

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

ALY HORMA LE BATTANT



Bentley
Continental GT V8 p.37
Festival de puissance

Mercedes
ML 63 AMG p.43
L'arme fatale

BMW
Série 6 Grancoupe p.49
Grandes ambitions

Lamborghini
Countach p.64
Le mythe sacré



New Opening Casablanca

Morocco Mall

1, Bd de l'Océan



Ermenegildo Zegna

Passion for Silk



MTBOX

Maroc Telecom

FIXE



TV ADSL



INTERNET



Jusqu'au 30 Avril
-50%
sur votre abonnement
pendant 2 mois



Jusqu'au 30 Avril, pour tout abonnement MTBOX, Maroc Telecom vous fait bénéficier de 50% de réduction sur les frais d'abonnement pendant 2 mois. Fixe illimité**, Internet Haut débit, plus de 100 chaînes TV et Radio, le tout en une seule facture à partir de 149 Dh par mois seulement.

Avec la MTBOX de Maroc Telecom, profitez également des meilleurs championnats étrangers sur le bouquet AI JAZEERA Sport à partir de 55 Dh par mois seulement.

De plus, le service MTBOX vous offre plusieurs fonctionnalités exclusives qui permettent de profiter pleinement de la TV ADSL avec le Contrôle du direct⁽¹⁾, la télévision à la demande⁽²⁾ et le contrôle parental...

Alors, n'attendez-plus et profitez dès aujourd'hui de 3 services en 1 au meilleur prix.

(1) Fonctionnalité offerte gratuitement et concerne actuellement 16 chaînes nationales et internationales.

(2) Fonctionnalité pour visionner gratuitement tous les programmes des principales chaînes nationales ayant été diffusés durant les 2 semaines passées.

Édito



Ahmed Kseibati

Sensations marocaines

Durant ce mois d'avril, le monde et le Maroc vont vivre au rythme de l'une des courses les plus suivies après la formule 1. Il s'agit de l'étape de Marrakech du championnat du monde WTCC, regardée par quelque 80 millions de téléspectateurs à travers le monde, via sa retransmission par la chaîne Eurosport et quelques 20 millions au Maroc, grâce aux différents reportages et retransmissions que les chaînes nationales vont lui consacrer durant ces 3 jours de grande fête automobile .

Pour notre part, nous éprouvons émerveillement et fierté renouvelés devant la pugnacité et la persévérance d'une poignée d'hommes qui ont cru et qui croient toujours dur comme fer que le Maroc est le pays de tous les défis.

En ces temps de crise, réaliser un tel projet relève du miracle et c'est une aubaine saisie par tous les intervenants pour valoriser leur image et celle du Maroc .

Sur la couverture du magazine de ce mois, vous l'aurez remarqué, pose un gentleman driver d'un autre genre, qui va jusqu'au bout de ses ambitions et de ses rêves, sans jamais baisser les bras

J'espère, chers lecteurs, que vous serez à Marrakech pour cet événement. Nous y serons aussi, bien sûr à notre échelle, car, comme disait Pierre de Coubertin, l'essentiel, c'est de participer .

Donc, chers Gentlemen Drivers, participez et soyez nombreux à passer nous voir à notre stand . Nous vous y attendrons .

Sommaire

06 Motors

- 06>10 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
12>16 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour
18>20 **Essai** Opel Insignia Bi Turbo par Ahmed Kseibati
22>26 **ActuEvènement** Salon de Genève 2012 par Hamid Benmaarouf
28>31 **AutoConcept** Range Rover Evoque Concept par Youssef Bennour
32>35 **AutoException** Rolls Royce Ghost par Hamid Benmaarouf
36>40 **BMW M6** : Emotions fortes par Youssef Bennour
42>45 **AutoNouveauté** Porsche Boxster : Encore plus sportif par Youssef Bennour
46>49 **Jaguar XKR-S** : The British supercar par Youssef Bennour
50>56 **AutoLégende** F40 : Le fabuleux testament d'Enzo par Hamid Benmaarouf

58 Entretien du mois **GILBERT GUZZO**

69 LE MAÎTRE ARTISAN par Hamid Benmaarouf

- 70>71 **MotoException** Honda Goldwing par Lina Mouafak
72>73 **BateauException** Wally Ace par Hicham Rehane
74 L'Homme
74>75 **Hôtel & Resort** La ferme berbère par Paola Franghie
76>77 **Montres** Parmigiani Fleurier Tonda Quantieme Annuel Retrograde par Lina Mouafak
78>79 **Culture** Bosendorfer par Lina Mouafak
80>81 **Sport d'élite** Mazagan Golf Academy par Lina Mouafak
82>83 **Actu Evènement** Lancement nouvelle BMW série 3 par Antoine Delmas

84 Lifestyle

- 84>85 **Cigare** Trinidad Foudadores par Antoine Delmas
86>87 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
88>91 **Evasion** Circuit Indianapolis par Lina Mouafak
92>93 **Art** Gérard Weygand par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

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 - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
www.gentlemendriversmag.com
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours



32

50

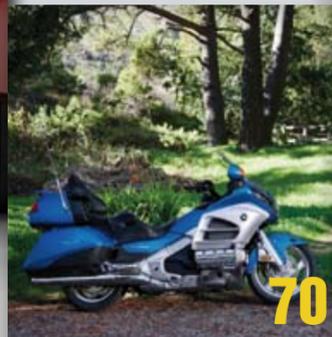
58



84



28



70



76



46



72



42



36

Hausse des frais d'immatriculation et de la vignette

Les automobilistes ne doivent pas se réjouir trop vite à l'annonce de la suppression des droits de douane sur les véhicules importés de l'UE, car le projet de loi de finances 2012 prévoit de nouveaux tarifs pour frais d'immatriculation et de la vignette en 2013. Ainsi, le tarif sur la première immatriculation des véhicules de puissance inférieure à 8 CV passerait de 1.000 à 3.000 DH. Celui des véhicules

plus chanceux de gagner plus de 350 lots, dont quatre voitures et des centaines de GPS, kits Bluetooth et radars de stationnement.

Pour l'histoire, RMA WATANYA a lancé le « Club des conducteurs responsables » en mai 2010. Il s'agit d'une communauté d'utilisateurs qui rassemble les conducteurs n'ayant pas causé d'accidents depuis au moins 2 ans. Les membres du « Club des conducteurs responsables » bénéficient d'une multitude d'avantages exceptionnels sur l'ensemble des garanties automobiles, tels que la protection juridique gratuite, la voiture de remplacement offerte en cas de sinistre et jusqu'à 50% de réduction sur les garanties.

La nouvelle Classe M arrive au Maroc



L'importateur marocain de Mercedes Benz, Auto Nejma, a convié, jeudi 5 avril 2012, les journalistes à la découverte de la nouvelle Classe M. Cette nouvelle mouture conserve à peu de chose près le style de la génération actuelle. Par contre, un gros travail a été effectué sur les éléments mécaniques, avec notamment un train de roulement à amortissement sélectif intelligent. Autre amélioration notable : la consommation. L'explication réside en l'adoption de nouvelles mécaniques, dont un quatre cylindres, ainsi que dans l'amélioration du coefficient aérodynamique. La Classe M parvient ainsi à réduire sa consommation jusqu'à 25 % par rapport à son prédécesseur !



الضريبة على السيارات

2012

de puissance fiscale de 8 à 10 CV passerait de 2.000 à 6.000 DH. Les véhicules de puissance fiscale de 11 à 14 CV seraient, pour leur part, soumis à des frais passant de 3.000 à 10.000 DH. Quant à ceux ayant une puissance de 15 CV et plus, ils passeraient de 4.000 à 20.000 DH. Le tarif de la taxe spéciale annuelle sur les véhicules automobiles (vignette) serait également appelé à connaître une augmentation significative pour les véhicules de plus de 11 CV de puissance fiscale.

RMA Watanya récompense la conduite responsable



responsable

RMA WATANYA a encore une fois récompensé la conduite responsable des membres de la communauté du « Club des conducteurs responsables », en organisant deux grands tirages au sort, qui ont permis à ses clients les

RENAULT LAGUNA COUPÉ MONACO PRENEZ LA VIE DU BON CÔTÉ

JWT
Photo non contractuelle.



www.renault.ma



DRIVE THE CHANGE



Avec Laguna Coupé **Monaco**, prenez la vie du bon côté.

Personne ne peut passer inaperçu à bord de Renault Laguna Coupé **Monaco**. Sportive et sophistiquée, elle vous procure des sensations de pilotage inédites, en développant une motorisation BVA dCi de 175 ch. Laguna Coupé **Monaco** au prix de **349 900 DH TTC**. Disponible dans tout le réseau Renault.

Trophée Aïcha des Gazelles

Une édition forte en émotions



Après plusieurs jours de raid dans le désert marocain, les participantes du 22e Rallye Aïcha des Gazelles ont franchi la ligne d'arrivée le samedi 31 mars à Essaouira et plus précisément sous le chapiteau de Bab El Menzeh. Durant 14 jours, 150 équipages ont rivalisé sur un parcours qui les a emmenés de Paris à la plage d'Essaouira.

Ainsi se termine une édition forte en émotions, où les gazelles ont bravé les tempêtes de sable, la pluie et les vents et les petits soucis mécaniques.

Au terme de ce périple, la première place est revenue à Dorothee Langlois et France Cleves dans la catégorie quads et motos, à Carole Montillet et Julie Verdagner dans la catégorie 4x4 et camions et à Sylvie Husson et Sophie Goset en crossover.

Pour rappel, le classement du raid ne dépend pas de la rapidité, mais de la capacité à faire le minimum de km pour franchir les étapes, et donc consommer le moins d'essence possible.

La C.A.C lance l'Audi Q3

Le dernier né de la gamme SUV de la marque aux anneaux arrive au Maroc. Baptisé Q3, ce crossover compact permet à Audi de mettre un pied dans un domaine qui lui était étranger pour elle jusqu'alors. Esthétiquement, le Q3 reprend à son compte le langage stylistique de la marque d'Ingolstadt, tout en affichant une étroite parenté avec son grand frère, le Q5. L'intérieur a également été pensé dans la plus pure tradition de la marque, avec notamment un habitacle très bien fini et une planche de bord qui se distingue par son ergonomie. Côté équipement, le SUV

est proposé en trois finitions : Ambiente, Avus et Prestige. Sous le capot, un seul bloc a été retenu par l'importateur marocain, à savoir le 2.0 TDI, dans deux configurations de puissance : 143 et 177 ch. Quant au tarif, il démarre à 410.000 DH.



ALD Maroc inaugure son nouveau siège à Casablanca



ALD
Automotive

Le leader de la LLD au Maroc, ALD Automotive, vient d'inaugurer son nouveau siège administratif et showroom à Casablanca. C'est au niveau du km 10 de la route d'El Jadida, sur une superficie de 6.500m² que le nouveau siège d'ALD Automotive a été construit. Un immeuble regroupant un showroom de 400m² pour exposer les véhicules d'occasion, une plateforme logistique pouvant accueillir jusqu'à 200 véhicules et le siège administratif et social sur 1.350m² de bureaux.

Il y a lieu de signaler que la soirée d'inauguration a été marquée par la présentation de la nouvelle Citroën DS5.



MÉDITEL VOUS OFFRE EN EXCLUSIVITÉ

RACE OF MOROCCO 2012

FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP

Tous les véhicules pour les clients Méditel lors de l'opération de promotion sont disponibles à un prix de 10 par client, en fonction du montant de l'achat effectué. Les tickets offerts par Méditel sont réservés aux clients Méditel participants à l'opération. Les tickets offerts par Méditel sont réservés aux clients Méditel participants à l'opération.



Gagnez vos billets dans les points de vente **Méditel** participants
Offre valable jusqu'au 15 avril

Du 13 au 15 avril, avec Méditel vivez en exclusivité le Race of Morocco à Marrakech! Pour tout achat d'un produit à partir de 100 dhs, une place vous est offerte... Et vous pouvez cumuler jusqu'à 10 tickets en fonction du montant d'achat effectué ! Vous participerez également à la tombola pour tenter de gagner un week-end inoubliable dans l'univers des voitures de course ! Le Race of Morocco c'est uniquement avec Méditel.

Retrouvez la liste des magasins participants sur www.meditel.ma

121

06 63 121 121

www.meditel.ma

ميديتل
Méditel

Fiat émet les plus faibles émissions de CO² en Europe



Le groupe italien Fiat réalise pour la cinquième année d'affilée le plus faible niveau d'émission de CO₂ avec une moyenne de 118,2 g/km réalisée en 2011 (en baisse de 4,9 g/km par rapport à 2010). Ce résultat fait suite à un progrès continu qui a permis à la marque de réduire ses émissions moyennes de 14% sur les cinq dernières années, passant de 137,3 à 118,2 g/km. Cette performance dépasse ainsi l'objectif de 130 g/km fixé par l'Union européenne pour 2015. Il est à souligner qu'Alfa Romeo réalise la meilleure progression parmi les 20 marques les plus vendues en Europe, avec une baisse de 9,2 g/km par rapport à 2010 pour atteindre désormais 127,8 g/km. De tels chiffres traduisent l'engagement de Fiat en matière de protection de l'environnement, grâce au développement de solutions innovantes, telles que la motorisation TwinAir ou le recours à des carburants alternatifs, tels que le méthanol ou le GPL.

