus plat.

Visuellement, le nouveau Ford C-Max paraît plus compact que son prédécesseur, ce qui se vérifie au niveau des mensurations : le nouveau modèle a perdu 9 cm en longueur, à 4,38 mètres. Ces quelques centimètres n'ont guère influé sur l'espace habitable, qui n'a quasiment pas évolué, même si les grands gabarits se sentiront plus à leur aise, grâce à une garde au toit améliorée (+ 3 cm à 1,62 m). La modularité est également de mise, puisque le C-Max reconduit le système «diagoflex», permettant d'escamoter le siège central et de faire coulisser les sièges d'extrémité diagonalement vers l'arrière et vers l'intérieur, transformant l'habitacle en 4 places pour gagner de l'espace aux épaules et aux genoux. La capacité de chargement, elle, s'avère intéressante, grâce à un volume du coffre de 432 litres, qui peut atteindre 1.706 litres, banquette rabattue. Dans la configuration à 7 places, le volume du coffre de 92 litres (avec le kit anticrevaison) permet juste de transporter de menues affaires.

À l'intérieur, la planche de bord séduit par sa présentation moderne, voire avant-gardiste. Si les matériaux utilisés flattent l'œil, la forme originale des



Pour les amateurs de sportivité, un Pack Sport M arrivera courant 2012.

compteurs, ainsi que de la console centrale symétrique, surmontée par l'ordinateur de bord, donnent envie de s'installer derrière le volant et d'utiliser tout le potentiel de la voiture.

Côté équipement, le nouveau C-Max entend également tirer son épingle du jeu face à la concurrence. Ainsi, son offre en matière d'équipement est riche, surtout dans sa finition Titanium, qui comprend : aide au démarrage en côte, climatisation automatique bizone, système de démarrage sans clé, GPS, bluetooth, prise USB, allumage automatique des feux. Le monospace met par ailleurs en avant des gadgets high-tech, tels que la caméra de recul, un détecteur de présence dans l'angle mort, le hayon électrique et même un système d'aide au stationnement Active Park Assist, qui facilite grandement les créneaux.

S'agissant du comportement routier, les deux configurations du nouveau C-Max adoptent la nouvelle plate-forme ONE Ford, qui apporte un comportement sain et efficace. De plus, de nouvelles suspensions



ainsi qu'un répartiteur de couple entre les roues avant sont au menu. Ce dispositif est nécessaire pour bien transmettre la cavalerie d'une nouvelle gamme de moteurs. En essence, ses motorisations font appel aux groupes EcoBoost, dotés de l'injection directe, de la suralimentation par turbocompresseur et du double calage de la distribution. Le 1,6 l essence prévu pour ce modèle sera livré en 150 ou 180 ch. En diesel, le 2.0TDCI

de 163 ch sort du lot, par sa puissance et sa sobriété. Au final, le nouveau Ford C-Max a toutes les qualités pour séduire, notamment une ligne dynamique, une tenue de route équilibrée et des motorisations de dernière génération. Il y a lieu de noter que le monospace de Ford sera disponible au Maroc au courant du premier semestre 2012.



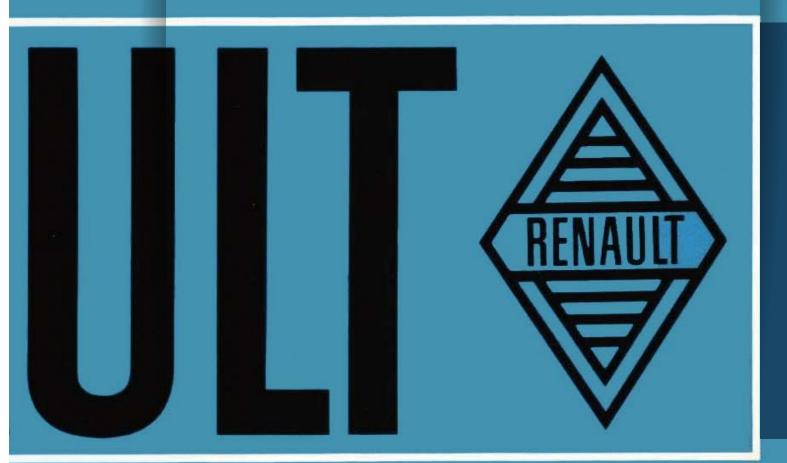
Il était une fois un

Alpine est une marque mythique de la production automobile française. Elle traduit l'ambition d'un homme qui voulait construire une sorte de Porsche à la française. Grâce à l'appui de Renault, la marque a réussi à s'illustrer dans le monde de la compétition et à faire naître des modèles de valeur. Faute de moyens, la marque a disparu, máis ses fans à travers le monde lui vouent encore un véritable culte.





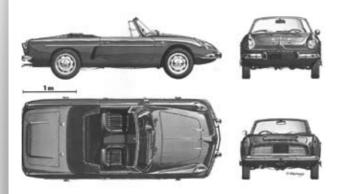
Alpine A110



Motors Auto Légende



Alpine A106



Alpine A108 Cabriolet

En 1955, le projet prend forme et un petit coupé est présenté au Salon de Paris sous le nom de «Alpine Mille Miles», en commémoration des victoires de Rédelé dans ses rallyes précédents et au Mille Miles.

I histoire d'Alpine est celle d'un seul homme: Jean Rédelé, qui fut concessionnaire Renault à Dieppe pendant 6 ans, et connaissait la 4CV comme la paume de sa main, à force de l'utiliser comme voiture de fonction. Il a également connu la gloire au volant de cette voiture en réussissant à imposer sa 1063 (version sportive de la 4CV) plusieurs fois dans sa catégorie aux Mille Miles en 1952, 1953 et lors de la coupe des Alpes en 1954. Mais il était loin d'être satisfait au volant d'une voiture qui n'arrivait pas à dépasser 145 km/h, malgré un moteur revigoré (plus de 40CV contre 20CV au modèle original), et une boîte à vitesses à 5 rapports qu'il venait d'inventer. Il arrive donc au constat que ce manque de vitesse de pointe provenait du manque d'aérodynamisme de la voiture.

Pour remédier à cette tare, il imagine un petit coupé profilé et performant, construit sur la base d'une 4CV. Ensuite, il décide de fabriquer sa voiture en Italie, en confiant le design à l'italien Michelotti. Ce coupé élégant baptisé « Rédelé Spécial », lui permettra de participer avec succès à beaucoup de rallyes. Avec le temps, l'idée de lancer une production à petite échelle fermente et l'incite à prendre contact avec les frères Chappe et Chessalin, connus pour leur maîtrise du composite. Ce nouveau matériau est plus intéressant que la tôle pour une petite production, car il permet de baisser les coûts. En 1955, le projet prend forme et un petit coupé est présenté au Salon de Paris sous le nom de « Alpine Mille Miles », en commémoration des victoires de Rédelé dans ses rallyes précédents et au Mille Miles. Seul bémol, la méfiance de la Régie Renault qui ne se montre pas très enthousiaste quant à la naissance d'une marque sportive, empruntant tous les éléments mécaniques à la 4CV. Rédelé est donc prié par écrit d'enlever le nom de Renault du catalogue de l'Alpine. Mais cela n'entame aucunement la détermination de ce dernier à poursuivre son aventure industrielle jusqu'au bout. Assoiffé de performances, Rédelé conçoit à partir de janvier 1955 sa première berlinette, toujours sur la base 4CV, mais avec une carrosserie en polyester rigide, plus aérodynamique. Animé par un moteur de 750 cm3 (21 ch), ce nouveau modèle baptisé A106, revendique 115 km/h en vitesse de pointe, contre 100 km/h pour le modèle de série. Pour les plus sportifs, il existe une version plus dynamique accueillant le moteur « Type 1063 » de 45 ch, une boîte à vitesses spéciale à 5 rapports, et des suspensions spéciales surbaissées. Les performances font bien entendu un bond en avant, puisque cette bombinette frôle les 155 Km/h en pointe, une vitesse inimaginable à l'époque pour un 750 cm3. Mais Rédelé ne s'accorde aucun répit dans sa course à la puissance, puisque dès 1956, la sortie de la Dauphine, avec son moteur plus puissant va permettre d'augmenter la puissance des petites Alpine. La barre des 180 km/h sera atteinte, grâce à des versions dotées de 65 ch qui ne manqueront pas par ailleurs de s'illustrer sur les pistes



Alpine A110 au Rallye de Monte Carle 1969



Alpine berlinette 1300

Les performances font bien entendu un bond en avant, puisque cette bombinette frôle les 155 Km/h en pointe, une vitesse inimaginable à l'époque pour un 750 cm³.

Motors Auto Légende

...Grâce au moteur Gordini 1300 de 130 ch, l'Alpine se sent pousser des ailes et s'impose dès 1966 dans les rallyes. Ayant le vent en poupe, la Berlinette 1300, devient la voiture



Alpine A110

sportive tricolore de référence, même si son prix élevé, sa conduite très exigeante, et son habitacle exigu la rendent élitiste.

des rallyes. Conscient de l'importance de diversifier son offre afin d'assurer la pérennité de sa marque naissante, Jean Rédelé procède à l'élargissement de sa gamme en 1958, avec un cabriolet plus ludique dessiné par Michelotti, qui sera relifté en 1960 avec l'adoption d'une face avant plus profilée. En 1959, l'offre s'enrichit d'une déclinaison coupé deux places, qui s'inspire fortement de la carrosserie du cabriolet et a droit à une face avant identique. Pour ratisser plus large, Alpine sort une année plus tard un coupé 2+2, qui possède une ligne plus originale, mélange d'angles et de courbes. Toutefois, sa carrière sera éphémère, puisqu'il sera remplacé deux ans plus tard (1962) par le coupé GT4, qui offre quatre vraies places. Le coupé GT4 existe au début avec les moteurs 850 ou 904 de la Dauphine Gordini, puis avec les moteurs 950 ou 1.100 des R8 ou Floride S. Mais l'évènement majeur qui scellera la fin de la relation entre l'Alpine et la 4CV est la sortie en 1960 de la berlinette A 108, qui adoptera la face avant du cabriolet et du coupé sortis la même année, mais abandonnera la base 4CV. Pour Jean Rédelé, ce modèle est l'incarnation de ce qu'il cherchait depuis le départ : une voiture racée, basse, légère et belle. Même financièrement, la Berlinette est avantageuse, puisqu'elle ne nécessite pas beaucoup d'investissement. Pour disposer du cash flow, Rédelé a l'ingénieuse idée de vendre les droits de licence de fabrication à l'étranger. Il va du coup disposer des moyens de ses ambitions. Des milliers de Berlinette sont construites ainsi aux quatre coins du monde. Cette A108 servira de base à la très célèbre Tour de France A110, qui fera la renommée d'Alpine et qui sortira deux ans plus tard.