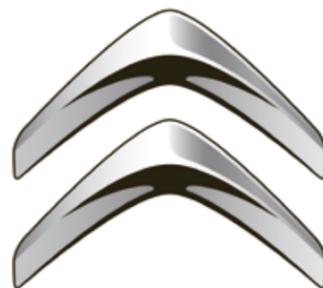
Chute de 9,7 % des ventes automobiles dans l'UE en février

Les prévisions des professionnels du secteur automobile faisant état d'un ralentissement du marché en Europe en 2012, se sont confirmées. En effet, les ventes de voitures neuves ont baissé de 9,7% en février sur un an dans l'Union européenne, selon des données publiées récemment par l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA). Au cours de cette période, on compte 888.878 voitures neuves immatriculées dans l'UE, à l'exception de Malte. Il s'agit du cinquième mois où les ventes de voitures enregistrent une baisse dans la zone, avec une chute sévère enregistrée au mois de février en raison des chiffres négatifs enregistrés en France (-20,2%) et en Italie (-18,9%). Dans les pays durement touchés par la crise, les

chiffres de vente se sont carrément effondrés, comme en attestent les performances grecque (-45,2%) et portugaise (-48,4%).



Citroën dévoile les futurs modèles de son label DS



CITROËN

Au Mondial de Paris, la Citroën DS3 découvrable fera sa première apparition. Il s'agira d'un toit en toile qui conservera les arches latérales, façon Fiat 500C. Sa commercialisation débutera début 2013. Du côté de la DS4, de nombreux amateurs de sportives vont attendre la DS4 Racing, présentée sous forme de concept car à Genève. Excepté ces deux déclinaisons, Citroën vise avec ses prochaines DS le marché chinois. Le centre de style Citroën basé en Chine a d'ailleurs présenté en 2010 le concept car Metropolis à l'exposition universelle de Shanghai. Plutôt que de faire de ce futur modèle une remplaçante directe de la C6, Citroën préfère coiffer par le haut sa gamme DS. Enfin, dernière nouveauté attendue pour la gamme DS : un crossover premium, qu'on verrait bien concurrencer l'Audi Q3. Pour l'heure, peu d'informations sont disponibles sur ce modèle.

MUNICH FINAL 2012

UEFA CHAMPIONS LEAGUE

FORD FOCUS

Championne de sa catégorie

Ford, sponsor officiel de l'UEFA Champions League, vous fait une offre exceptionnelle sur la FORD FOCUS TDCI

TDCI à partir de 197 000^{Dh}

www.ford.ma

Ford, Sponsor Officiel de l'UEFA Champions League, en coopération avec SCAMA - Groupe Auto Hall

• Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84	• Tanger : 05 39 95 11 11	• El Jadida : 05 23 37 37 22	• Fommari : 05 37 51 66 71
• Kénitra : 05 37 37 99 85 / 31 26	• Tanger : 05 39 39 40 56	• Marrakech : 05 24 44 84 22	• Safi : 05 24 46 28 10
• Oujda : 05 36 52 40 20	• Cherifia : 05 24 46 90 90	• Marrakech : 05 24 35 47 20	• Safi : 05 24 63 03 63
• Rabat : 05 37 72 52 46 / 73 08 95	• Fes : 05 35 62 59 51 / 40 31	• Chichaoua : 05 24 35 37 74	• Tetouan : 05 39 71 52 06 / 07
• Meknès : 05 35 55 12 70 / 72	• Settat : 05 23 72 00 81	• Beni Mellal : 05 23 48 31 19	• Dakhla : 05 61 95 27 96
• Alcazar : 05 24 23 56 60	• Karia Ba Med : 05 35 62 89 32	• Agadir : 05 28 84 29 95 / 39 73	

Le pilote Michel Vaillant, nouvel héros du WTCC



Pilote sur tous types de circuit au monde, le héros de la bande-dessinée éponyme s'apprête à plonger dans l'univers musclé du World Touring Car Championship (WTCC).

Son futur baptême dans la catégorie reine des voitures de tourisme est à mettre au crédit de Philippe, le fils de Jean Graton, premier auteur de

Michel Vaillant. Philippe Graton pilote désormais une nouvelle équipe en compagnie de l'auteur Denis Lapière et des dessinateurs Marc Bourgne et Benjamin Benéteau. Responsables du prochain album de la BD, les membres de cette équipe ont signé un accord avec Eurosport, le promoteur du WTCC. Cela leur permettra de faire vivre leur personnage au volant de la Vaillante dans le cadre d'un meeting.

Les trois hommes s'étaient rendus à Monza les 10 et 11 mars, lors de l'ouverture de la saison. Ils avaient notamment assisté aux deux courses remportées par l'Alsacien Yvan Muller (Chevrolet), champion du monde en titre. Cette visite leur avait surtout offert le loisir de discuter avec les acteurs de la discipline. Une immersion dans le quotidien des écuries Chevrolet, Seat, BMW et Ford, pour mieux trouver l'inspiration.

Wafa Assurance, assureur officiel du Grand Prix de Marrakech

Pour la deuxième fois consécutive, le partenariat entre Wafa Assurance et le Grand Prix de Marrakech est reconduit. Wafa Assurance, en tant qu'opérateur incontournable de l'univers automobile au Maroc, sera donc l'assureur officiel de cet événement, qui se déroulera les 13, 14 et 15 avril prochain sur le circuit urbain de Marrakech, rebaptisé circuit international Moulay El Hassan.

Étape officielle du World Touring Car Championship (WTCC) et unique circuit homologué FIA en Afrique, le Grand Prix de Marrakech accueillera pour le plus grand plaisir des 200.000 personnes attendues, une course du championnat AutoGP (Formule 3000), véritable antichambre de la F1, sans oublier la présence de Mehdi Bennani, seul pilote professionnel marocain engagé en WTCC.

Autre nouveauté, l'organisation de la Clio RS Cup, une formule nationale comprenant huit épreuves. Ce championnat, lancé l'année dernière par le Team automobile Menara, avec le soutien de Renault Maroc et de Wafa Assurance, est une compétition monotype où s'affrontent une vingtaine de pilotes.

Opel développe un nouvel éclairage de type «intelligent»

Après avoir proposé, en 2002, le système d'éclairage de sécurité AFL, Opel annonce être en train de développer un nouvel éclairage de type «intelligent». Plus concrètement, ce nouvel éclairage, pour la circulation de nuit, entend se poser comme un éclairage non éblouissant et qui s'adapte à la situation du trafic.

Ce dispositif est couplé à une caméra frontale implantée entre le pare-brise et le rétroviseur. Dès que les capteurs de la caméra frontale détectent des sources de lumière venant en sens inverse ou des voitures devant, le système désactive totalement le faisceau sur cette zone, tandis que le reste de la route reste brillamment éclairé. Cette technologie est actuellement mise à l'essai sur des prototypes en condition réelle. Pour une généralisation de l'éclairage matriciel sur les modèles de la gamme, il faudra encore patienter quelques années.



Wir leben Autos.

les nuits magiques

20h-00h

avec Karim Allam Bouché



Casablanca: 99.20 FM - Marrakech: 101.2 FM - Rabat: 105.4 FM - Agadir: 102.4 FM - Essaouira: 102.0 FM - El-Jadida: 98.0 FM - Safi: 100.4 FM - Settat: 102.4 FM - www.luxeradio.ma

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

LUXE
RADIO

Audi

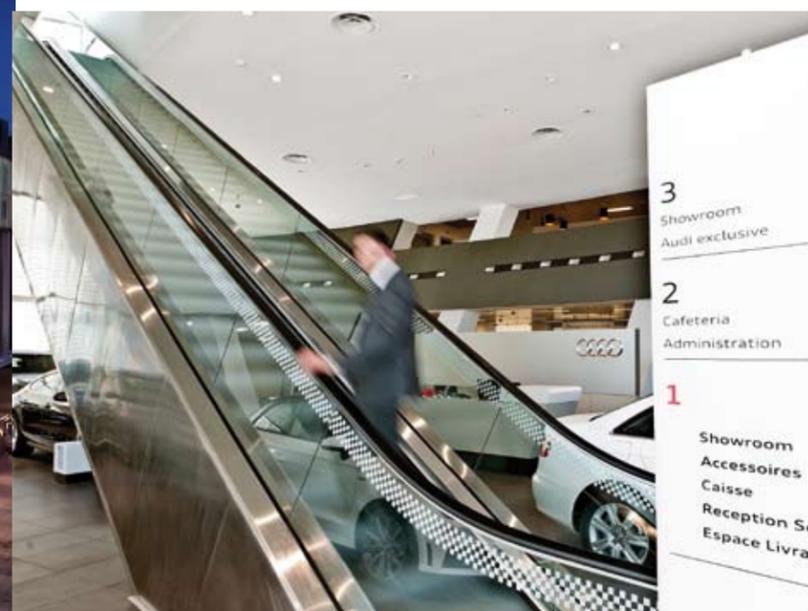
s'offre un showroom
High-Tech à Aïn Sebaâ

À marque premium, showroom premium. Cette vision, Audi vient de la mettre en pratique, en s'offrant un nouveau showroom high tech dans le quartier de Aïn Sebaâ. Son inauguration a eu lieu le mercredi 04 avril 2012 à Casablanca.



Baptisée « Audi Terminal Casablanca », cette infrastructure a été réalisée conformément aux standards de la marque aux anneaux. Au total, le nouvel espace emploie une centaine de salariés, la plupart formés par le constructeur. Ayant nécessité un investissement de 80 millions de DH, l'édifice d'une superficie totale de 10.175 m² est le plus grand showroom jamais construit par Audi sur le continent africain (hors Afrique du Sud). Il comprend

Se distinguant par un design futuriste, le site répond à l'ensemble des normes exigées par Audi pour la construction de ses terminaux à travers le monde



deux niveaux d'exposition, des ateliers SAV, des bureaux, un salon lounge, une zone « Audi Exclusive », une aire de livraison des véhicules neufs, ainsi qu'une aire de réception directe pour le SAV, entre autres. Se distinguant par un design futuriste (œuvre de l'architecte Fayçal Sentissi), le site répond à l'ensemble des normes exigées par Audi pour la construction de ses terminaux à travers le monde : recours à des matériaux technologiques (vitrage, revêtement extérieur en pavés



Le showroom permet par ailleurs l'exposition de tous les modèles commercialisés au Maroc, puisqu'il peut accueillir jusqu'à 26 véhicules répartis sur deux salles d'exposition.

autobloquants gazonnés), architecture éco-durable (réalisée à 95 % en béton armé) et ventilation naturelle (grâce à la façade en double peau en aluminium perforé). Les mêmes exigences ont présidé à la conception de l'intérieur du showroom, dont l'ensemble du mobilier a été importé d'Allemagne. Le showroom permet par ailleurs l'exposition de tous les modèles commercialisés au Maroc, puisqu'il peut

accueillir jusqu'à 26 véhicules répartis sur deux salles d'exposition. Enfin, « Audi Terminal Casablanca » est le premier showroom au Maroc à inclure un service après-vente dédié, animé par 50 techniciens et conseillers-service sur une surface de 2.815 m². Ce dernier regroupe deux ateliers et possède une capacité d'accueil de 80 véhicules par jour.

LE MAROC QUI BOUGE, EN TOUTE CONFIANCE



Wafa Assurance, assureur officiel du Grand Prix de Marrakech

Nous avons le plaisir de vous annoncer que, pour la deuxième fois consécutive, le partenariat entre Wafa Assurance et le Grand Prix de Marrakech est reconduit. Wafa Assurance en tant qu'opérateur incontournable de l'univers automobile au Maroc sera donc l'assureur officiel de cet événement qui se déroulera les 13, 14 et 15 avril prochains sur le circuit urbain de Marrakech, rebaptisé circuit International Moulay El Hassan.

Étape officielle du World Touring Car Championship (WTCC) et unique circuit homologué FIA en Afrique, le Grand Prix de Marrakech accueillera pour le plus grand plaisir des 200 000 personnes attendues, une course du championnat AutoGP (Formule 3000), véritable ancêtre de la F1 sans oublier la présence de Mehdi Bennani, seul pilote professionnel marocain engagé en WTCC.

Autre nouveauté, l'organisation de la Clio RS Cup, une formule nationale comprenant huit épreuves. Ce championnat, lancé l'année dernière par le team automobiles Memara avec le soutien de Renault Maroc et de Wafa Assurance est une compétition monotype où s'affrontent une vingtaine de pilotes.



Boxster & Saint-Trop

Cocktail de rêve

Fort d'une carrière commerciale très probante, le Boxster vient de bénéficier d'une cure de jouvence qui a renforcé son attractivité et sa sportivité. Pour vous rapprocher davantage de cette nouvelle génération, Gentlemen Drivers a pris le volant de ce bolide dans la région de Saint-Tropez.





S'installer derrière le volant d'une Porsche, c'est déjà un moment fort, mais la conduire sur une longue distance, c'est carrément une expérience qui vous marque à jamais. Ce privilège m'a été accordé lors de l'essai du dernier Boxster sur un parcours de plus de 180 km, s'étalant de Saint-Tropez jusque dans l'arrière-pays niçois. C'est sous un soleil rutilant que j'ai découvert le bolide fort d'un coup de crayon dynamique, qui en dit long sur ses prétentions sportives : porte-à-faux réduits, un pare-brise en saillant et une ligne globalement plus ramassée et racée.

Basé sur la plateforme de la nouvelle 911, le Boxster revendique des dimensions en hausse. Ainsi, l'empattement augmente de 6 cm, garantissant ainsi une meilleure assise au roadster du constructeur de Zuffenhausen. Cette poussée de croissance s'est accompagnée d'une réduction du poids de 35 kg, grâce à la fois à une caisse entièrement en alliage léger et à l'allègement des pièces moteurs. L'habitacle, lui, s'inscrit dans la lignée du nouveau design intérieur Porsche, avec une console centrale inclinée inspirée de la Carrera GT et de la Panamera. Il y a lieu de noter que la capote électrique, maintenant compatible avec un hard-top, ne demande que neuf secondes pour se déplier en roulant à 60 km/h.

Au chapitre mécanique, les Boxster et Boxster S restent toujours fidèles au Flat-six. Mais, si la variante S garde son 3.4 à injection directe et ne gagne que 5 ch (315 ch au total), le Boxster « de base » adopte un nouveau 2.7 l développant 265 ch. Poussées dans leurs derniers retranchements sur un parcours très sinueux, ces deux mécaniques ont brillé par leur disponibilité et leur vivacité, tout en régaland mes tympans d'une sonorité envoûtante. La tenue de route est au diapason, grâce à un châssis précis et à un PTV (Porsche Torque Vectoring) qui agit efficacement sur le frein de la roue arrière intérieure au virage. Côté transmission, pas de boîte manuelle à sept rapports comme la 911, le Boxster se contentant de six vitesses, mais pouvant recevoir la PDK double embrayage à sept rapports en option.

Au final, le Boxster confirme qu'il n'est pas une Porsche au rabais et qu'il mérite pleinement l'écusson prestigieux qu'il arbore. Sa robe racée, son contenu technologique plus sophistiqué et ses motorisations efficaces font de lui une sportive accomplie.



Au chapitre mécanique, les Boxster et Boxster S restent toujours fidèles au Flat-six



par Hamid Benmaarouf

Rallye Classic 2012

Les Marocains se distinguent

Au fil des années, le rallye international Maroc Classic s'est imposé comme un rendez-vous incontournable pour les amateurs de voitures anciennes. L'édition 2012 qui s'est tenue du 17 au 24 mars, a été marquée par la victoire historique d'un équipage marocain dans la catégorie « Prestige ».



2.147 kilomètres,
pour rallier
Marrakech à partir
de Rabat

Après la disparition brutale de Jean François Rageys, l'aventure a continué pour le rallye classic « la Route du cœur », avec l'organisation de la 19e édition du 17 au 24 mars. Cette édition a été conduite par Jean Noël Lactuit, nouveau patron de ce rallye. Soixante quinze équipages répartis dans les deux catégories « Classic » (52 voitures produites entre 1930 et 1983) et « Prestige » (23 voitures produites à partir de 1984), ont été appelés à parcourir 2.147 kilomètres, pour rallier Marrakech à partir de Rabat.

Au terme de ce périple, c'est l'équipage allemand, End Jurgen-End Yvonne (Lotus Elan) qui a remporté, samedi 24 mars, la 19e édition du Rallye Maroc Classic, dans la catégorie « Classic », signant sa première victoire sur ce rallye de régularité. L'équipage marocain, Abdelmajid et Karima Alaoui (Lotus Super Seven) a remporté, de son côté, une victoire historique dans la catégorie « Prestige », ex-aequo avec Pierre-Carlos et Georgina Galvan.

Lors de ce périple ponctué de sept étapes, les participants avaient rendez-vous avec une belle diversité de routes et de paysages. La première étape a relié Rabat à Fès, avant de se diriger vers Bin El Ouidane, Ouarzazate, Agadir, pour finalement atteindre la ville ocre.



Pour rappel, le Rallye Classic « La route du cœur » n'est pas une course de vitesse, mais de régularité. Les participants ont à affronter différentes épreuves de régularité routière (ERR). Leur classement est déterminé par l'addition des pénalités encourues sur chaque ERR. Selon le profil de chaque épreuve, différentes moyennes sont proposées aux concurrents, et chaque participant se prononce pour celle qui lui convient le mieux pour disputer l'épreuve. Ainsi, l'objectif pour chaque pilote est de respecter la moyenne choisie, ce qui exige une grande concentration



Pour rappel, le Rallye Classic «La route du cœur» n'est pas une course de vitesse, mais de régularité.

et un contrôle de tous les instants des instruments de mesure autorisés à bord des voitures : chronomètre, compteur kilométrique très précis (tripmaster) et table de moyennes. Les participants doivent respecter, sur une distance donnée, la moyenne proposée, vérifiée par un certain nombre de contrôles secrets. Seule la distance maximum de l'épreuve est connue par les participants au départ de chaque ERR.

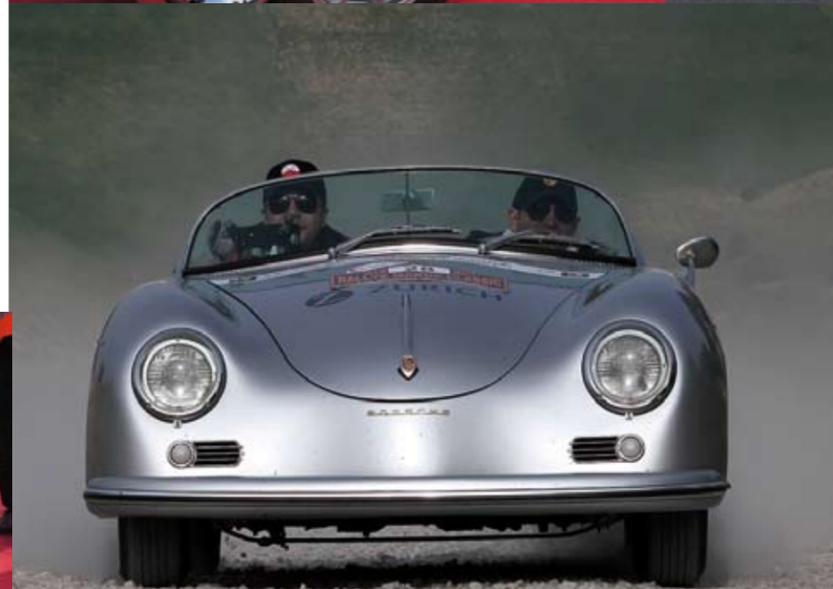
Les Classements :

Classic Trophée Total

1er Jurgen et Yvonne End (All.) Lotus Elan
 2ème Jean-Claude et Richard Thiriet (Fr) Jaguar Type C
 3ème Karim Lazrek et Abderrahmane Chaïbi (Mar) Ferrari 308 GTS
 4ème David et Jake Hall (GB) Jaguar XK 140
 5ème Olivier Lazar et Stéphane Agostini (Fr) Ferrari 308 GTB

Prestige Trophée Renault

1er ex aequo Abdelmajid et Karima Alaoui (Mar) Lotus Super Seven
 1er ex aequo Pierre-Carlos et Georgina Galvan (Sp) Ferrari 612 Scaglietti
 3ème Nabil et Selma Lahlou (Mar) Porsche 911 C2
 4ème Philippe Gauthier et Gaëlle Voiry (Fr) Morgan 4/4
 5ème Rafic et Siham Lahlou (Mar) Porsche 911 C4



OFFREZ-VOUS UNE PROMOTION



DÉCOUVREZ VOTRE VOLVO À PARTIR DE
230 000.00 DH/
 TTC

POUR TOUTE INFORMATION, CONTACTER SCANDINAVIAN AUTO MAROC AU 0522 40 68 60

par Youssef Benhou



i8Concept se décapsule

Après avoir déjà présenté les BMW i3 Concept et BMW i8 Concept, BMW Group lance la BMW i8 Concept Spyder. Proche de la i8, cette version n'en présente pas moins quelques différences : les portières sont dépourvues de partie vitrée, la lunette arrière est dotée d'un double bossage et la découpe du pare-brise est différente.

AUTOCONCEPT



BMW i8 Concept *Spyder*



i8Concept

AUTOCONCEPT

L'habitacle est lui aussi totalement dans la lignée de la BMW i8 Coupé, avec une planche de bord épurée et agencée dans la plus pure tradition de la marque à l'hélice.

Mécaniquement, on retrouve le moteur du Coupé, en l'occurrence le trois cylindres 1.5 L Turbo fort de 223 ch et de 550 Nm, associé à un système de motorisation électrique. L'ensemble avance une puissance combinée de 354 ch qui autorise une vitesse maxi de 250 km/h,

autolimitée et un 0 à 100 km/h en 5 secondes pour une consommation mixte de 3.0 l/100 km. Il est à signaler que l'autonomie en tout électrique reste fixée à 30 km.

Cette version découvrable avec portes papillon qui devrait permettre de rouler cheveux au vent dans un silence propre aux moteurs électriques fera ses débuts publics fin avril, au Salon de Pékin.

par Hamid Benmaarouf



Gran Sport Vitesse

Ça déménage très fort !

Comment profiter d'une Bugatti Veyron Super Sport les cheveux au vent ? Inutile de se faire du mouron, car il suffit d'opter pour la dernière née du constructeur alsacien, la Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse. Au menu, une puissance de 1.200 ch et des performances stratosphériques !





Gran Sport Vitesse



La Veyron Grand Sport Vitesse se veut la version découvrable de la Supersport. Esthétiquement, elle récupère la carrosserie de roadster de la version Grand Sport, tout en reprenant les gimmicks (échappement, prises d'air, bosselages moteur...) de la Super Sport. De plus, la déclinaison la plus récente de la famille Bugatti se singularise par de nouvelles jantes aluminium en 20 pouces, qui allègent un peu l'allure du supercar de Molsheim.

L'intérieur de la Grand Sport Vitesse se différencie peu de la Veyron classique. On retrouve ainsi le design élégant et intemporel de la planche de bord, les matériaux raffinés de qualité supérieure, ainsi que la fabrication haut de gamme qui caractérisent l'habitacle du supercar alsacien. Le mot d'ordre est la sobriété : il n'y a aucune commande superflue et chaque élément

a été fabriqué à la main, dans le plus pur style artisanal. Comme pour la Grand Sport, la Vitesse a recours au seul cuir nappa qui a été soigneusement travaillé pour préserver son exceptionnelle respirabilité. De plus, le rétroviseur central reçoit un écran de 2,7 pouces intégré, retransmettant les images de la caméra de recul.

Mécaniquement, la Veyron Grand Sport Vitesse reprend le moteur 8.0 L W16 à quatre turbos fort de 1.200 ch à 6.400 trs/mn et 1.500 Nm entre 3.000 et 5.000 trs/mn. La Vitesse s'annonce comme le roadster le plus rapide du marché avec une Vmax de 410 km/h, un 0 à 100 km/h plié en 2.6 sec et un 0 à 300 km/h abattu en 16.0

Cylindrée : 6.6L V12 inj. directe
 Puissance : 570ch - 5250tr/min
 Couple : 779 Nm - 1500tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 2435 kg
 Dimension : 5.40/1.95/1.55 (L/I/h)
 Réservoir : 82 l
 Volume coffre : 490 l
 Pneumatique : 255/50 R 19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
 0 à 100 : 4,9 s
 Consommation : 22.2/10.5/15.3 l/100
 Autonomie : 603 km

Mercedes SL



secondes. La Veyron Grand Sport Vitesse revendique la même consommation mixte que la Supersport (23.1 L/100 km) et les mêmes émissions de CO₂ (539 g/km). Cette consommation mixte autorise une autonomie d'environ 433 km. Et pour que la transplantation du moteur de 1.200 ch de la Super Sport réussisse sur la Grand Sport Vitesse, Bugatti a dû opérer quelques aménagements. À l'avant, les prises d'air ont été élargies par rapport à la Grand Sport, afin de refroidir plus efficacement les 1.200 ch qui chauffent sous le capot. À l'arrière, on retrouve désormais un double diffuseur, comme sur la Bugatti Veyron Super Sport.