Si la Berlinette a réussi à avoir sa propre empreinte côté design, elle n'en demeure pas moins liée techniquement à Renault et à la sortie de ses nouveaux modèles. Avec la sortie de la R8, remplaçante de la Dauphine, Alpine entre dans la cour des grands. Elle bénéficiera de toutes les améliorations techniques de la Renault, notamment un moulin plus puissant, une boîte à vitesses plus généreuse, des freins à disques, de meilleures suspensions.... Grâce au moteur Gordini 1300 de 130 ch, l' Alpine se sent pousser des ailes et s'impose dès 1966 dans les rallyes.

Ayant le vent en poupe, la Berlinette 1300, devient la voiture sportive tricolore de référence, même si son prix élevé, sa conduite très exigeante, et son habitacle exigu la rendent élitiste. Pendant ce temps, Jean Rédelé cherche à s'engager dans d'autres disciplines en dehors des rallyes. Ainsi, il s'engage dans des courses de monoplace et de prototype en utilisant des mécaniques développées par Renault et Gordini. Cependant, il faudra attendre la fin de 1964 pour voir Alpine devenir la seule marque à en bénéficier. En 1967, Renault demande d'apposer le losange sur les Alpine.

L'aventure de la marque en monoplace ne tardera pas



Alpine A110



Alpine A310



Alpine V6 A442 de 1978

Motors Auto Légende

à tourner court, puisqu'en F3 ou en F2, les Alpine ne font pas d'étincelles, victimes d'un moteur insuffisant. C'est tout le contraire en prototype, où des exploits sont réalisés grâce à l'aérodynamicien de grand calibre qu'est Marcel Hubert. Dans les virages, les prototypes bleus A210 qui s'avèrent plus rapides prennent vite l'ascendant sur les Ford pourtant beaucoup plus puissantes. Forte de ces succès, la firme dieppoise vise plus haut, mais le moteur développé par Gordini, un V8 de 3l de cylindrée, est loin de répondre à ses ambitions. Il empêche ainsi Alpine de développer son programme F1. Les mauvais résultats réalisés par la marque en 1968 et 1969, précipitent l'arrêt de son programme piste en 1970. Il aura quand même eu pour mérite de révéler des pilotes jeunes et talentueux comme Jabouille, Larrousse, Dépailler... Dans les rallyes cependant, Alpine devenait une référence, grâce à l'A110 Berlinette, même avec son moteur en retard face à la Porsche 911, qui était sa plus sérieuse concurrente. Dans la course à la puissance, l'allemande était toujours aux avant-postes avec des motorisations cubant jusqu'à trois litres quand la française plafonnait à un modeste 1800 cm³.

Les Alpines Renault compensent leur manque de puissance (170 ch contre près de 300 ch pour les Porsche) par leur grande maniabilité. Pour gagner avec une Alpine, il fallait savoir piloter, contrôler les glissades et figures techniques. Grâce à des pilotes aguerris, Alpine remporte le titre mondial en 1973.

En 15 ans, la marque Alpine s'est construit une réputation mondiale. Pour la développer davantage, Rédelé doit trouver des fonds et des partenaires, car il n'est que client de Renault. Approché par de nombreux constructeurs étrangers (japonais et américains) souhaitant s'associer ou racheter son affaire, il décline leur offre, préférant rester fidèle à Renault et conserver l'identité française de la marque qu'il a créée.

Partant du constat que la A110 Berlinette animée du moteur 1600 est une voiture très sportive qui n'intéresse qu'un public très restreint, il tente de ratisser plus large en construisant un coupé grand tourisme plus vaste, qui concurrencerait Porsche. À la fin des années 60, il met en travaux le projet d'un coupé 2+2 qui sera baptisé A310. Renault à l'époque ne dispose pas de moteur plus gros que le 1600 cm³ de la Berlinette: un peu juste pour la voiture emblématique qui devra aller concurrencer la Porsche 911....

Visionnaire, Jean Rédelé sent que les limitations de vitesse auront raison de la voiture sportive, qui est de plus en plus promise à un avenir sombre. Il passe donc à l'étude d'une petite voiture urbaine monospace sur la plateforme de la 4L. Le moteur est placé à l'arrière même si la propulsion est à l'avant. Mais son projet tombe à l'eau, à cause du refus des pouvoirs publics de financer son projet. En 1971, la future Alpine (A310)

Même si Rédelé reste au pouvoir avec la prise de capital d'Alpine par Renault, il se rend très vite compte qu'il n'est plus le seul maître à bord. En 1978, il cède ses parts et quitte son entreprise.

fait sensation lors de sa présentation au Salon de Genève 1971. Cette dernière fait rêver par ses formes élégantes et épurées, ses superbes suspensions à 4 roues indépendantes, sa présentation cossue, et ses 2+2 places. Seul bémol, un 1600 cm³ de 125 (note du correcteur : 125 quoi ?) qui manque de jus. Même si son Cx très performant lui donne une très bonne vitesse de pointe, sa mécanique manque de noblesse. Cependant, grâce à l'accueil positif que lui a réservé le public, J.Rédelé espère passer la vitesse supérieure en production, soit à une dizaine de voitures par jour. Alpine emploie alors plus de 700 personnes.

Ce beau projet est cependant ébranlé par une grève très



dure qui paralyse l'entreprise début 1972. L'usine qui a beaucoup investi pour la A310, est mise en péril. À cette époque, Dreyfus, PDG de Renault demande à Rédelé de rentrer dans le capital de la marque dieppoise. Ébranlé par les événement qu'il vient de subir, Rédelé accepte, à condition que les emplois de ses ouvriers soient garantis pendant au moins 15 ans. L'usine continuera en effet de produire quelques modèles pour Renault (Espace, Clio V6 Trophy).

Même si Rédelé reste au pouvoir avec la prise de capital d'Alpine par Renault, il se rend très vite compte qu'il n'est plus le seul maître à bord. En 1978, il cède ses parts et quitte son entreprise.

La grande épopée de l'Alpine n'a pas pris fin avec le départ de son fabuleux créateur. La Régie a été fidèle à sa promesse et même pendant la crise pétrolière de 1974, très difficile à vivre pour les petits constructeurs comme Alpine, Renault assure le travail du personnel en lui donnant à fabriquer des R5 Alpine, l'Espace et le Spider Renault. L 'Alpine A310 a patienté 5 ans avant d'avoir enfin le droit au V6 et n'a quasiment pas évolué, ou si peu jusqu'à son remplacement en 1985 par la GTA. Il est vrai aussi que Renault était au bord du gouffre pendant ces années, et que par conséquent, la Régie devait se consacrer à des marchés plus rentables, comme celui de la citadine.

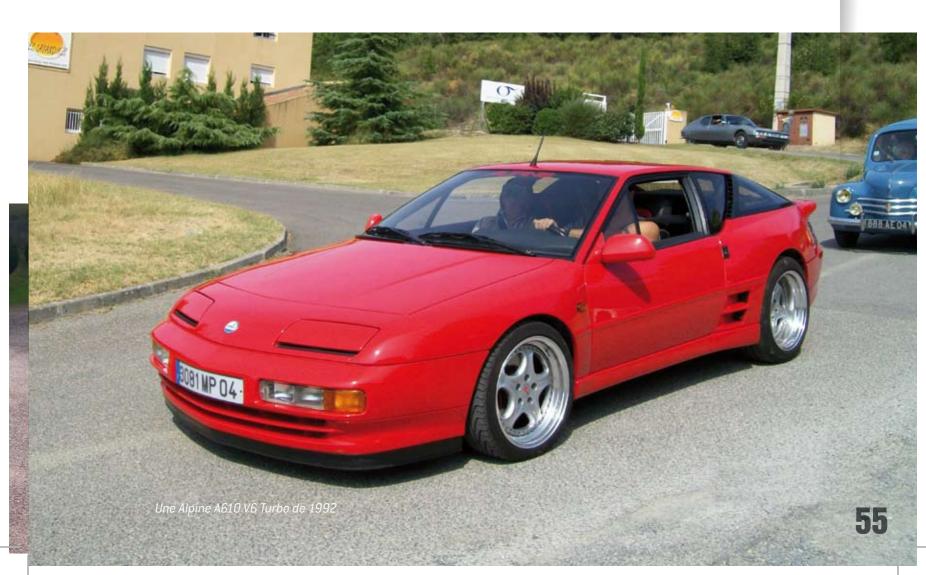
En 1991, Renault sort la dernière Alpine: l'A610, destinée

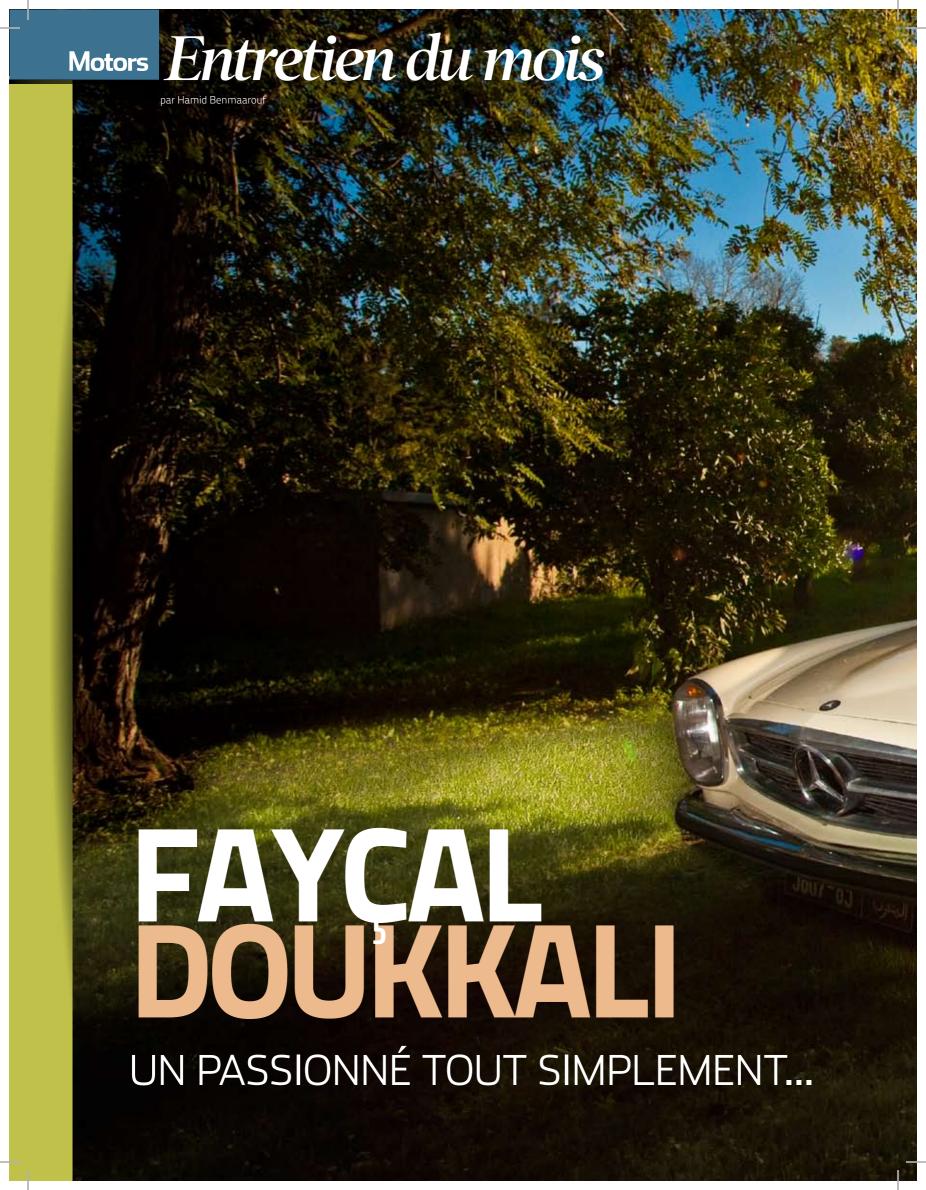
à concurrencer certaines Porsche ou Ferrari, grâce à son V6 Turbo-compressé de 250 Ch. Mais les ventes chutent drastiquement: en France, ce marché accuse le coup et à l'étranger, le nom d'Alpine a perdu de son aura depuis le retrait d'Alpine de la compétition. Jean Rédelé l'avait bien compris : il est difficile de vendre une sportive dont le nom n'est plus associé à un palmarès. Toutefois, il était difficile pour Renault de continuer à avoir un pied dans le sport automobile faute de moyens. De plus, à cause de la mécanique qui avait un temps de retard sur l'A310, la marque s'était fait un peu oublier. En 1995, Renault annonce la fin d'Alpine, 40 ans après ses débuts.

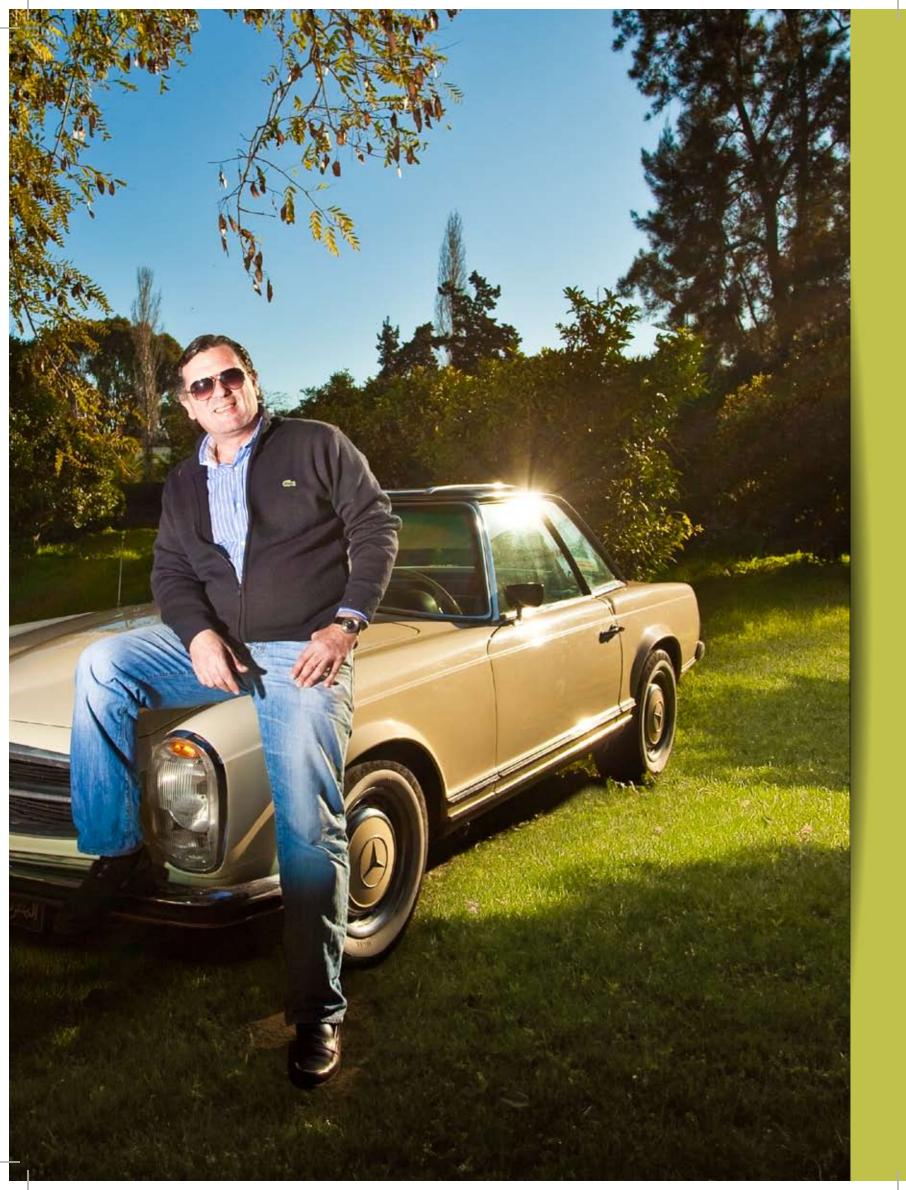
Cependant, les fans d'Alpine ont continué encore à nourrir quelques espoirs, à travers un projet de petite Alpine qui ne verra pas le jour, puis avec la sortie du Spider Renault Sport, qui aurait pu s'appeler Spider Alpine-Renault, ou Alpine Spider.

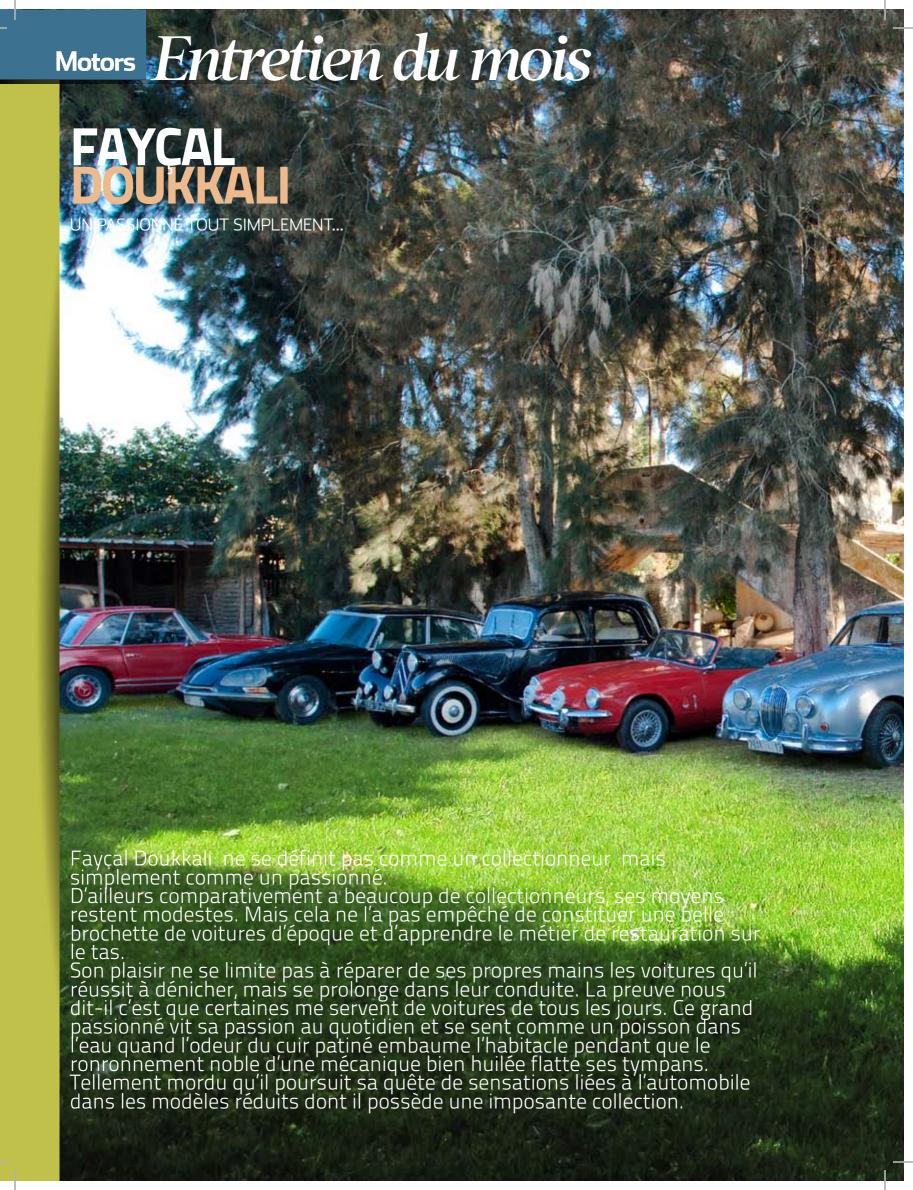
Enfin, la dernière lueur d'espoir est apparue quand le PDG de Renault, Louis Schweitzer, avait laissé entendre que Renault pourrait faire revivre Alpine, avec une future voiture sportive du genre de la Berlinette: moteur 1.6l, même type de carrosserie... mais le projet a été mis aux oubliettes.