Pour être pleinement exploitable sur route, la Vitesse a été dotée de suspensions aux réglages plus fins, ainsi que d'un nouveau filet anti-remous. Le conducteur dispose par ailleurs de trois modes de conduite, qui permettent de tirer profit de la puissance éléphantinesque du moteur, tout en assurant la stabilité du véhicule. Le mode « Standard » permet d'aller jusqu'à 220 km/h. Au-delà de cette vitesse, le mode « Handling » abaisse le véhicule et oriente l'aileron arrière de la Grand Sport à 15°. Lors de la conduite avec le toit ouvert, la sportive alsacienne ajuste automatiquement l'angle à 20° afin de conserver la pression au sol au même équilibre aérodynamique. Enfin, pour exploiter tout le potentiel de la voiture, le conducteur doit déverrouiller le mode « Topspeed » à l'aide de sa clé spéciale avant le démarrage. Dans ce

Au-delà de 220 km/h, le mode « Handling » abaisse le véhicule et oriente l'aileron arrière de la Grand Sport à 15°

mode, l'aileron arrière est abaissé à 2°, la garde au sol est minimisée et la Grand Sport peut alors atteindre sa vitesse de pointe : plus de 400 km/h. Toutefois, pour connaître ce plaisir de conduite, le conducteur doit décider d'utiliser ce mode avant le démarrage, car ces vitesses ne peuvent être atteintes que lorsque le toit est fermé.

Notons enfin que ce monstre sacré découvrable est d'ores et déjà commercialisé chez le constructeur alsacien pour un prix de base de plus de 2.2 millions d'euros !

OPEL



Continental GT V8

Festival de puissance

Lancée en 2003, la Bentley Continental GT est devenue le modèle le plus vendu de la marque, avec 50.000 exemplaires écoulés, ce qui est, convenons-en, un chiffre exceptionnel pour une voiture de très grand prestige. Pour cibler une clientèle plus jeune et se conformer aux normes antipollution de plus en plus draconiennes, la GT cède à la mode du downsizing, en proposant en complément du V12 un huit cylindres.





Continental GT V8



Initialement dévoilée à l'occasion du dernier Salon de Detroit, la V8 GT marque sa singularité en adoptant quelques particularités esthétiques. On note ainsi une grille de calandre noire avec jonc chromé, des badges Bentley rouges, des sorties d'échappement en forme de 8, des jantes en alliage de 20 pouces en finition Black Diamond ou Silver Diamond (jantes 21 en option) et un discret diffuseur arrière en fibre de carbone.

L'habitacle, quant à lui, offre tout ce que l'on est en droit d'attendre d'une Bentley : fauteuils aux cuirs épais, plaquages de bois précieux, moquettes profondes et profusion d'éléments chromés. L'ambiance à bord est également agrémentée par le système audio à 8 haut-parleurs, servi par 15 giga-octets de stockage pour la musique et compatible avec iPod, fichiers MP3 et carte SD. Au centre de la console, on retrouve aussi un écran

Cylindrée : V8 biturbo 4.4 litres
Puissance : 560ch - 7000tr/min
Couple : 680 Nm à 5750 tr/mn
Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1925 kg
Dimension : 4.89/1.89/1.36 (L/I/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : --- l
Pneumatique : 265/40 R 19-295/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h (limitée)
0 à 100 : 4.2 s
Consommation : 14.0-7.6-9.9l/100
Autonomie : --- km



Continental GT V8



tactile de navigation, dont la connectivité Bluetooth et la compatibilité avec carte SIM permettent de gérer n'importe quel carnet d'adresses.

Sous le capot, cette version abrite un V8 4.0 l Biturbo (comme sur l'Audi S8), qui embarque la dernière technologie de la marque : double turbo séquentiel, injection directe, calage d'admission variable. Côté chiffres, ce bloc revendique une puissance de 507 ch à 6.000 tr/mn pour 660 Nm de couple maximal de 1.700 tr/mn à 5 000 tr/mn. Ces caractéristiques lui permettent d'expédier le 0 à 100 km/h en moins de cinq secondes, pour une vitesse de pointe de 290 km/h. Cerise sur le gâteau, Bentley annonce des niveaux de consommation et d'émissions de CO₂ en recul de 40 % par rapport à ceux revendiqués par le V12. Cela se traduit par une autonomie de 800 km quand on remplit le réservoir à ras bord ! Rappelons que ce moteur dispose d'un système de désactivation des cylindres en charge partielle et la transition des huit aux quatre cylindres (et vice versa) se fait, selon

le constructeur, imperceptiblement. La transmission, pour sa part, est assurée par une boîte automatique à 8 rapports.

Côté comportement routier, la GT V8 bénéficie comme la GT V12 d'un système d'amortissement pneumatique réglable au tableau de bord en fonction de cinq modes de conduite allant de Confort à Sport. Dans cette dernière configuration, les suspensions se durcissent permettant à l'anglaise d'améliorer sa stabilité à vitesse très élevée. Mais avouons-le, la conduite très musclée n'est pas le point fort d'une Bentley qui mise avant tout sur le confort pour dorloter ses occupants. Ceci dit, si la Continental GT V8 n'est pas une sportive, elle se montre en revanche toujours souveraine lorsqu'il s'agit d'aligner les kilomètres rapidement et sans fatigue !

Sony Ericsson

Mercedes-Benz

ML63

AMG

L'arme fatale

Mercedes vient tout juste de dévoiler la version ultra-sportive de son SUV ML. Le nouveau 63 AMG capitalise sur les acquis de son prédécesseur, tout en enregistrant de réels progrès dans tous les domaines. Ces atouts se résument en un contenu technologique de pointe et une mécanique encore plus efficiente, lui permettant de marcher sur les platebandes des références de la catégorie.



La dernière génération du ML de Mercedes a été présentée au grand public au Salon de Francfort en septembre dernier. Pour compléter la gamme, une version ultra sportive estampillée AMG vient de voir le jour. Par rapport aux autres versions, le ML 63 AMG bénéficie de quelques attributs esthétiques spécifiques, qui accentuent son côté sportif. On note ainsi à l'avant un bouclier distinct, incluant une grille en lamelles noires, alors qu'à l'arrière on remarque l'échappement quadruple, griffé AMG sur les embouts. De profil, les flancs surdimensionnés arborent de magnifiques jantes de 21 pouces à 5 rayons, laissant entrevoir les larges disques de freins dont les étriers sont signés AMG. Ceux du ML 63 AMG pack Performance (le plus puissant) sont peints en rouge plutôt qu'en noir.

À l'intérieur, l'habitacle transpire le luxe avec une finition encore plus soignée, alliant cuir aluminium ou encore carbone. Du reste, on retrouve la touche AMG matérialisée par un volant sport habillé de cuir

perforé, un pédalier et des appliques en aluminium et une instrumentation spécifique. Les sièges sport au dessin irréprochable offrent, quant à eux, un support latéral correct.

S'agissant de l'équipement, la dotation de série est très complète et comprend tout, de la pédale sport AMG jusqu'au système audio Harman Kardon, sept haut-parleurs, en passant par l'assistance en cas de changement de voie involontaire, la détection d'angle mort, l'éclairage adaptatif, le système de navigation à disque dur intégré et un écran 7 pouces ou les sièges sport ventilés et chauffants. Le pack AMG Performance ajoute à cet ordinaire un étrier de frein fini en rouge, un volant sport gainé par un cuir de qualité supérieure et un revêtement spécial pour le moteur.

Au chapitre mécanique, le SUV le plus puissant de Mercedes a troqué son V8 6 litres atmosphérique de 503 ch au profit d'un V8 bi-turbo de 5,5 l de cylindrée, développant 518 ch. Armé de la sorte, il devient

Cylindrée : V8, 6.2l DACT bi-turbo 32s
Puissance : 525 ch à 5250 tr/min
Couple : 700 Nm à 5000 tr/min
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 2830 kg
Dimension : 4,78/2.12/1.81 (L/l/h)
Réservoir : 95 l
Volume coffre : 833 l
Pneumatique : 295/35 R 21

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5,0 s
Consommation : 20,4/14,4 l/---/100
Autonomie : --- km



une vraie catapulte et signe le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes. Ce chiffre peut chuter à 4,6 secondes avec l'obtention du pack performance offrant 32 chevaux et 60 Nm de couple supplémentaires. La vitesse maxi, elle, est limitée électroniquement à 250 km/h. Il est à noter que ce bloc est marié à une boîte de vitesses automatique à sept rapports 7G-TRONIC SPEEDSHIFT PLUS AMG, qui assure la transmission du couple aux quatre roues. Cette dernière offre, par ailleurs, trois modes de conduite du plus confortable au plus sportif.

Ces performances en hausse s'accompagnent d'une consommation en baisse de 28% ! La fonction Stop & Start qui coupe le moteur à l'arrêt et les 40 kg en moins sur la balance par rapport à l'ancienne génération contribuent à cette réduction de la consommation. Il aurait été possible de réduire davantage la facture énergétique, si le constructeur avait doté le V8 du système de désactivation de cylindres comme sur le SLK 55 AMG.

Au volet comportement routier, le constructeur a privilégié le compromis confort/ sportivité au détriment d'une tenue de route trop typée sport. Cela se traduit par le recours à une suspension à air de série qui ne malmène pas beaucoup les passagers. Cette dernière s'associe au système CURVE, qui ajoute des barres stabilisatrices transversales dynamiques au niveau des essieux avant et arrière et compense le roulis de la carrosserie en virage.

Bref, le tout nouveau ML 63 AMG reprend les éléments

clés de l'ancienne génération tout en les bonifiant dans tous les domaines. Spacieux, pratique pour la famille et très performant, il joue à fond la carte de la polyvalence. Plus technologique que jamais, ce SUV luxueux se pare des meilleurs atouts de Mercedes pour séduire les clients, même les plus exigeants.

*La fonction
Stop & Start qui
coupe le moteur
à l'arrêt et les 40 kg
en moins sur la
balance par rapport à
l'ancienne génération
contribuent à cette
réduction
de la consommation*



Photo non contractuelle.

Nouvelle Classe M. Pionnière sur tous les terrains.

Puissance, élégance, allure et dynamisme. La Nouvelle Classe M incarne le mélange unique de passion du design et de technologie ingénieuse Mercedes-Benz. Elle s'affirme avec hardiesse comme la nouvelle référence de sa catégorie. Conçue pour les précurseurs, les audacieux qui gravissent les sommets, la Nouvelle Classe M relève tous les défis.

www.mercedesbenz.ma



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90 • Rabat : Avenue Hassan II, Route de Casablanca - 0537 79 97 99
Concessionnaires : Agadir - 0528 23 98 32 • El Jadida - 0523 37 37 08 • Fès - 0535 96 09 78 • Marrakech - 0524 42 01 47 • Meknès - 0535 52 52 41
Safi - 0524 46 20 40 • Tétouan - 0539 99 60 70

par Youssef Bennour



Série 6 Grancoupe



Grandes ambitions

La marque à l'hélice a finalement décidé de mettre un pied dans le marché très tendance des coupés 4 portes, en lançant une variante berline de sa série 6. Au menu, un style très valorisant, des équipements high-tech et surtout des motorisations très performantes.

Après le cabriolet et le coupé, la BMW Série 6 a droit à une variante berline baptisée Grand Coupé. La marque à l'hélice s'attaque ainsi aux marchés des coupés 4 portes et marche de ce fait sur les platebandes des Audi A7 Sportback et autres Mercedes CLS. Esthétiquement, les différences avec ses soeurs sont peu nombreuses. De face, seuls la partie inférieure et ses chromés diffèrent, quand la poupe affiche des feux arrière plus fins. Grâce à un empattement plus allongé de 11 cm et une hauteur remontée de 2 cm par rapport au coupé, la Gran Coupé offre quatre places plus une de dépannage au centre. Le volume du coffre, quant à lui, atteint 460 litres.

À l'intérieur, la berline reconduit la planche de bord du coupé, qui fait la part belle au pilotage, en orientant légèrement le poste de conduite vers le conducteur.

Son aspect cossu est rehaussé par son revêtement en cuir joliment valorisé par de superbes surpiqûres. L'ergonomie est également au rendez-vous, avec un système de navigation 3D multimédia à écran ultra large, ainsi que la désormais classique molette I-Drive, qui permet un accès aisé aux différentes fonctions. Le confort de conduite est accentué par les superbes sièges à réglage électrique ou bien encore la sellerie étudiée pour moins chauffer au soleil.

En termes d'équipement, la berline bavaroise sort l'artillerie lourde, comme en témoigne son équipement haut de gamme : boîte automatique à huit rapports, phares bi-xénon, système de navigation avec disque dur de 80 Go, régulateur de vitesse adaptatif, éclairage diurne, système audio spécifique et sièges avant à

Cylindrée : 2.7L 6cyl. inj. directe
Puissance : 265ch - 6700tr/min
Couple : 280 Nm - 4000tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1290 kg
Dimension : 4.35/1.82/1.30 (L/l/h)
Réservoir : 65 l
Volume coffre : 150/260 l
Pneumatique : 205/55 R 17 - 235/50 R 17

Performances globales

Vitesse max : 262 km/h
0 à 100 : 5.7 s
Consommation : 10.6/5.9/7.7 l/100
Autonomie : 844 km

Nouvelle
BMW Série 3



www.bmw.ma

Le plaisir de conduire



réglage électrique revêtus de cuir figurent dans la dotation de série. Cela n'exclut pas une interminable liste d'options, comprenant les roues arrière directrices, l'éclairage intégralement à diodes, la vision de nuit ou l'aide au parking automatique. Pour finir, notons que la BMW Série 6 Gran Coupé peut être personnalisée grâce au vaste programme BMW Individual.