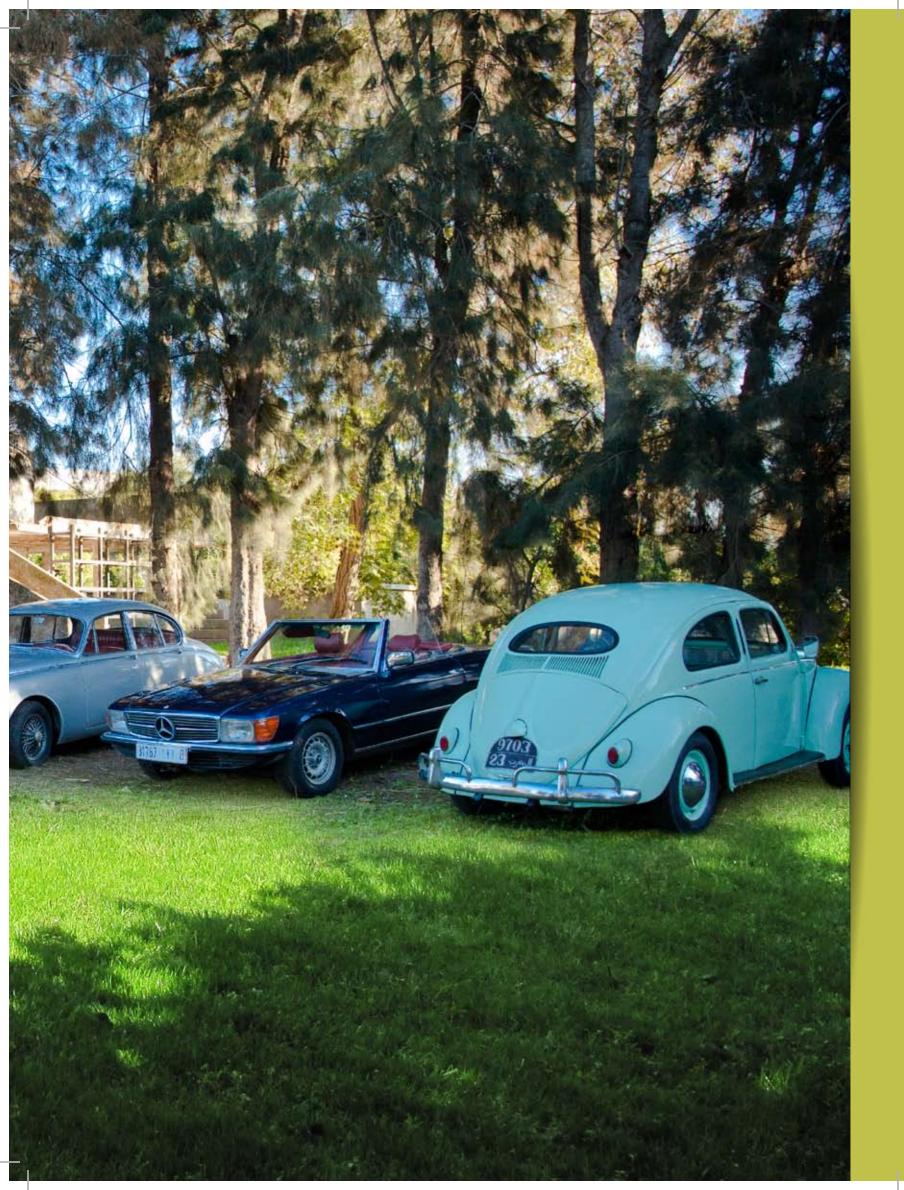
De nos jours, il existe environs 70 clubs dans le monde de fans de la marque, devenue un mythe.













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

J'ai l'impression que mon rapport aux voitures s'est établi dès le jour de ma naissance. Ce jour là, mon père avait acheté une Citroen DS pour aller nous chercher ma mère et moi à la clinique. Cette voiture qui avait déjà trente ans d'avance sur son époque était d'une beauté et d'une sensualité époustouflantes.

Et cette suspension hydropneumatique qui gomme tous les dos d'ânes aujourd'hui encore!!

Dés que je commençais à comprendre, je la voyais se soulever quand mon père la démarrait, et je croyais qu'elle allait le faire indéfiniment.

Bien entendu , étant gosse, j'ai commencé à réclamer ce modèle en miniature pour jouer. Par la suite , tous les cadeaux que je recevais de la part des membres de ma famille étaient invariablement des petites voitures d'autant plus que je suis l'ainé de mes parents et mes parents les ainés des leurs. Donc , le premier fils et le premier petit fils à l'âge d'or de la miniature automobile !!Dinky toys, Norev, corgi, schucco ,matchbox etc... les fêlés comme moi se reconnaitront !!(rires)

Donc, quand on en a dix , puis vingt , puis cinquante, on finit inéluctablement par choper le virus.

A l'âge de l'adolescence, on se départit généralement un peu de ses passions de gamin et à ce moment là j' avais déjà environ 2000 modèles réduits que j'avais accumulés grâce aux cadeaux, aux échanges avec les copains et à mon argent de poche qui y passait quasi invariablement.

Une fois sorti de l'adolescence, je les ai cherchées mais en vain. Jusqu'à présent, j'ignore ce que ma mère en a fait, parce qu'elle n'a jamais voulu me le dire. Mais j'imagine le terrible sort qui leur a été réservé.

Frustré par cette perte, je décidai de revivre ce plaisir d'enfance en essayant de reconstituer une collection similaire. Du coup j'ai recommencé à partir de 18 ans à me faire des cadeaux, en fonction de mes moyens et de mes déplacements. Le résultat, c'est ce que vous voyez à l'intérieur de ces vitrines sauf que ça a pris trois fois plus de temps et bien plus de moyens.

Parlez-nous de votre première voiture.

Quand j'ai obtenu mon Permis, mes parents m'ont donné une vieille R4 qui était déjà dans la famille. J'étais bien content d'avoir une voiture sans cesser de rêver secrètement à la DS qui a marqué mon enfance et que mon père avait revendue entretemps.

Je me mis martel en tête pour en dénicher une et l'offrir à mon père qui avait beaucoup regretté cette voiture d'exception.

C'est en 1983 que j'en localisai une dans un garage à Rabat en état de semi épave. Je finis par l'acheter et je voulais lui rendre son lustre d'antan. Pour cela je sillonnai avec plaisir toutes les casses du Maroc ou







1945 naissance à Larache ;

1969 diplôme de docteur en médecine et chirurgie à l'Université de Madrid ; 1971-1973 chirurgien résidant à la clinique Ivo Pitanguy à Rio de Janeiro ;

1973 diplôme en chirurgie plastique et reconstructrice au PUC à Rio de Janiero ;

1973-1975 service civile à l'hôpital Averroes à Casablanca ;

1975-1978 cabinet privé à Madrid ; 1979-1981 polyclinique des électriciens ;

1981-2000 chef du service des grands brûlés et chirurgie réparatrice de la clinique Derb Ghallef;

Depuis Janvier 2001 Pratique privée en chirurgie plastique et esthétique à Anfa Aesthetic Clinic;

Motors Entretien du mois

FAYCAL DOUKKALI

UN PASSIONNÉ TOUT SIMPLEMENT...

l'on pouvait encore quelques pièces ou accessoires de voitures anciennes. Les revues techniques spécialisées ainsi que la littérature pléthorique concernant la Citroen DS m'ont permit de connaitre petit à petit ce modèle par cœur. Néanmoins, la restauration de cette auto révolutionnaire n'était pas une sinécure en raison d'un circuit hydraulique extrêmement sophistiqué pour l'époque et digne d'une véritable usine à gaz. Mais quel plaisir , une fois le tout mis en place dans un concert de flux et de reflux synchronisée.

Me prenant au jeu, je me suis retrouvé au bout du compte avec pas moins de sept Déesses sur les bras. J'en ai utilisé deux comme banques d'organes, on m'en a volé une, et j'en ai gardé trois que je possède toujours.

Ah oui , j'oubliais un épisode!! Chemin faisant, j'ai eu l'idée de chercher, la déesse de mon père, la fameuse de la clinique et je tombai sur un exemplaire qui lui ressemblait comme deux gouttes d'eau. Elle avait atterri dans ce qui devait être sa dernière demeure n'eut ce été mon grain de folie pour la tirer de là et lui offrir un autre tour de manège.

En l'achetant à 2000 dhs en 1987, je pensais vraiment que c'était « elle ». Immatriculée (Maroc 36) tout comme elle mais ce n'était pas elle.

Je crois que la DS n'est pas la seule Citroen pour laquelle vous avez succombé?

Effectivement, je possède un autre modèle de la marque aux chevrons: La traction avant. Je l'ai eu à travers un échange avec mon grand ami Omar Bekkari. Comme il avait deux tractions avant, il s'est résolu à m'en troquer une contre ure Triumph TR4.

A dire vrai, je rêvais de cette voiture qui est une voiture culte de la production Française et la voiture la plus collectionnée au monde. Elle était en piteux état mais roulante. J'ai du la restaurer depuis le châssis avec l'aide d'un tôlier pour la cosmétique que je ne maitrise pas. Pour le reste, pièces et accessoires ont été ramenés de France non sans peine.

Aujourd'hui , je n'ai plus tellement la patience ni vraiment le temps pour de telles épopées.

Est-ce que votre budget limité vous a contraint à choisir certains modèles plutôt que d'autres?

Certainement! sauf pour la DS, car c'est par elle que j'aurais commencé même si j'avais gagné au loto. Compte tenu de mes moyens limités, j'étais à l'affut de



toute opportunité d'achat pas cher. C'est quasiment le cas de toutes les voitures dont j'ai fait l'acquisition au fil du temps. En prenant l'exemple de la Triumph TR4, elle faisait partie d'un lot de sept voitures dénichées par un copain dans la région de Benslimane. On était une bande de mordus à se les partager en se les disputant et à se disputer en les partageant(rires). Pour ma part , j'ai pris la Triumph TR4 et je me suis associé avec un des copains dans une TR3 faute d'argent pour me la payer tout seul. En fin de compte, je n'ai gardé que la TR4 qui a fait plus tard l'objet de l'échange contre la Citroen traction avant.

J'ai également un autre cabriolet Triumph de 1966 trouvé à Casablanca fond d'un garage poussiéreux. J'ai du le négocier dur celui là. J'ai fait d'innombrables déplacements à Casa car son propriétaire était un dur à cuire, mais j'y tenais absolument car je me voyais déjà l'offrir à ma première fille Dyna qui venait de naitre, pour le jour ou elle passerait son bac. Et c'est pour bientôt, elle est en terminale.

Pour l'anecdote, j'ai tenu à orthographier le prénom de ma fille avec un « y » en référence à une très jolie voiture : la Dyna Panhard. C'est grave docteur ?(rires) Ce Cabriolet a été relativement bien restauré mais son état s'est quelque peu dégradé avec le temps faute d'endroit approprié pour abriter mes voitures d'autant



plus que je n'ai pas de maison à moi. Je squatte un peu le garage de mes parents, de mes grands parents et d'un ami qui a le même virus.

Certaines de mes voitures ne sont même pas abritées.

Mon autre anglaise est une Jaguar MKII de 1961 achetée à un gentleman Kamil Kolti, il y a quelques années. Ce dernier a participé à son volant à plusieurs éditions du célèbre rallye classic .Lorsqu'il a décidé de la vendre parce qu'il avait acheté une Porsche, je me portai candidat bien que désargenté. J'ai négocié pudiquement, car c'est toujours la même histoire quand on n'a pas les moyens de ses ambitions. Mais en gentleman qu'il est Kamil me l'a cédée à la moitié du prix que lui avait couté sa restauration et m' a en plus fait des facilités de paiement.

Comme la voiture était en bon état, je ne l'ai pas encore touchée et je roule avec de temps à autre sans problème.

Je possède aussi une vieille volkswagen coccinelle de 1953 avec une belle immatriculation (Maroc 23)et une Renault 4CV de 1954.Ces deux populaires ont un capital sympathie énorme en plus j'ai aussi

une petite histoire avec ces deux voitures.

Elles étaient garées toutes deux dans le garage de mes grands parents, il y a de cela quelques années et un jour de fête , toute la famille s'est retrouvée réunie chez ma grand mère pour le weekend .lnutile de vous dire qu'il y a eu un véritable embouteillage dans le garage que j'occupait en partie. J'ai eu vent de quelques remarques désobligeantes concernant l'espace que mes carrioles occupaient soi disant inutilement. Vexé , je vendis les deux voitures précipitamment et le



Motors Entretien du mois

FAYÇAL

UN PASSIONNÉ TOUT SIMPLEMENT...

regrettai amèrement quelques jours après. J'ai fini par les racheter quelques années après. Nostalgie quand tu nous tiens!

Pour le reste de mon parc , il est constitué de quatre Mercedes . la série de Mercedes a commencé quand j'ai demandé à mon ami Omar Bekkari de m'aider à trouver un modèle de la marque de l'étoile à un prix abordable. Il m'a indiqué quelqu'un à Tanger qui voudrait éventuellement céder une pagode 280 SL rouge de 1969.

Certes ce n'était pas ma préférée mais c'est un modèle qu'on ne peut pas ne pas aimer. Il m'a même accompagné chez le vendeur et a profité de sa présence dans la ville du détroit pour acheter une épave de porsche 956 cabriolet qui se trouvait sur le toit d'un immeuble. C'est à peine croyable, je ne sais pas comment il a pu faire, mais je crois qu'en tant que pilote de ligne, il a du la voir un jour qu'il atterrissait sur Tanger (rires)

Cette voiture m'a causé pas mal de soucis, ses pièces étant introuvables et hors de prix. Mais j'ai quand même réussi a la mettre sur pied.

Ma deuxième mercedes est aussi une 280 SL pagode couleur ivoire de 1969 en excellent état, et je dois son acquisition à Bekkari également. Merci Omar.

Les deux autres, un coupé 250 C de 1969 et un cabriolet 280 SL de 1980 sont pratiquement mes voitures de tous les jours en alternance. Elles sont d'une fiabilité sans faille.

L'ancienne immatriculation compte elle particulièrement a vos yeux?

L'ancienne immatriculation compte énormément aux yeux de tous les possesseurs de véhicules d'époque. Elle préserve l'authenticité du véhicule et sa cote d'amour.

D'ailleurs ,sous d'autre cieux, comme en France pour ne citer que ce pays, les services concernés ont bien compris que malgré le passage à un nouveau système d'immatriculation, il fallait un trouver un moyen pour que les mamies gardent leurs immatriculations d'origine. Chez nous, malheureusement, l'exception n'est même pas envisagée, et la réglementation oblige à changer les plaques. Imaginez un peu des voitures d'un demi siècle , voire plus avec des matricules d'aujourd'hui!! c'est comme voir une grand mère en minijupe . je trouve ça totalement incongru. La voiture





perd ainsi son authenticité d'une part et sa traçabilité chronologique et géographique d'autre part. Une aberration en somme!

Comment avez-vous fait pour dénicher vos voitures?

Comme je l'ai dit précédemment, il n'y a pas de recettes, mais lorsqu'on a commencé à s'intéresser aux vieilles voitures, on croise des gens qui ont la même passion et on apprend à flairer les vieilleries. Pour ma part , je suis arrivé tardivement dans ce microcosme. Quand j'ai attrapé les virus, ceux qui avant moi ont fait la couverture de votre magazine, avaient déjà tout raflé(rires) ...,du moins tout ce qu'il y avait de vraiment intéressant, et j'ai du me contenter des miettes.

Vous savez, les passionnés ont tous un petit grain de folie. Et pour tenter de dénicher des épaves, on a tous écumé les fermes, les garages souterrains fait demi tour à chaque fois qu'on pense avoir aperçu une forme bizarre qui pourrait être une carrosserie.

En ce qui me concerne, j'y ai passé un temps fou et j' y ai englouti toutes mes économies.

Parfois j'ai quelques regrets, car je ratait volontairement des opportunités d'affaires. Lorsqu'il fallait choisir entre l'achat d'une voiture et l'achat d'un terrain en périphérie par exemple, j'optais tout naturellement pour la première option. Sauf que la valeur du terrain s'est entretemps multipliée par vingt pendant que celle des voitures a peu bougé.

Pour traduire ma vision des choses , je citerai bien Jean Rostand qui a dit » Les passions font vivre et la sagesse fait durer »

Pour revenir à ta question, il est très difficile de dénicher quelque chose dans notre pays. Et ceci pour une raison







simple: Une partie des voitures, les plus belles et les plus intéressantes ont été réexportées, les autres ont fini agglomérées et vendues au kilo. Aujourd'hui il n'y a plus rien à dénicher ou si peu

Comment arrivez vous à vous procurer des pièces de rechange?

Chez nous bien qu'on se réclame conservateurs, on ne conserve malheureusement pas grand-chose et encore moins des pièces de rechange pour les anciennes.(rires)

A l'étranger par contre , on trouve ce qu'on veut en termes de pièces de rechange. Il y a de nombreux salons , les bourse d'échanges des foires dédiées, des clubs , des forums internet etc...

Il m'est souvent arrivé de ramener quelques accessoires pour mes voitures lors de déplacements.

L'échange de pièces avec les copains est aussi d'une grande utilité. Lorsque je tombe dans une cache sur une pièces, même si elle ne me sert pas, je l'achète quand même parce qu'elle pourrait servir de monnaie d'échange.

Et les copains font tous pareil

Vous êtes entrain de me dire que ce n'est pas évident de posséder ce type de véhicules au Maroc?

Quitte à paraitre excessif, je vous dirait que ce n'est pas évident du tout.

Il n' ya aucune disposition pour faciliter cela. Le premier obstacle est sans conteste , l'absence de formules d'assurance adaptés à ces véhicules. Il faut les assurer au prix fort pour les utiliser de temps à autres.

En France par exemple les tarifs sont dégressifs et a partir de la troisième voiture, la prime devient dérisoire de l'ordre de dix ou quinze Euros.

Par ailleurs, nous avons eu par le passé à affronter le problème de la vignette.

Dans le monde entier , les voitures de plus de 25 ans sont exonères de la vignette, cela va dans le sens de la préservation d'un patrimoine, en plus du fait qu'après avoir payé pendant 25 ans , il faut voir l'exonération comme une retraite surtout que ces voitures ne roulent qu'occasionnellement. Les assujettir à une quelconque taxe reviendrait à les condamner arbitrairement à une mort certaine et ce serait dommage.

Il y a aussi le problème des plaques d'immatriculations dont j'ai parlé tout a l'heure et pour lequel il serait judicieux à l'instar de ce qui se passe ailleurs de réfléchir à un système de dérogation.

Ah oui! J'oubliais une autre obstacle et non des moindres/: Aujourd'hui, quand vous achetez une voiture, vous avez un mois pour déposer votre dossier auprès des mines après avoir passé une visite technique. Or si vous achetez une ancienne qui a besoin d'une restauration totale qui peut prendre 2 à 3 ans avant d'être éligible, comment faites vous?

Nous avons essayé maintes et maintes fois de nous organiser pour faire entendre nos doléances mais en l'absence d'interlocuteurs nous laissions tomber.

Motors Entretien du mois

FAYÇAL

UN PASSIONNÉ TOUT SIMPLEMENT...

Pour le reste : mécaniciens, tôliers valables, garages spécialisés, pièces de rechange, pneus, inutile de vous rappeler que c'est le vide sidéral

N'avons-nous pas des orfèvres marocains en la matière, tels qu'un certain Omar alias Jaguar?

Oui Omar jaguar bien sur. !! Une relique! Je le connais très bien pour l'avoir côtoyé et vu plusieurs fois chez Bekkari.

Justement, une fois j'ai eu un problème avec ma jaguar et personne n'est arrivé à me le solutionner. J'ai moimême passé des heures à tout vérifier sans arriver à redémarrer. J'ai fait appel à Omar Jaguar qui est a la retraite depuis longtemps .ll a découvert que le problème venait d'un durit d'air qui n'était plus a sa place et quand cette durit n'est pas fixée, la voiture ne démarre pas. Il lui a fallu Dix minutes. C'est quelqu'un qui possède le métier mais qui n'a pas de relève.

Etes- vous satisfait de l'état actuel de vos voitures?

On n'est iamais totalement satisfait et la perfection n'est pas de ce monde. Je dois être l'un des moins perfectionnistes du groupe bien qu'il y ait pire que moi. Le seul qui s'approche de la perfection dans la restauration de ses voitures reste Hervé Arnon. Le seul à pouvoir rester dix ans à travailler sur une bagnole à qui il manquerait une radio d'origine. Mais lui il vit sa passion différemment, il ne roule pas avec ses voitures de peur de les abimer.

En ce qui me concerne la première chose que j'ai hâte de faire est de rouler avec. Mon plaisir est dans l'usage et la restauration n'est qu'un moyen d'atteindre cet objectif. J'aime rouler autant que possible dans mes voitures et écouter le ronronnement de ces vieilles mécaniques. Mes voitures sont loin d'être en parfait état et je ne me considère pas comme un collectionneur, parce que ce qui m'anime, ce n'est pas l'accumulation. Je ne fais qu'assouvir une passion.

En revanche je collectionne les miniatures automobiles , mais à ma maniérer encore une fois.

Que représentent pour vous vos miniatures?

Une fierté de gosse de 46 ans qui a pris forme à partir d'un rêve d'enfant.