Pour les amateurs de sportivité, le pack M habillera la berline de spoilers avant/arrière, de jupes latérales, d'anti-brouillards à LED, ainsi que de jantes alliage 19 pouces et de sorties d'échappement chromées.

Au chapitre mécanique, la palette proposée comprend un six cylindres essence de 320 chevaux et un diesel biturbo de 313 chevaux. Pour les plus pressés, un huit cylindres biturbo 4.4 litres de 450 chevaux figure également au catalogue et peut s'associer à une transmission 4 roues motrices xDrive.

Quant à la tenue de route, BMW a fait appel à son arsenal technologique de pointe, notamment la direction à assistance électromécanique et l'amortissement variable piloté pour garantir à cette berline haut de gamme un comportement routier digne de son blason.

La Série 6 Gran coupé est en définitive une intéressante alternative aux Mercedes CLS et Audi A7 Sportback, puisqu'elle offre un judicieux compromis entre dynamisme et confort. Il reste cependant un prix légèrement supérieur à ses deux principales concurrentes, que justifient ses qualités de vrai BMW.

CONFORT ET DYNAMISME. LA PASSION LES UNIT.

La nouvelle BMW Série 3 est une gagnante à tout point de vue. Berline familiale dynamique par excellence, véritable incarnation de la modernité et de l'élégance, la BMW Série 3 se réinvente pour vous faire découvrir un design à la fois inédit et fascinant. Plus grande et plus spacieuse, la nouvelle BMW Série 3 se distingue également par son contenu technologique impressionnant et unique tels que l'affichage tête haute couleur et le mode ECO PRO. Mais la nouvelle BMW Série 3 ne s'arrête pas là. Elle marque aussi des points décisifs au niveau de la personnalisation. Avec ses finitions Modern, Sport ou Luxury, vous avez la possibilité d'adapter son design exclusif à votre style individuel en fonction de vos goûts personnels. Découvrez-la dès aujourd'hui chez Smeia et ses concessionnaires.

NOUVELLE BMW SÉRIE 3. SURDOUÉE.

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

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

Réseau Smeia
Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00
Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40
Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/33
Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

ELUE PLUS BELLE VOITURE DE L'ANNEE



27^{ème} FESTIVAL AUTOMOBILE INTERNATIONAL



TOYOTA
Avensis



Évolution en douceur

Grâce à sa robustesse, à son raffinement technologique et à sa sobriété, la Toyota Avensis a réussi à se démarquer dans une catégorie des familiales très disputée. Au Maroc cependant, elle n'a jamais réussi à prendre son envol. L'importateur local, Toyota Du Maroc, espère changer cette situation avec le nouvel opus.



TOYOTA
Avensis

Cylindrée : 6.6L V12 inj. directe
Puissance : 570ch - 5250tr/min
Couple : 779 Nm - 1500tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 2435 kg
Dimension : 5,40/1,95/1,55 (L/V/h)
Réservoir : 82 l
Volume coffre : 490 l
Pneumatique : 255/50 R 19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,9 s
Consommation : 22,2/10,5/15,3 l/100
Autonomie : 603 km

De l'extérieur, la nouvelle génération de la familiale nippone se distingue à l'avant par une calandre plus large et plus puissante, alors que les phares sont plus étroits et plus expressifs. Le bouclier, qui accueille les antibrouillards aux extrémités, reçoit une grande entrée d'air sur sa partie inférieure. Cette nouvelle face avant lui confère un air plus affirmé et dynamique. À l'arrière, l'Avensis présente un nouveau bouclier souligné d'un liseré noir. Les combinés d'éclairage et les feux de brouillard redessinés sont plus proéminents et plus visibles. Une baguette chromée au dessus de la plaque minéralogique ajoute une touche d'élégance supplémentaire.

Pas de changement en revanche à l'intérieur, si ce n'est une meilleure qualité des matériaux et de menus détails, notamment le rétro-éclairage du tableau de bord, qui passé de l'ambre au blanc plus premium et le



TOYOTA
Avensis

couvercle du bac de console centrale, qui est désormais tendu de cuir.

Au niveau de l'équipement, on note l'arrivée du nouveau système d'infotainment « Touch » (inauguré sur Yaris 3), qui propose un système audio 6HP tactile de bonne qualité, avec prise en charge iPod, Bluetooth et caméra de recul de série.

Sous le capot, pas de surprise, puisque l'importateur marocain retient toujours dans son catalogue le turbo diesel de 2,0 litres D-4D 126 chevaux, qui a été fortement rectifié pour atteindre un niveau de pollution inférieur de 120g/km de CO₂. Résultat : la consommation s'abaisse et le taux de CO₂ diminue de quelque 15 %, passant de 139 à seulement 119 g/km. Parallèlement, le couple de 310 Nm est disponible plus bas (dès 1.600 tr/min), dont 280 Nm à partir de 1.400 tr/min.

Côté châssis, l'Avensis reçoit un train avant à pivot découplé, pour un meilleur toucher de route et la rigidité de l'ensemble se voit accrue par de l'acier à haute limite d'élasticité, une barre anti-roulis un peu plus large, ainsi que des points de soudure plus nombreux.

Des suspensions au tarage plus orienté vers le confort parachèvent le tableau.

Dernier détail et non des moindres, le tarif de cette nouvelle génération de l'Avensis est très compétitif, puisqu'elle est proposée à partir de 251.900 DH.

«Touch» (inauguré sur Yaris 3), qui propose un système audio 6HP tactile de bonne qualité, avec prise en charge iPod, Bluetooth et caméra de recul de série



New
AVENSIS



TOYOTA



* Plus sans pollution métallique sur le modèle précédent.

drac dentu

Photo: www.toyota.ma



POUR HOMME

Diesel à partir de 251 900 DH*

La meilleure définition du raffinement : c'est sans aucun doute la nouvelle **Toyota Avensis**, pour HOMME.

D'une élégance subtile, dotée de nouveaux optiques à LED, ou encore de lignes sportives et radicalement plus agressives, la nouvelle Toyota Avensis offre un nouveau design aérodynamique, racé chic et complètement raffiné.

Today
Tomorrow
Toyota

3 GARANTIE
ANS TOYOTA
ou 100 000 KM

Numéro Eco
080 200 8100

Rejoignez-nous sur 
facebook.com/ToyotaDuMarocOfficiel

www.toyota.co.ma

par Hamid Benmaarouf



MASERATI



Hymne au trident

À l'occasion du Salon de Genève 2012, Abarth a sorti de sa besace une nouvelle série limitée haut de gamme, sur la base de la Fiat 500. Cette nouveauté qui joue la carte de l'exubérance stylistique et de l'équipement généreux rend hommage à Maserati.

Cylindrée : 5.0L V8 32s + Compresseur
 Puissance : 550ch - 6000tr/min
 Couple : 680 Nm - 2500tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1753 kg
 Dimension : 4.80/1.89/1.31 (L/I/h)
 Réservoir : 71 l
 Volume coffre : 330 l
 Pneumatique : 245/40 R 19 - 275/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 300 km/h
 0 à 100 : 4.4 s
 Consommation : 18.9/8.6/12.3 l/100
 Autonomie : 577 km

Après la 695 Tributo Ferrari, Abarth vient de lancer une nouvelle édition spéciale de sa 500c, qui rend hommage à un autre constructeur transalpin : Maserati. Mais contrairement à la déclinaison estampillée du cheval cabré, la Tributo Maserati n'est disponible qu'en version découvrable. Présentée au dernier Salon de Genève, cette version est reconnaissable à sa livrée extérieure Bordeaux Pontevecchio et à sa capote grise à commande électrique. De plus, la Tributo Maserati s'affuble d'un échappement Monza qui a la particularité d'être doté d'embouts de forme hexagonale, comme ceux que l'on retrouve sur les voitures de la marque au Trident. Le tout est joliment complété par des jantes en alliage 17" « Neptun », au design inspiré de la Maserati GranTurismo.

Faisant écho à ce plumage valorisant, l'intérieur se pare d'une sellerie en cuir beige Poltrona Frau avec le logo 695 sur les appuie-tête. Cette touche de raffinement se retrouve également au niveau du tableau de bord et de la boîte à vitesses, qui reçoivent un habillage en simili carbone mat, tandis que le volant se pare d'inserts de cuir tricolore. Enfin, des inserts en carbone et une plaque avec le numéro de l'exemplaire de la voiture rehaussent l'ensemble.

Au volet technique, la petite sportive transalpine est mue par le bloc 1.4 Turbo T-Jet 16 V dont la puissance a été portée à plus de 180 ch. Ainsi dotée, elle devient une bombinette capable d'en remonter à des sportives plus prestigieuses. Les reprises devraient également être de la même veine, grâce à un couple de 250 Nm en mode sport (seulement 230 Nm en mode normal). La transmission, elle, est assurée par une boîte séquentielle à six rapports avec palettes au volant.

Au chapitre des performances, la petite Abarth affole le chrono comme en attestent sa vitesse maxi de 225 km/h et son 0 à 100 km/h abattu en moins de sept secondes. Quant à la consommation, elle est de 6.5



en cycle mixte, permettant aux émissions de ne pas dépasser les 151 g/km.

La tenue de route a aussi été traitée aux petits oignons. Notons tout d'abord que la suspension, empruntée à la version Esse Esse, a été renforcée par une barre anti-roulis de plus gros diamètre à l'avant. Ensuite, l'assiette et le système de freinage ont été raffermis, via respectivement des amortisseurs spéciaux et des disques de frein de 305 mm de diamètre, serrés par des étriers à quatre pistons Brembo.

Il reste à signaler que cette 500 très spéciale sera vendue à seulement 499 exemplaires. Son prix est d'ailleurs à la mesure de son exclusivité et de son blason puisqu'il est fixé à environ 45.000 euros !

CIRCUIT INTERNATIONAL AUTOMOBILE MOULAY EL HASSAN

UNE PRODUCTION MARRAKECH GRAND PRIX PRODUCED BY

265 °F
210 °F

WTCC iPhone App
M. BENNANI
MOROCCO

CLIO RS CUP

RACE OF MOROCCO 2012
FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP
MARRAKECH 13-15 AVRIL 2012

LOGES ENTREPRISES

Relations publiques, espaces d'influence, votre entreprise en pôle position.

30 Loges seulement dans la Pit Structure au-dessus des stands

A PARTIR DE MAD 100.000

Pour être au cœur de l'influence...
Réservation de votre Loge au **06 60 10 15 14**

Marrakech Grand Prix - Filiale du Groupe





**Le mythe
sacré** ***Lamborghini***
Countach

Succédant à la remarquable Miura en 1974, la Countach a constitué un évènement dans le monde de l'automobile dès sa présentation en 1971. Grâce à elle, la marque italienne a acquis ses lettres de noblesse parmi les constructeurs de légende des années 70.





Vedette surprise du Salon de Genève en mars 1971, le prototype expérimental de la LP 500 (LP pour Longitudinale Posteriore) est exposé à côté de la nouvelle Miura SV. La voiture recevra ensuite l'appellation de Countach, une expression piémontaise synonyme d'étonnement et d'admiration.

Comme la Miura, la Countach est l'oeuvre du jeune styliste Marcello Gandini, travaillant pour Bertone. Elle s'inscrit dans le style défini en 1968 par le designer sur le concept car Alfa Romeo Carabo, puis deux ans plus tard sur la Stratos. Cette écriture stylistique fera école et influencera profondément le design automobile des années 70. La ligne générale est très futuriste, la Countach ayant des airs de vaisseau spatial, autant à l'extérieur qu'à l'intérieur ! Spectaculaire, agressive et élégante, la Lamborghini Countach s'admire sous tous les angles comme une véritable oeuvre d'art. Elle va même inspirer le style Lamborghini pendant des années jusqu'à la toute dernière Gallardo. À l'avant, avec son nez très plongeant, comme la tête d'un taureau prêt à charger, sans aucune calandre, la Countach semble aiguisée comme une lame. Dessinée d'un trait uniforme et presque plat de l'avant à l'arrière, elle est très basse et son cockpit est au raz du sol et avancé au maximum afin de dégager de la place pour le moteur en position centrale arrière. La partie arrière est également superbe. Les feux en trapèze lui donnent une allure de vaisseau spatial. L'arrière est très fin, relevé dans sa partie basse pour laisser s'exprimer les quatre sorties d'échappement du V12.

Bien qu'elle demeure fidèle à la position centrale arrière du moteur, l'architecture de la LP 500 abandonne la disposition transversale de la Miura, pour une orientation longitudinale de son gros V12. Toutefois, pour obtenir une répartition des masses aussi favorable qu'avec la formule transversale, les ingénieurs ont adopté une nouvelle implantation du groupe motopropulseur, désormais disposé en avant de l'essieu arrière.