Aujourd'hui encore, toutes les occasions sont bonnes pour m'isoler de temps à autre dans la pièces ou sont exposées toutes mes miniatures. Les ranger, les déplacer, les compter m'apporte de la sérénité. Les miniatures sont fragiles et ont besoin d'un entretien que je ne fais pas !C'est la raison pour laquelle je vous ai dit que je les collectionnait à ma manière. Les vrais collectionneurs les laissent dans leurs boites d'origine



pour qu'il gardent leur valeur marchande. Ce n'est pas le cas pour moi, car j'ai envie de les toucher, de les manipuler et cela m'est égal si elles perdent de leur valeur. J'ai également assemblé de nombreuses maquettes d'automobiles mais je le fais de moins en moins, cette exercice requérant beaucoup de minutie et une excellente vue et toutes deux s'amenuisent avec l'âge.

A l'étranger, les miniatures, c'est tout un monde, et il y a une activité gigantesque autour de ce hobby .On n'imagine même pas a quel point!

Au salon retromobile à Paris à titre d'exemple, il y a autant de stands pour les miniatures que pour les grandes voitures. L'échange entre collectionneurs est monnaie courante et il m'arrive moi-même de le faire quand j'ai des doublons.

Et le Rallye classic?

Je vous mentirai si je vous disais que ce n'est pas un

D'ailleurs, j'assiste à tous les départs et de nombreux amis Marocains y participent. La plupart du temps , ils sont sponsorisés car le ticket d'entrée est assez prohibitif. Pour moi en tous cas. Si je trouve un sponsor je n'hésiterai pas une seconde. Les participants passent une semaine magique à travers de nombreux



sites paradisiaques dont regorge notre beau pays. Si j'ai l'occasion d'y participer, je n'aimerai le faire qu'en tant que pilote, c'est plus grisant. Par ailleurs je suis un fan de rallye et j'aime moins la Formule 1 car les voitures de formule1 ne me plaisent pas visuellement. Je suis aussi un amoureux des motos.

Vous faites aussi de la moto?

Des qu'il commence à faire chaud, je circule en moto. J'ai eu ma première moto à l'âge de 11ans, une Peugeot 103 que je n'ai gardée qu'un mois tellement elle était laide, puis une Honda minitrail dont je possède encore 3 exemplaires a coté d'une Dominator 650 avec laquelle j'ai sillonné le Maroc , une Honda 1500 et un solex de 1950

Mes proches m'ont toujours dit que j'étais un peu décalé; J'aurais attendu 46 ans pour commencer à leur donner raison.



Moto Nouveautés Motors YAMAHA



Motors Bateau d'exception

par Hicham Rehane



Fishing au look racé

Bénéteau adopte des partis pris forts avec le choix de la motorisation hors-bord pour des déplacements rapides vers les lieux de pêche, le choix d'une timonerie dotée d'une simple console centrale et le choix d'un bateau modulable en fonction des pratiques et habitudes pêcheurs.













TAGHeuer

SWISS MADE SINCE 1860

MIKROGIRDER

La marque horlogère suisse TAG Heuer a le don de nous présenter des montres hors normes. Des chronographes toujours plus innovants, plus avant-gardistes, plus téchniques. Le dernier né : le Mikrogirder. Un garde-temps à ultra-haute fréquence 250 fois plus rapide qu'un chrono classique!

TAG Heuer balaie trois siècles de conventions autour de la régulation mécanique du couple balancier/spiral, pour créer un organe réglant mécanique totalement inédit.

Elle vient en effet de dévoiler en ce début d'année 2012 un nouveau Concept Watch : un chronographe au 5/10.000e de seconde, oscillant à 1000 hz, soit 7.200.000 alternances par heure! Il s'agit d'un système combinant un coupleur/poutre et un excitateur associé à un oscillateur linéaire vibrant de manière isochrone selon un angle très faible, contrairement à une montre traditionnelle, qui vibre selon un angle allant jusqu'à 320 degrés.

Le Mikrogirder, s'annonce comme l'avancée la plus importante jamais réalisée en ingénierie horlogère par TAG Heuer: une technologie radicalement novatrice, qui promet de bouleverser entièrement le cœur même de la montre, à savoir son organe réglant. Le Mikrogirder représente une rupture totale avec le système traditionnel mis au point par Christiaan Huygens il y a trois siècles et qui demeure la référence chez les fabricants de montres mécaniques.

Dans l'univers de l'horlogerie suisse, la précision des

garde-temps est certifiée par le Contrôle officiel suisse des chronomètres (COSC). Toutefois, le certificat qui en résulte ne concerne que les fonctions montre et non la fonction chronographe.

Afin de garantir un niveau de qualité et de précision ultimes en matière de chronographe, TAG Heuer développe actuellement un protocole de référence, qui devrait bientôt faire office de standard principal. Pour y parvenir, la marque doit être en mesure de fabriquer des garde-temps affichant une précision au moins dix fois supérieure à celle des chronographes actuellement commercialisés, de manière à pouvoir contrôler ceux-ci convenablement. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles, au 21e siècle, l'équipe de R&D de TAG Heuer s'est tellement employée à repousser les limites de la haute fréquence, passant de 4 hz à 1000 hz en tout juste sept ans !

Conçu, développé et fabriqué en interne au sein du laboratoire R&D de TAG Heuer à La Chaux-de-Fonds (Suisse), le Mikrogirder s'annonce comme l'organe réglant mécanique le plus rapide jamais élaboré et testé. Il révolutionne les traditions horlogères dans la façon de générer, de stocker et de réguler l'énergie



Sport d'élite

par Lina Mouafak

POLO MASTER TOUR

Le Polo Masters Tour se déroule durant trois week-ends, à trois altitudes différentes. On commence à 1.800 mètres à Val d'Isère, on poursuit à 1.200 m à Megève et on termine à Courchevel à plus de 2.000 mètres, sur le plus haut terrain de polo enneigé du monde! L'emplacement est magique à Courchevel et la neige y est d'excellente qualité.

À l'aube de cette nouvelle année, les 3 stations des Alpes, val d'Isère, Megève, Courchevel s'apprêtaient à accueillir une nouvelle édition de cet évènement prestigieux, le Polo Masters Tour, qui est devenu depuis l'été dernier le BMW Polo Masters Tour, et ce pour 3 ans.

Les 19, 20 et 21 janvier 1996, Jean-Yves Delfosse organisait le « premier trophée international de polo sur neige » à Megève, transposant un savoir-faire et un professionnalisme qui avaient déjà fait leurs preuves à Saint-Tropez. Megève, la pionnière, devenait alors la première station des Alpes françaises à accueillir une telle compétition. En transmettant sa passion du polo à ses fils et au public, en restant fidèle à Megève, Jean-Yves Delfosse a su créer un évènement festif et convivial, où l'élégance et la sportivité règnent en maîtres. Le Polo Masters est devenu un rendez-vous incontournable et attendu.

Il est souvent défini comme «le roi des sports et le sport des rois». Dans sa spectaculaire version sur neige, le polo ne pouvait trouver meilleur écrin que Courchevel, pour révéler toutes ses richesses. Passionnés et novices peuvent ainsi bénéficier du spectacle offert par un sport longtemps considéré comme le sport des dieux, qui tire sa noblesse et son élégance d'une subtile alliance entre un sport équestre et un sport d'équipe.

Cette année 2012 a été la 17e édition du Polo Masters de Megève, rejointe ces dernières années par Val d'Isère



et Courchevel. Comme chaque année, ce tournoi réunit dans un même esprit des municipalités et l'ensemble des forces vives locales.

À Val d'Isère, les organisateurs ont fait les choses en grand : installation d'un espace partenaire, défilé de présentation des équipes, animations, DJ, le tout dans l'une des plus belles stations des Alpes.

Défenseurs et attaquants font preuve de précision, de force, de souplesse et d'adresse. Quant aux montures, leurs sabots sont munis de crampons, indispensables pour braver les terrains enneigés.



Cet évènement a acquis depuis sa création une réputation internationale qui lui permet de s'offrir une affiche composée des meilleurs joueurs français, argentins, suisses et espagnols. Le Polo Masters Tour est un spectacle unique, où chaque match est une véritable performance. Un tournoi singulier où chaque période est une authentique joute équestre, un duel parfois fratricide... Un show exceptionnel venant célébrer la beauté du geste, la maîtrise et la précision

des cavaliers, la force et la fougue des chevaux, bref, c'est un rendez-vous incontournable plein de frissons, de découverte, et de surprises... Une fête chaleureuse où le sport, l'émotion, l'adrénaline et le charme se marient pour le meilleur et pour le style... Une annuelle réjouissance à découvrir avec délectation !



Il est souvent défini comme «le roi des sports et le sport des rois». Dans sa spectaculaire version sur neige, le polo ne pouvait trouver meilleur écrin que Courchevel, pour révéler toutes ses richesses.

Actu évènement

par Antoine Delmas

Lancement

Nouveau C-Max



18 Janvier 2012





Nouvelle succursale FORD à Marrakech















Le Nouveau Ford C-Max, Star de la soirée



COHIBA MADURO 5

Genios

Lancée à la fin de l'année 2007, la gamme « Maduro 5 » vient compléter les lignes existantes « Classica » et « Linéa 1492 » . Elle tient son origine de la tradition de la capa Madura. Cette robe possède un caractère bien spécifique, obtenu par un processus de maturation et de fermentation de 5 ans, qui procure leur caractère propre aux 3 modèles de la ligne Maduro 5 : Genios, Magicos et Secretos.



La gamme Maduro 5 de la marque Cohiba offre des cigares avec un vieillissement plus long de leur cape. Chez Cohiba, on fait vieillir durant 3 ans au minimum les feuilles de tabac dans des fûts de chêne, ce qui leur donne cette saveur puissante et authentique. Cette version, comme son nom l'indique, est restée 2 ans de plus en affinage, soit 5 ans en totalité.

Passons à l'apparence! La cape est douce, grasse et nervurée. Cette couleur chocolatée est peut-être due au vieillissement plus long et donne aux cigares un aspect très précieux. L'odeur du cigare est forte au nez, avec une senteur d'écurie et de bois humide. La bague spéciale avec la mention Maduro 5 écrite en lettres d'or est du plus bel effet, ajoutant le petit plus à ce très beau cigare.

À cru, on sent tout de suite des saveurs riches de

Que de plaisir avec cette vitole ! Force et saveurs sont au rendezvous ! Un grand Cubain «coup de cœur» assuré!

bois précieux et une force piquante de tabac, qui vous chatouille le bout de la langue.

À l'allumage, la fumée se fait bleutée et le cigare s'embrase sans aucun souci. Les premières bouffées confirment les saveurs trouvées à cru et on est déjà dans de la dégustation!

Le 1er tiers distille des notes riches et grasses, telles que la noisette et la vanille, dans un mélange corsé/épicé typique du terroir cubain. On voit le tempérament bestial de ce cigare, avec beaucoup de force pour un premier tiers, mais tout cela sans agressivité ni aucune amertume.

Le 2e tiers se fait plus souple avec un tirage parfait, qui offre des bouffées généreuses et épaisses. Les saveurs du premier tiers se confirment, avec plus de vigueur et des touches de pain grillé légèrement sucrées font leur apparition. Ce goût sucré grillé ajoute un peu de douceur aux épices dominantes, ce qui rend l'ensemble très harmonieux et aussi très agréable.

Le 3e tiers monte le niveau d'un cran ! La palette aromatique se fait riche, offrant des saveurs supplémentaires de café et d'amande grillée. La force reste importante, sans désagrément. On voltige en haute altitude, tellement les saveurs sont complexes et les bouffées deviennent rassasiantes.

Curieusement, le tempo se calme à la fin du troisième tiers. Le cigare devient plus docile, permettant d'aller encore plus loin dans le fumage.

Hightech

par Hicham Rehane

BANG & OLUFSEN Beosound 8

Plus qu'une simple station d'accueil

Pensez à une pièce, n'importe laquelle. Une chambre, une chambre d'amis ou une cuisine américaine ? Une résidence secondaire, un appartement chic ou une résidence familiale ? Il ne vous reste plus qu'à y ajouter le BeoSound 8 pour conférer à votre pièce la touche esthétique et sonore propre à Bang & Olufsen. Si vous stockez vos fichiers musicaux sur un iPad, un iPhone, un iPod ou un ordinateur, tout est en place pour que vous puissiez découvrir les lignes emblématiques et la qualité sonore à couper le souffle qui ont fait la réputation de Bang & Olufsen dans le monde de l'audio à domicile

Déplacez la station d'accueil BeoSound 8 d'une pièce à l'autre, ou accrochez-la au mur. Tout ce qu'il vous faut : une prise secteur, le lecteur de votre choix et l'envie de profiter d'un son de grande qualité. Connectez votre iPad, iPhone ou iPod fermement sur le support réglable et préparez-vous à être surpris(e). De fait, la finesse des lignes des enceintes ne laissent pas présager de la fidélité et de la profondeur du son dont vous allez bénéficier.



La forme conique des enceintes de la station d'accueil BeoSound 8 a deux fonctions. D'une part, leur conception permet aux formes de s'effacer pour faciliter leur intégration à la pièce et donner une impression de légèreté de la plupart des angles de vue. D'autre part, le son de qualité qu'elles produisent bénéficie de l'élimination des ondes stationnaires tout en évitant les surfaces parallèles. Vous aurez tôt fait de constater que la qualité sonore est à la hauteur de ces considérations techniques.

Le BeoSound 8 est d'ailleurs disponible dans une livrée en aluminium noire ou blanche et muni d'un cordon d'alimentation assorti. La station d'accueil s'accordera dès lors sans peine à vos goûts personnels et à la pièce à laquelle vous la destinez. S'il vous vient l'envie d'ajouter une touche de couleur à la pièce, vous pouvez recouvrir les enceintes d'un cache en tissu, disponible en six teintes : rouge, orange, jaune, argent, noir et blanc.



INTEGRALUSDigital Concept Watch

Nouvelle création sortie tout droit du studio de design russe Art. Lebedev, la « Integralus digital watch », un intéressant concept de montre au design sobre et moderne dont la plus grande particularité réside dans son fermoir totalement inédit, situé directement dans le boitier de la montre, séparant ce dernier en deux parties.

La Montre Integralus est un concept très original pour un design horloger. Le design très exclusif de cette montre Integralus dispose d'un écran qui est divisée en deux segments, l'un pour les heures et l'autre pour les minutes, chacune avec sa propre batterie, qui ensuite, s'emboîtent pour verrouiller votre montre. Le corps est fait d'aluminium usiné et les bandes élastiques venant en trois dimensions et de différentes couleurs pour correspondre aux préférences individuelles.



PSVITA

Un vrai ordinateur de poche

Un écran tactile, deux caméras et une connectivité sans fil, Wi-Fi ou 3G : telles sont les principales caractéristiques de la PSVita, la nouvelle console portable de Sony présentée par le groupe japonais, lors du salon du jeu vidéo E3 àLos Angeles.

La remplaçante de l'actuelle PSP, vendue à près de 70 millions d'exemplaires dans le monde depuis son lancement, en 2004, se veut un compromis entre la console traditionnelle et le smartphone auquel elle emprunte l'écran tactile et le jeu en réseau sans fil.

Les joueurs pourront commander les personnages soit avec les boutons situés de chaque côté de l'appareil, soit en taper sur l'écran comme cela se fait sur un iPhone.

La PSVita est aussi compatible avec la PS3, la console de salon de Sony. Un jeu démarré sur l'une des machines pourra être repris sur l'autre.

Enfin, comme la Nintendo 3DS et certains smartphones, la PSVista proposera des jeux et des activités en réalité augmentée.