À l'intérieur, on découvre un habitacle très dépouillé, caractérisé par une instrumentation à affichage digital, qui donne des informations sur les principaux organes mécaniques. Placée au centre de la voiture, la transmission avance dans l'habitacle, sous la console, et le levier de vitesses se trouve en prise directe avec la boîte de vitesses. La nouvelle Lamborghini, rebaptisée Countach LP 400 en raison de la cylindrée du V12 ramenée à 4 L, entre en scène au Salon de Genève en mars 1973, mais n'est encore qu'un prototype.

Un an plus tard, la voiture de production se dévoile avec un dessin légèrement remanié. Ainsi, les entrées d'air du moteur ont été accentuées par deux sortes de cheminées de part et d'autre du moteur. Le dessin original est toujours d'une étonnante pureté, mais



La nouvelle Lamborghini, rebaptisée Countach LP 400 en raison de la cylindrée du V12 ramenée à 4 L, entre en scène au Salon de Genève en mars 1973, mais n'est encore qu'un prototype

Bien qu'elle demeure fidèle à la position centrale arrière du moteur, l'architecture de la LP 500 abandonne la disposition transversale de la Miura, pour une orientation longitudinale de son gros V12

De chaque côté de la voiture, deux gros réservoirs de 40 litres permettent d'alimenter le moteur, tout en équilibrant les masses sur le châssis.



Ce 12 cylindres en V à 60° est entièrement réalisé en aluminium, avec un long vilebrequin à sept paliers

le trait caractéristique des ailes arrière biseautées sera malheureusement altéré par la suite. En effet, en 1978, la Lamborghini LP 400S va se doter d'un kit carrosserie, imaginé par le milliardaire Walter Wolf, composé d'élargisseurs d'ailes pour accueillir une monte pneumatique (Pirelli P7) plus large. Hélas, ce n'était qu'un début, car au fil des ans, le spectaculaire des formes remplacera l'élégance des lignes, pour mieux répondre à la demande d'une clientèle avide de démonstration ostentatoire. Un aileron monstrueux dont l'utilité technique était très contestable va faire son apparition, d'abord au catalogue des options puis en série sur la LP 500S en 1982. Six ans plus tard, une série limitée « 25th Anniversary » commémore l'anniversaire de la marque née 25 ans plus tôt, mais s'éloigne encore un peu plus de l'esprit de la Countach originale. Après quoi, la Countach cèdera la place à la Diablo, non sans avoir battu, grâce à sa longévité exceptionnelle, le record de production de l'Espada.

En termes de conception, Lamborghini avait songé dans un premier temps à utiliser une structure monocoque, mais elle a été remplacée par un châssis en treillis multitubulaire, faisant corps avec la carrosserie. Celle-ci est entièrement réalisée en aluminium, avec sur les derniers modèles, des rajouts en fibre de verre. La complexité du treillis permet à chaque tube droit d'interagir avec ses voisins en torsion et en compression. Au centre, un large tunnel laisse la place à la transmission. De chaque côté de la voiture, deux gros réservoirs de 40 litres permettent d'alimenter le moteur, tout en équilibrant les masses sur le châssis. Pour les éléments suspendus, l'italienne a recours à des suspensions à quatre roues indépendantes, composées de bras triangulaires, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à huile. Rapidement, les pneumatiques avouent leurs limites et se montrent sous-dimensionnés pour la puissance du V12. Sur la LP 400S, les pneumatiques Pirelli P7 à taille basse vont améliorer grandement la tenue de route de la Countach. Leur adoption a entraîné de nombreuses retouches de la géométrie des trains, tandis que les disques de freins ont été sensiblement agrandis.

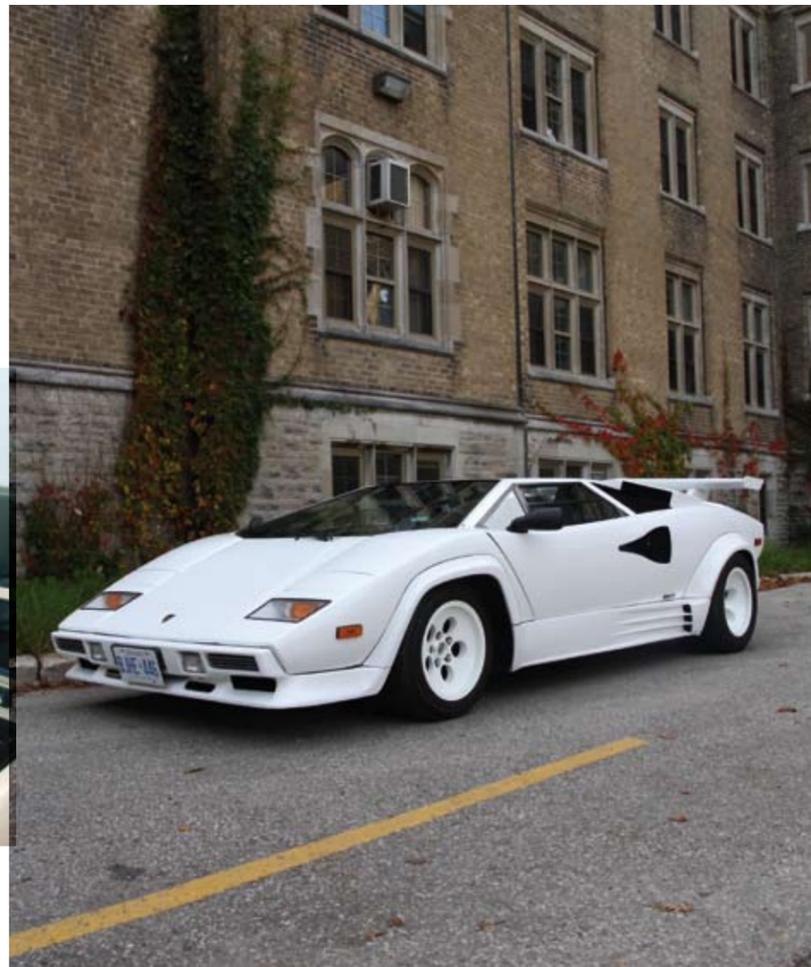
Le moteur de la Countach est directement issu de celui de la Miura. Datant de 1963, ce V12 Bizzarrini monté à la main anime encore aujourd'hui la Murcielago. Mise à l'épreuve par Bob Wallace, le pilote essayeur de Lamborghini, la Countach abandonne dans un premier temps le V12 de 5 litres, qui cède la place au classique 4 litres développant 375 ch. Ce 12 cylindres en V à 60° est entièrement réalisé en aluminium, avec un long vilebrequin à sept paliers. Chaque culasse est percée de deux grands orifices de soupape par cylindre et possède un double arbre à cames en tête, entraîné par chaîne. L'alimentation se fait par trois carburateurs Weber double corps latéraux par banc de cylindres, soit au total, 6 aspirateurs à carburant et à air pour alimenter le monstre ! Par la suite, ils seront installés en position inversée. L'un des problèmes les



plus délicats à résoudre concerne le refroidissement de cette mécanique. La solution est trouvée en déplaçant les radiateurs d'eau, finalement installés en position transversale. D'où l'aménagement des prises d'air latérales. Au fil des années, la cylindrée va évoluer, passant de 3.929 cm³ sur la LP400 à 4.754 cm³ sur la LP500S puis, enfin à 5.167 cm³ pour la 5000 Quattrovalvole dotée de culasses à 4 soupapes par cylindre. Les puissances correspondantes aux versions citées sont respectivement de 375 ch à 8.000 tr/mn, 375 ch à 7.000 tr/mn et 455 ch à 7.000 tr/mn pour un couple maxi de 36,8 Mkg à 5.500 tr/mn, 41,8 à 4.500 tr/mn et 51 Mkg à 5.200 tr/mn. À ces chiffres éloquentes, il convient de préciser que la Countach est extraordinairement légère pour une supercar : 1.065 Kg pour la LP 400, soit un rapport poids/puissance exceptionnel de 2,84 Kg/ch ! La puissance de la LP 400S sera toutefois ramenée à 350 ch pour l'exportation hors d'Europe, sous l'effet des mesures antipollution américaines et cette baisse se matérialisera par l'abandon des carburateurs. Ils seront remplacés par une injection électronique Bosch K-Jetronic, moins polluante. L'originalité principale de la Countach par rapport à la Miura est d'avoir disposé la boîte en sens inverse, créant ainsi un ensemble plus compact et une meilleure répartition du poids.

Quinze ans après son arrêt de production, la Countach demeure un symbole pour toute une génération. Ses lignes acérées et futuristes ont fait rêver beaucoup de passionnés, au point qu'elle est devenue l'icône d'une génération, inspirant vitesse, puissance et également, luxe et opulence, d'une époque pleine de contrastes. Entrée dans la légende, la Countach restera au regard des vrais passionnés une voiture d'exception et une sportive aux performances aussi extraordinaires que l'était sa ligne.

À ces chiffres éloquentes, il convient de préciser que la Countach est extraordinairement légère pour une supercar : 1.065 Kg pour la LP 400, soit un rapport poids/puissance exceptionnel de 2,84 Kg/ch



CIRCUIT INTERNATIONAL AUTOMOBILE MOULAY EL HASSAN

UNE PRODUCTION MARRAKECH GRAND PRIX GROUPE MENARA

CLIO RS CUP

RACE OF MOROCCO 2012
FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP
MARRAKECH 13-15 AVRIL 2012

Paddock/Tribune VIP

Pass TRIBUNE VIP :
Vue imprenable sur les stands et la ligne de départ ...

Couloises du Grand Prix dans le Paddock, Village, Simulateurs de course, Grid Girls et Food Court VIP.

PASS 3 JOURS >>> 500 MAD

VIP CLUB

Carte CLUB VIP :
Parking VIP dans le Paddock, Loge au dessus des stands.

Open Bar, Service assis, Red Bull Lounge, Pit Walk sur la ligne de départ, accès VIP aux soirées pilotes.

PASS 3 JOURS >>> 7 000 MAD

Votre Pass à l'exclusivité sur www.marrakechgrandprix.com ou au **0524 45 84 08**

Marrakech Grand Prix - Filiale du Groupe

منارة قايضة
ménara holding

par Hamid Benmaarouf

ALY HORMA

Président du Marrakech Grand Prix
LE BATTANT

Ce n'est pas un fan du sport automobile à la base et pourtant Aly Horma a marqué d'une empreinte indélébile ce milieu en étant à l'origine de l'organisation d'un Grand Prix WTCC au Maroc. C'est une prouesse à saluer, dans la mesure où l'intégration au calendrier était beaucoup plus un projet loufoque, même pour les figures de proue de la course automobile dans notre pays. La rencontre par hasard de deux jeunes (Ndlr Aly Horma et Islam Zahid) avec des investisseurs étrangers a été le point de départ d'une aventure qui mobilisera des énergies par tout le pays. Le mérite en revient à leur audace, à leur témérité et à leur persévérance, car ils avaient à cœur de voir le Maroc briller de mille feux sur la scène internationale. L'annulation de la troisième édition qui aurait pu faire capoter tout le projet n'a pas eu raison de leur obstination de replacer la ville ocre sous les feux des projecteurs. En pleins préparatifs de cet événement grandiose, Aly Horma a eu l'amabilité de nous accorder cet interview, afin de rapprocher davantage les lecteurs de Gentlemen Drivers de la manche marocaine du calendrier WTCC 2012.



ALY HORMA

LE BATTANT





L'actualité est le changement de nom du Grand Prix de Marrakech, qui devient le Circuit international Moulay El Hassan...

On dit qu'un bonheur n'arrive jamais seul. C'est le cas pour le Grand Prix de Marrakech, qui non seulement revient pour une troisième édition au calendrier mondial de la Fédération internationale automobile (FIA) mais entre désormais dans la légende, en portant le nom de Circuit international Moulay El Hassan. La bienveillance et la confiance que nous renouvelle Sa Majesté est un geste qui nous touche profondément. De tels sentiments accompagnent un sens profond de responsabilité pour réussir cet événement devenu un véritable levier de notoriété et d'expression hors-frontières pour le pays. En effet, l'événement tombe à point nommé pour ouvrir la saison touristique de la ville ocre.

Quel a été l'impact de Race Of Morocco sur Marrakech?

Les chiffres d'Eurosport parlent d'eux-mêmes. D'un point de vue diffusion, 35 caméras Eurosport produisent le contenu qui permettent à 75 chaînes de TV de diffuser les images du WTCC et de la Formule2 à 420 millions de téléspectateurs dans le monde dans 62 pays. Pour ce qui est de l'impact économique, la

caravane du WTCC a généré un impact économique direct de 22 millions d'euros pour la ville et la région durant la semaine du Grand Prix. Avec ce Grand Prix, le Maroc se distingue des autres pays du Maghreb, avec une couverture médiatique exceptionnelle, liée à un plateau mondial grâce à une place dans un calendrier des plus convoités.

Quelles sont les raisons de l'annulation de 3e édition de cette année 2011 du Race Of Morocco à Marrakech sachant que le contrat avec la FIA est de trois ans?

Le Grand Prix de Marrakech a été annulé par le Conseil mondial de la FIA faute de soutien financier pour l'épreuve. En d'autres termes, face à un manque de tutelle et de soutien pour l'événement, l'organisateur, qui assure depuis trois ans l'investissement lié aux infrastructures du circuit et à l'exploitation pour l'organisation des deux dernières éditions, n'était plus en mesure de porter seul la plate-forme. Il fallait présenter à la FIA et au Groupe Eurosport un plan d'avenir solide pour pérenniser l'événement. Et nous n'étions pas en mesure de le faire seuls. Nous avons travaillé trois ans avant de lancer la première édition de 2009. Nous avons aménagé nous-mêmes le circuit en investissant environ 160 MDH, dont une partie en fonds propres et le reste par endettement bancaire et nous avons cumulé 40 MDH de pertes pour les



Biographie



1995

Bac à Marrakech

1999

Maîtrise en Économie et Finance de New York University (NYU)

1999-2005

Associate puis Vice-président à Citigroup – New York

2004

Certificat exécutif en stratégie organisationnelle à Stanford University

2006

MBA à INSEAD

2006-2007

Vice-président au Crédit Suisse-Londres

2010

Reçoit le Ouissam du mérite national de SM le Roi Mohammed VI

ALY HORMA

LE BATTANT

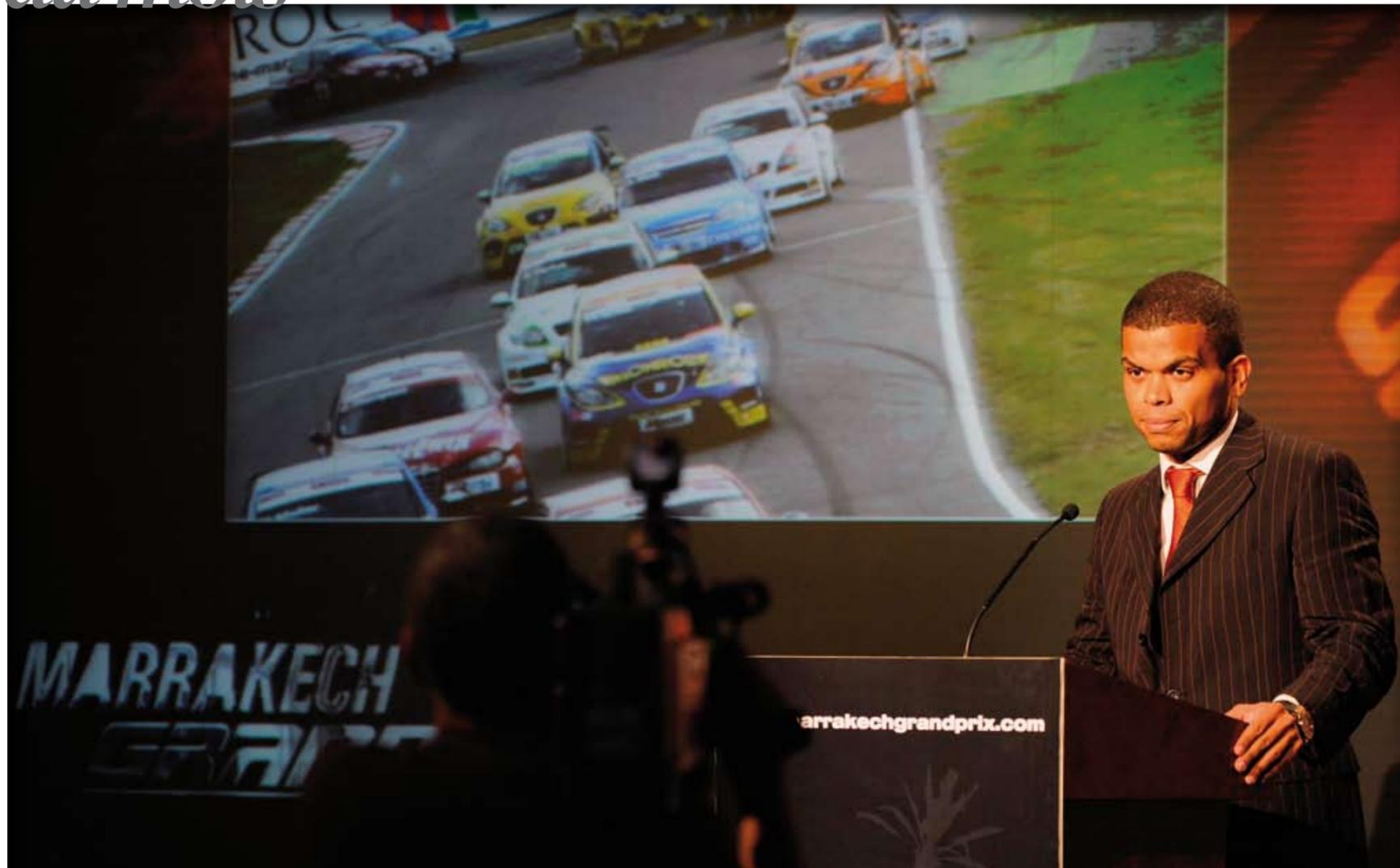
deux éditions. On ne pouvait pas aller plus loin sans le soutien effectif de sponsors nationaux qui, il faut le dire, à une ou deux exceptions près, nous ont fait défaut. Le Grand Prix de Marrakech a reçu l'aide de la ville de Marrakech et de quelques petits sponsors, mais on aurait voulu que les autorités au niveau national prennent la relève pour le pérenniser. C'est d'ailleurs le modèle pérenne des Grand Prix et autres grands événements en Europe.

Si j'ai bien compris, l'absence de tutelle est le problème majeur auquel vous avez été confrontés ?

Notre principale tutelle est la ville de Marrakech, qui est un partenaire majeur de l'évènement. L'ONMT et la Fédération marocaine des sports automobiles participent également. Cependant, un évènement d'une telle envergure qui ouvre le pays sur le monde et lui offre des opportunités indéniables doit s'arrimer à un cadre institutionnel de référence pour assurer sa pérennité. C'est uniquement à cette condition qu'on peut réussir des évènements et bénéficier de leurs retombées positives. Pour s'en convaincre, il n'est nul besoin d'aller chercher loin, puisque notre voisin ibérique offre déjà un exemple très probant à cet égard. L'Espagne accueille deux grands prix de Formule 1, le WTCC, le WRC, le DTM, le Moto GP... grâce à des partenariats public-privé bien pensés. La crise profonde en Espagne depuis plusieurs années n'a nullement remis en question ces plateformes, qui font aujourd'hui partie de l'ADN touristique du pays. Mon souhait, c'est de pouvoir garantir au Marrakech Grand Prix une tutelle qui lui permette de s'inscrire dans la durée et de se développer. Je suis persuadé qu'on est déjà sur la voie de la pérennisation, grâce à l'honneur que nous a accordé Sa Majesté le Roi en rebaptisant le Grand Prix de Marrakech « Circuit international Moulay El Hassan ».

Quelles ont été les conséquences de cette annulation ?

Mise à part une pénalité imposée par la FIA, à laquelle nous avons du faire face, il n'y a pas eu de coûts liés à la troisième édition vu qu'elle n'a pas eu lieu. Mais les coûts structurels ont été importants, car en tant qu'organisateur, nous portions le montage financier qui a permis de réaliser le circuit et les installations,



ainsi que les deux dernières éditions. Donc, nous devons faire face à nos engagements. Et j'ai à un moment pensé à liquider les actifs, principalement les équipements et de mettre fin à l'entretien des infrastructures construites.

Mais c'est justement parce que l'annulation de l'unique manche africaine du Calendrier FIA privait notre ville de retombées considérables, que nous nous devons de tenir bon. Il s'avère que cette position a été soutenue aux plus hauts niveaux des instances internationales. Quelques mois plus tard, la bienveillance de Sa Majesté confirmera la pertinence de notre décision.

Comment avez-vous réussi à réintégrer le calendrier de la FIA ?

Pour moi, le retour du Maroc dans le calendrier va dans le sens de l'histoire. Car les sorties de calendrier sont définitives et irrévocables. Prenez l'exemple de la France, sortie du Calendrier en 2008 et absente depuis, pourtant pas sans tentatives d'y revenir. Une manche qui sort du calendrier est immédiatement remplacée par une autre. Dans notre cas, c'est le circuit de Formule 1 de Hongrie qui a pris la place du Grand Prix de Marrakech en 2011. Il faut savoir

qu'il y a une forte compétition, surtout de la part des pays émergents, pour intégrer le championnat du monde WTCC. Récemment, nous avons constaté la programmation de manches comme celles d'Abu Dhabi ou de Singapour au détriment de manches européennes. Ce qui a plaidé essentiellement en faveur de notre réintégration du championnat, c'est d'être la seule manche africaine de la FIA. Justement, pour les constructeurs, le continent noir est un enjeu important de par son potentiel de croissance. En tout cas, nous n'avons jamais remis en cause l'évènement en soi, tout en oeuvrant à s'adapter à des réalités incontournables, en procédant à la restructuration de notre entreprise. En septembre de l'année dernière, notre dossier a été soumis à l'appréciation du Conseil mondial de la FIA, qui devait statuer sur son sort, notre objectif étant de réintégrer le calendrier du WTCC dès 2012. A vrai dire, le Printemps arabe nous a permis de justifier un cas de force majeure, même si Marrakech Grand Prix était le seul évènement annulé au Maroc en 2011. Notre démarche audacieuse – quelques détails m'accompagneront dans ma tombe – s'est révélée fructueuse, puisque notre dossier a été validé par la FIA en octobre.

Je me suis également fait beaucoup aidé et conseillé pour y parvenir. En particulier par un ami très proche aujourd'hui, un ami que seul l'adversité sait produire. Je ne le cite pas car je sais qu'il préfère l'ombre aux projecteurs. Disons qu'il fait partie de l'ADN de la ressuscitation de Marrakech Grand Prix.

Enfin, mais surtout, c'est le Groupe Menara, en la



ALY HORMA

LE BATTANT

personne d'un monsieur de 74 ans, d'un géant parmi les hommes, patriote inconditionnel et battant à bien plus d'égards que nous jeunes, qui donne à ce projet la seule pérennité dont il bénéficie aujourd'hui. A l'annonce du Circuit International Moulay El Hassan, et malgré un contexte de crise aigue, Haj ZAHID a mis fin à toute incertitude sur l'avenir du Circuit en décidant de porter toutes les pertes liées aux premières éditions.

De quelle manière avez-vous surmonté les problèmes de financement ?

Pour pérenniser l'évènement dans un contexte peu favorable, Marrakech Grand Prix devait revoir sa structure financière. Cet impératif s'est traduit par l'apport de 64 millions de DH qui ont permis de réduire de 68% de l'endettement de l'entreprise dû à l'investissement pour la construction du circuit en 2008. Ce budget a été assuré par Menara Holding, l'actionnaire majoritaire de Marrakech Grand Prix. L'entreprise a également bénéficié d'un sacré coup de pouce de la part du groupe Eurosport, qui à travers un nouvel accord de trois ans contribuera un million d'euros à l'organisation 2012.

Quel est le contenu de cet accord ?

C'est un accord sur les droits d'organisation de la manche marocaine du WTCC sur le circuit de Marrakech. En effet, il faut savoir que pour recevoir le WTCC, il faut payer ce qu'on appelle les droits de plateau. C'est habituellement le pays organisateur qui supporte cette charge, car il est le premier bénéficiaire de la publicité et des dépenses des écuries que génère un tel évènement, diffusé sur quelques 75 chaînes à travers le monde. Dans notre cas, c'est Marrakech Grand Prix qui règle ces droits, qui englobent une bonne partie du budget d'organisation qui est de l'ordre de 50 millions de DH. Juste à titre de précision, l'organisation impose un Cahier des charges FIA pour l'aménagement du Circuit afin de recevoir les écuries du WTCC et de la Formule 3000 cette année.

Pour l'édition 2012, nous continuerons à supporter ces droits, mais pas dans leur totalité, puisque Eurosport et le WTCC ont accepté, à titre exceptionnel en 2012, de prendre en charge certaines dépenses qui incombent normalement à l'organisateur. Cette concession fait suite au constat par nos partenaires de la difficulté pour MGP d'assurer une pérennité des revenus lors des deux premières éditions, faute de tutelle qui



donnerait une visibilité aux sponsors. De ce fait, le WTCC participera à hauteur de 1 million d'euros dans l'organisation en 2012.

Vous avez également envisagé d'autres pistes pour accroître votre capacité de financement, comme la création d'une régie publicitaire ?

Pour faire face à la crise, nous avons essayé de diversifier nos sources de revenus pour préserver l'équilibre économique de l'entreprise. Nous avons ainsi tenté la voie de la régie publicitaire, à travers notre partenaire Eurosport, pour commercialiser notre quota d'espaces publicitaires, qui n'intéressent pas les sponsors marocains. L'accord stipule qu'il gère une partie de notre espace publicitaire en le commercialisant à l'étranger et en nous reversant une partie des revenus. Cette orientation vers l'international se justifie encore une fois par l'absence de sponsors locaux. Par ailleurs, nous nous sommes inscrits dans une logique de rentabilisation de l'infrastructure de Marrakech Grand Prix, à travers l'accueil d'évènements qui se déroulent sur l'année. Ainsi, en est-il d'une école de pilotage Master Drive d'Alfa Romeo un d'un tournoi français de pétanque prévu plus tard dans l'année. Enfin, nous avons lancé des tractations avec des étrangers pour l'ouverture du capital de l'entreprise.