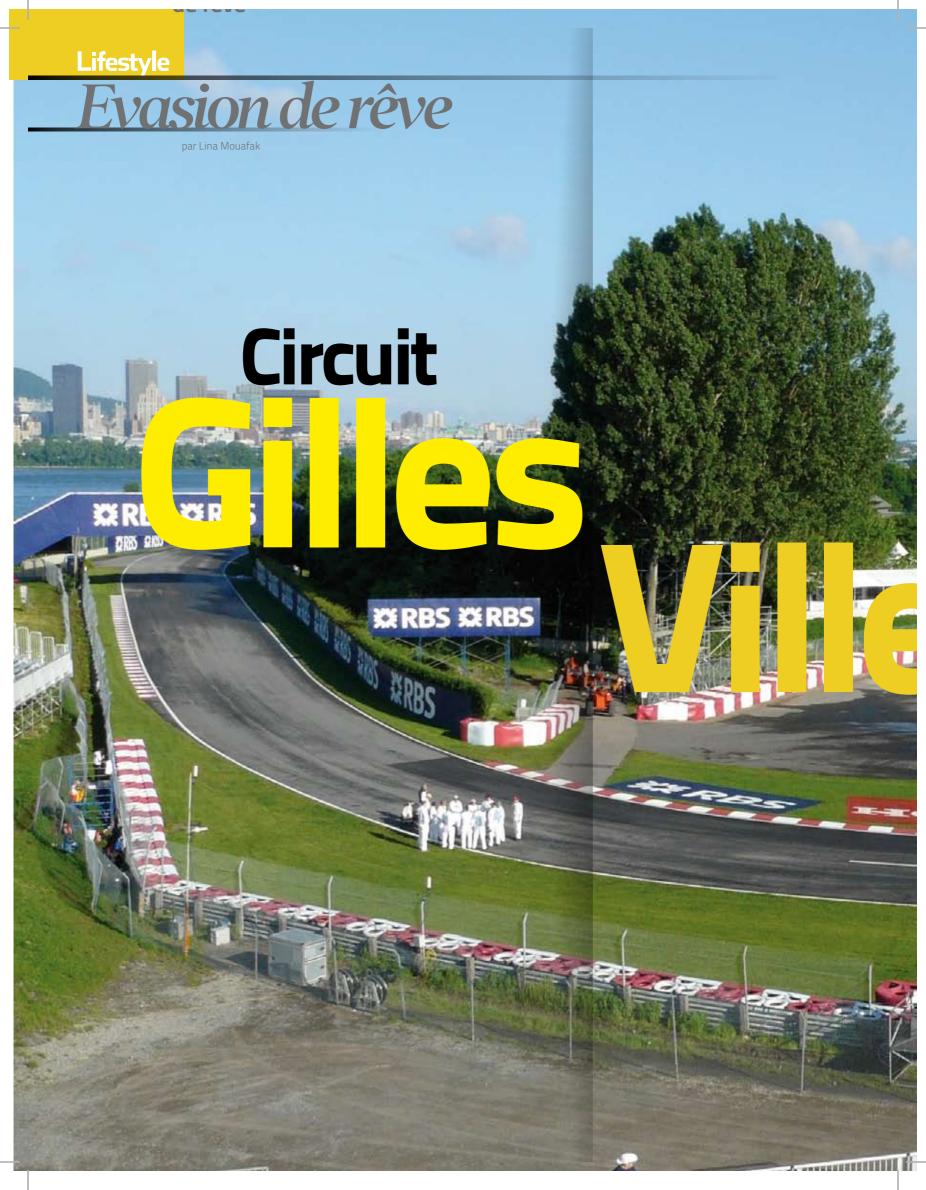


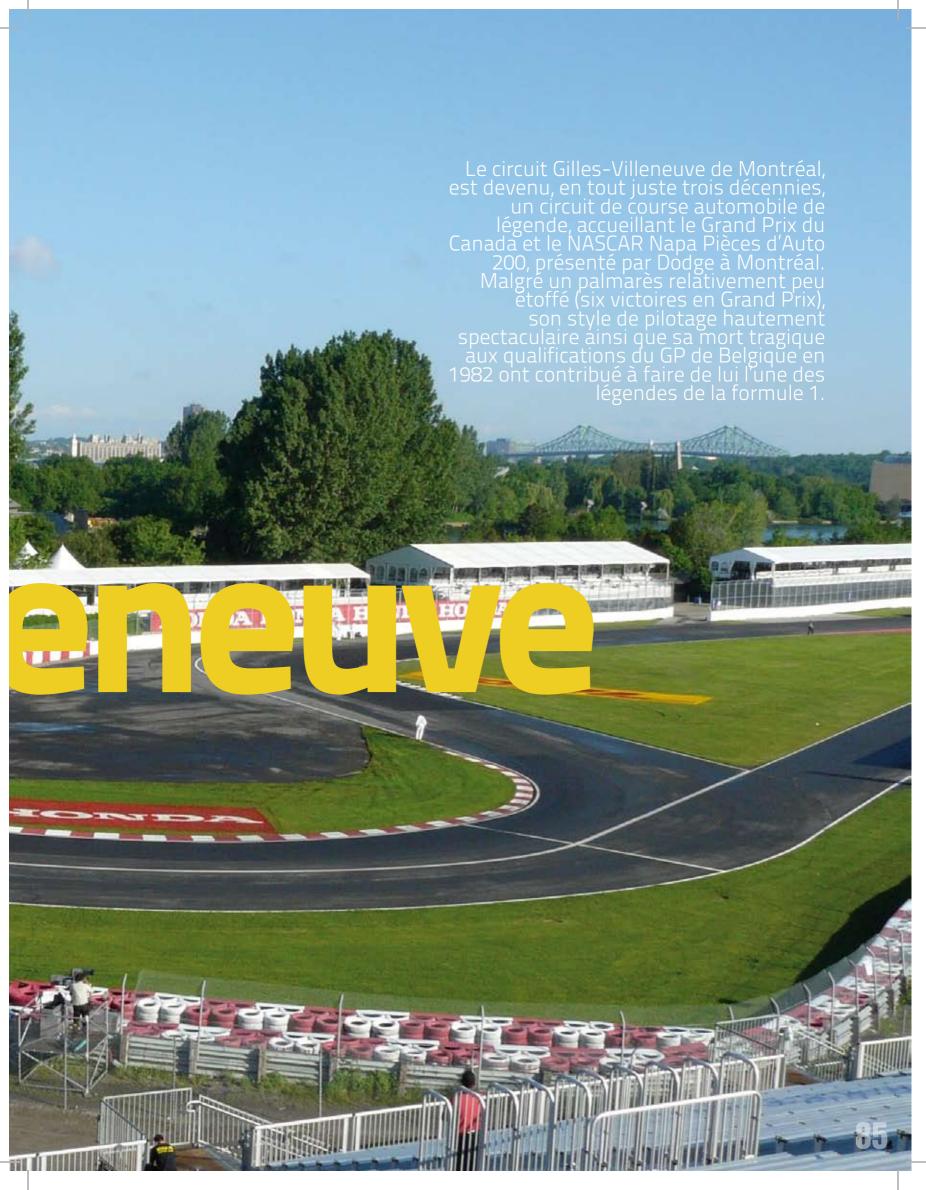


Fils, plus tard tu seras un grand pilote!

Vous en avez un peu assez de voir votre petit dernier, que vous aviez pourtant destiné à un avenir de futur pilote de course, se balader dans ses tenues bleu ou vertes pâles à oursons ? Voilà qui va alors vous plaire à coup sûr! Proposés dans la boutique de produits dérivés du constructeur allemand Volkswagen, on a totalement craqué sur cet excellent petit ensemble comprenant un petit bonnet ainsi qu'une grenouillère aux faux airs de combinaison de pilote proposés respectivement pour 11,90 et 24,90 euros.

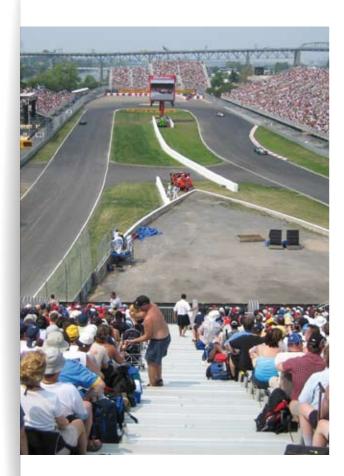








La ville de Montréal doit à ce pilote automobile le privilège d'héberger un circuit de formule 1. La vie sportive canadienne se partageait auparavant entre deux lieux, l'un en Ontario, Mosport, l'autre



se trouvant à Québec, Mont-Tremblant, appelé également Saint-Jovite. Cette alternance, due à la rivalité entre deux populations attachées à leur langue et à leur culture, allait se perpétuer à partir de 1967, date du premier GP de F1 à Mosport, jusqu'en 1970, lorsque Saint-Jovite accueillit pour la dernière fois le grand cirque, la piste québécoise ne correspondant plus aux normes de sécurité.

L'émergence du francophone Gilles Villeneuve au milieu des années 70 donna aux autorités sportives de la Belle province l'impulsion qui allait donner naissance à un nouveau circuit. Il n'était pas question d'en construire un de toutes pièces, aussi fut-il prospecté un lieu répondant à un tel usage.

La municipalité de Montréal proposa d'aménager en circuit les routes tracées sur l'Île Notre-Dame, île artificielle édifiée pour l'Expo 67 entre le fleuve Saint-Laurent et le canal du même nom. Deux millions de dollars furent investis dans un projet qui avait tout pour séduire, notamment son extrême proximité avec le centre-ville de Montréal, qu'une station de métro mettait à quelques minutes.

L'architecte Roger Peart livra le circuit à temps pour que le 8 octobre 1978 le premier Grand Prix du Canada s'y tînt. Le public, en liesse, fut récompensé de son stoïcisme il faisait un froid de canard lorsque la main de Dieu dévissa au 49e des 70 tours le bouchon du réservoir d'huile de la Lotus 79 de Jean-Pierre Jarier, en tête, offrant sa première victoire à Villeneuve qui suivait.



La légende de Gilles Villeneuve était née.

Le circuit prit son nom en 1982, en hommage à l'inspirateur disparu. D'ailleurs, on peut voir l'inscription « Salut Gilles » sur la grille de départ ! Maintenant intégré au vaste parc de loisirs comprenant l'Ile Sainte-Hélène et l'Ile Notre-Dame, le Parc Jean-Drapeau, quand il ne sert pas aux courses, le site est une piste de patins ouverte aux Montréalais, lisse comme un billard. Un bel exemple d'intégration!

Depuis celui qui l'a dompté dès 1978 et qui, après son départ en 1982 lui a donné son nom, jusqu'aux héros de la Formule 1 et du NASCAR d'aujourd'hui, le tracé de Montréal a été le théâtre de courses d'anthologie. Jones, Piquet, Senna, Alonso y ont triomphé. Le grand Schumacher s'y est offert, lui, sept victoires.



Le circuit Gilles-Villeneuve est accessible aux visiteurs tout au long de l'année, que ce soit pour y faire du vélo, du patin à roues alignées ou pour une simple promenade avec une vue spectaculaire sur le fleuve Saint-Laurent et le centre-ville de Montréal. Mais comme le circuit Gilles-Villeneuve est la seule rue de l'île Notre-Dame, la vitesse y est limitée à 30 km/h, sauf les week-ends de courses automobiles! Alors si vous êtes de passage, prenez le moment de visiter ce lieu légendaire...



Art

par Antoine Delmas

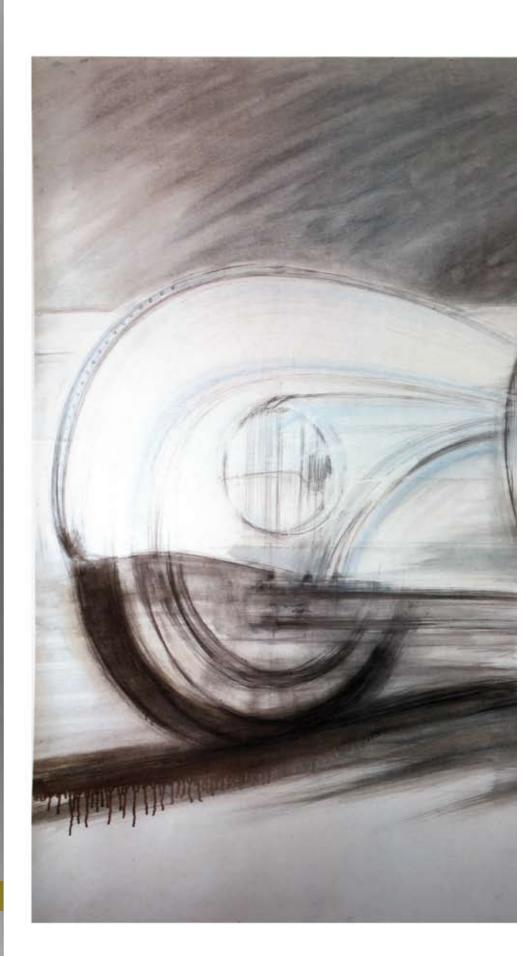
PaulBouvot

1922-2000 (Jura - **France**)

Paul Bouvot (1922 - 2000) ou l'histoire d'une passion réalisée. Né dans le Jura en 1922, Bouvot passe son enfance auprès d'un père garagiste. Il développe très tôt des dons pour le dessin et une véritable passion pour l'automobile. Fasciné par l'univers mécanique, il part à Dijon où il intègre une école technique.

Parallèlement à ses représentations mécaniques et parfois même conjointement, Paul Bouvot dessine les femmes. Il se plaît à traiter nus et portraits à la sanguine et à la mine de plomb.

Ses oeuvres révélées au public à partir 1983, dans des expositions internationales comme la F.I.A.C. à Paris ou la Biennale de Milan, sont présentes dans de nombreuses collections privées et ses reproductions vendues sur le site des Editions Paul Bouvot animées par son fils Marc Bouvot.









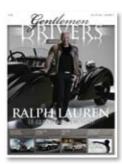


















www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2º étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :	
Prénom :	
Adresse:	
Code Postal :	Ville:
E-mail :	

MODE DE PAIEMENT

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

□ 1 an = 250 DH □ 2 ans: 450 DH



Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2º 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



ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2012



Prix de lancement 139.900 dhs*





Libérée de l'excès, l'élégance trouve son essence. La Nouvelle Ypsilon est une citadine chic au raffinement italien. Trois niveaux de finition et six environnements internes. Blue & Me TomTom, Magic parking DFN, moteurs dernière génération et système Stop & Start. Une élégance qui libère votre style. Nouvelle Ypsilon : Disponible en Essence 1.2 69 CV et en Diesel Multijet 1.3 95 CV. Autant d'atouts qui l'ont faite élire Voiture de l'Année 2012.



Succursale Fiat Group Automobiles Maroc s.a.: Grand Casablanca: Italcar Maârif - Tél.: 05 22 25 48 99/98/96 - Italcar Mandarona - Tél.: 05 22 78 60 02. Mohammedia Lisa Auto - Tél.: 05 23 32 12 08 / 09.

Concessionnaires ou agents Lancia : Casablanca : Monza Motors - Tél. : 05 22 31 63 02 / 05 22 31 59 02. Rabat : GMD - Tél. : 05 37 79 31 57. Agadir : Sabina Motor's - Tél. : 05 28 83 43 30 / 40. Marrakech : Auto Hall Marrakech - Tél. : 05 24 44 84 22. Tanger : Auto Hall Tanger - Tél. : 05 39 95 11 11 / 05 39 95 17 17. El Jadida : Jorf Lasfar Automobile - Tél. : 05 23 34 05 32. Kenitra : Venicia Motors - Tél. : 05 37 37 65 89.