Vous avez déclaré que le budget de l'organisation serait revu à la baisse. Pourquoi ?

Effectivement, le budget d'organisation a été revu à la baisse. Cette réduction s'explique essentiellement

par le contexte de crise et le manque de sponsors nationaux. Du coup, nous n'avions d'autre choix que de couper dans les dépenses pour préserver la viabilité du projet. Si certaines charges sont incompressibles, notamment celles liées au cahier des charges du circuit qui accueille une manche du Championnat du monde, c'est sur bien d'autres postes que l'organisateur a serré les vis. Ainsi, les espaces réceptifs seront revus à la baisse, le dispositif de sécurité sera allégé et la billetterie simplifiée.

Pouvez-vous nous détailler davantage les changements qui affecteront l'organisation ?

La diversité des espaces réceptifs, notamment les loges, a été supprimée. La communication est réduite et adossée à des partenaires. Le dispositif de sécurité a aussi été revu dans la foulée, étant donné que l'entrée au village sera gratuite, grâce à notre partenaire Meditel, qui distribuera plus de 70.000 billets gratuits durant les trois jours de l'évènement, dans le cadre d'une campagne de communication. Du coup, toutes les dépenses liées au contrôle de la billetterie n'ont plus lieu d'être. Ceci permettra par ricochet de réduire les coûts liés aux opérations de production et de vente des billets. Dans la même démarche de simplification, les places assises en tribune ainsi que le paddock seront accessibles via un seul pass de 500 DH, valable durant les trois jours de l'évènement. La Par ailleurs, le nombre d'espaces d'accueil a été revu à la baisse. Ainsi, on ne gardera qu'un seul des quatre ou cinq points d'information à partir desquels les visiteurs pouvaient

prendre des navettes pour se rendre sur le circuit. Enfin, deux années d'expérience nous permettent des optimisations considérables sur plusieurs postes logistiques, et sur la durée nécessaire au montage et au démontage du Circuit. Ces réaménagements nous ont permis d'économiser près de 11 millions de DH pour cette troisième édition.

Quelles sont les nouveautés qui distinguent l'édition 2012 ?

Au programme, le public aura le plaisir de découvrir, en renfort du WTCC, la Formule 3000, qui fera sa toute première apparition en Afrique à Marrakech. Cette course, véritable antichambre de la Formule 1, est très excitante. Tout comme en F1, ces bolides de 600ch font des arrêts de ravitaillement dans les stands. Autre grande nouveauté: la Clio RS Cup, plateau marocain de Automobiles Menara, évoluera en course de support officielle avec une homologation FIA entièrement méritée puisque le plateau s'est mis aux normes les plus draconiennes. Il y aura aussi bien évidemment le plateau national de la Fédération Royale Marocaine des Sports Auto (FRMSA), qui lui aussi évoluera en cours de support.

Si les courses s'enchaînent à un rythme soutenu, les animations sont, elles aussi, permanentes dans l'enceinte du Circuit. Concerts de musique organisés par Hit Radio, exhibitions auto-moto, baptêmes de piste F1, simulateurs de courses, espaces détente et restauration, un parc de loisirs pour les enfants coté grand public, et enfin soirées exclusives... la fête et le spectacle seront au rendez-vous pendant 3 jours.

Pour tout cela, c'est l'opérateur télécom MEDITEL qui accompagne en tant que partenaire officiel la nouvelle vision de l'évènement. C'est dans ce cadre, et sur le dos d'une campagne de communication puissante portée par Meditel que ce dernier sponsorise l'intégralité de la billetterie grand public, et la distribue à travers son réseau d'agences.

Pourquoi à votre avis les Sponsors ne suivent pas ?

Imaginez Roland Garros ou le Grand Prix de Valence sans sponsors. Dans notre cas, je dois reconnaître que nous avons fait une mauvaise lecture des leviers du sponsoring au Maroc. Ici, il est plus proche de l'outil d'influence et de lobbying que de l'instrument de communication. Le jeu est économiquement faussé sur ce plan. Car -et c'est l'avis de tous les responsables politiques et chefs d'entreprises que j'ai eu le plaisir de rencontrer- si l'évènement crée bien plus de valeur ajoutée qu'il ne cause de pertes à son promoteur, c'est qu'il y a vraisemblablement un déséquilibre dans la distribution de cette valeur ajoutée. Notre vision avait été celle du modèle qui fait investir le privé, avec tous



MENARA
LE BATTANT



les avantages que cela présente, et s'inscrit ensuite dans un écosystème où tout le monde joue le jeu pour amortir et pérenniser. En vain.

Comment un financier tel que vous s'est-il retrouvé aux avant-postes dans l'univers du sport automobile ?

J'ai fait toute ma carrière dans le milieu de l'économie et puis de la finance. Suite à l'obtention de mon baccalauréat à Marrakech en 1995, j'ai opté pour une formation en économie et finance à l'Université de New York (NYU, Stern). J'ai débuté mon parcours professionnel en intégrant l'agence de notation Fitch en 1999. Ensuite, j'ai intégré la Banque d'affaires

Citigroup pendant six ans en charge des produits structurés puis des produits offshore. En 2004, je me suis lancé dans la préparation d'un certificat exécutif en stratégie organisationnelle à Stanford University, puis d'un MBA à l'INSEAD en 2005. L'année suivante, j'ai fait mon come-back dans le milieu bancaire en atterrissant au Crédit Suisse à Londres. Donc, on peut dire que je ne suis pas un produit du sport automobile, même si je m'intéressais un peu au monde de la Formule 1 que j'ai pu approcher en me rendant à plusieurs reprises au GP de Monaco, de Montréal... Quant au MGP, sa naissance a été le fruit d'un pur hasard. Il se trouvait qu'un grand promoteur de sports automobiles était de séjour à Marrakech, où il a rencontré mes associés du Groupe Menara, avec qui

nous avons décidé d'exploiter cette opportunité pour faire rayonner le Maroc à l'international. Ainsi nous avons passé 3 ans à étudier ce monde pour parvenir à un dossier réalisable. Et si l'ambition de tout un pays est celle d'accueillir sur sa terre la Formule 1, comme il fut le cas jadis en 1958 à Casablanca, il fallait d'abord remonter la pente en passant par la porte moyenne. Celle du WTCC, un des 3 championnats mondiaux de la FIA, et propriété du Groupe Eurosport, lui-même filiale de TF1. Après un an de discussions chez Eurosport, et un dossier FIA travaillé à la loupe, nous avons pu annoncer la première édition du Race of Morocco pour 2009. C'est alors que Eurosport et la FIA ont accepté de faire l'inimaginable : annoncer l'entrée du Maroc dans le Calendrier mondial un an avant sa date prévue, alors

que le Circuit n'était même pas construit, sans même parler d'être homologué.

Entretenez-vous toujours un rapport avec la finance ?

Effectivement, je continue à entretenir des relations avec des clients avec lesquels je travaillais pendant mes années de banque à New York, à Londres et au Moyen Orient.

par Lina Mouafak



1199 PANIGALE S

Lignes ensorcelantes, mêlant pureté et agressivité, performances de moto de course à couper le souffle, la Ducati 1199 Panigale S est taillée avec génie par les joailliers italiens de Bologne.

Fort de ses 195 ch, le bicylindre Ducati se paye le luxe de faire jeu égal avec les plus costauds des quatre-cylindres sportifs.

Certes, son moteur 100% inédit baptisé « Superquadro » a pour lui l'avantage de la cylindrée : 1198 cc, contre 999 cc maxi pour ses rivaux à 4 cylindres.

Pour parvenir à cette performance, les Rouges n'ont pas hésité à repenser leur moteur de A à Z, quitte à abandonner certaines signatures mécaniques caractéristiques de la production de Bologne. Si l'angle de 90° et la distribution desmodromique sont conservés, la transmission par courroie et l'embrayage à sec sont en revanche sacrifiés sur l'autel de l'efficacité.

Le moteur superquadro, est ultra-compact, supercarré (112 mm d'alésage x 60,8 mm de course) prend place dans un châssis monocoque en aluminium. Le blason de Bologne tourne le dos à l'une de ses marques de fabrique les plus célèbres, le cadre treillis tubulaire en acier ! Le risque de choquer les Ducatistes « purs et durs » est là, mais parfaitement assumé : la 1199 Panigale vise le statut de référence absolue, ce qui ne laisse aucune place aux compromis. Or, le monocoque est effectivement plus léger et moins encombrant.

Réalisée avec un soin maniaque, cette pièce d'orfèvrerie est en réalité composée de deux parties distinctes, uniquement reliées par le v-twin, qui joue donc un rôle porteur. Quasiment invisible au niveau de sa structure avant, le monocoque permet en outre de mettre en relief la compacité inouïe du bicylindre.

Plus menue qu'une Aprilia RVS4 pourtant svelte, la 1199 Panigale a le gabarit d'une 600 cc, avec seulement 164 kg à sec en version « standard » et en version

« S » sans ABS, la Superbike italienne fait jeu égal avec les plus légères des Supersport !

Évidemment, pour en arriver à de telles mensurations, Ducati a dû rogner sur l'ergonomie de son Hypersport : la distance selle / guidon a été raccourcie de 30 mm par rapport à une 1198. Résultat : les pilotes de plus de 1m80 ne sont pas vraiment à la fête et peinent à caser leurs jambes autour du réservoir. Cette étroitesse sert d'ailleurs directement la cause de l'accessibilité, malgré une selle perchée à 825 mm du sol, les bottes d'un pilote d'1 m 75 touchent parfaitement le sol à l'arrêt. Sourdes, profondes et incroyablement puissantes, les vocalises du diamant rouge de Bologne vous placent au cœur d'un univers sensoriel unique. Isolé du reste du monde par ce barouf impressionnant, on tourne timidement la poignée de gaz électronique de type Ride-by-Wire de quelques millimètres, comme ça, juste pour voir... Et la réponse tombe immédiatement : le grondement devient plus régulier et gagne en intensité, pour rappeler celui d'un bombardier au décollage !





CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

Constructeur:	Frauscher
Designer:	Wolfgang Gebetsroither/ Thomas Gerzer
Année :	2009
LongueurHT(m) :	7.17
LongueurHT(ft):	23.52
Largeur(m)	2.25
Tirant d'eau (m) :	0.70
Nationalité :	Autriche
Déplacement(t)	1700.00
Capacité Carburant (l) :	160.00
Motorisation standard :	MerCruiser MIE 5,7 MPI DTS 300
Vitesse(kn)	45.00
Vitesse de croisière (kn) :	20.00
Matériaux :	Composites
Nb de couchettes :	1 en option
Nb d'invités :	4
Capacité max de personnes :	6



Frauscher

717GT



Un day boat pour gentlemen

Été 2008. Gerzer Thomas, le directeur de développement de Frauscher, retrouve par hasard une image d'un ancien bateau de course, produit par le chantier, en 1930, soit trois ans après le lancement officiel de la marque. Suite à cela, c'est décidé, la nouvelle série sera à la fois rétro et à la pointe de la technologie. Assisté de Wolfgang Gebetsroither, Gerzer Thomas réalise une série d'études entre 2008 et 2009. Après de nombreux tests sur le lac idyllique du Traunsee, les deux architectes lancent le début de la gamme 717 GT portée par le slogan « Gentlemen, à vos moteurs ». Les premiers bateaux ont tous été livrés. Toutefois, le chantier promet que l'attente des prochaines unités ne sera pas longue : entre 3 et 4 mois, en sachant que la capacité de production est de 130 unités par an.

Quand la réalité dépasse largement l'imagination :

Ce petit runabout de 7 mètres peut facilement atteindre entre 45 et 50 nœuds, en fonction de la motorisation. Le Frauscher 717 GT est une réplique des canots de luxe à moteur des années 1920/1930. Ce splendide runabout de 717 cm de long à la ligne épurée, équilibrée et facile à manœuvrer, a remporté le prix du Best Motor Boat of the Year à l'issue de l'European Powerboat Award du salon nautique de Düsseldorf 2010.

Le Frauscher 717 GT « GENTLEMEN » :

La généreuse proue offre une grande capacité de rangement, le large pont permet d'installer confortablement deux matelas pour prendre le soleil... Le moteur gasoil ou bien hybride offre quelques 309 chevaux, la finition du pont est proposée en teck ou bien dans un graphisme design et coloré, personnalisable aux couleurs du propriétaire. Le Frauscher 717 GT est une vraie bête de course.

Paré d'un moteur suralimenté caché au centre du bateau pour une meilleure répartition des charges, il peut facilement atteindre entre 45 et 50 nœuds, en fonction de la motorisation. Les tests réalisés au chantier révèlent, en tout cas, une capacité à faire un rond complet dans l'eau en 5 secondes maxi. De quoi susciter les inconditionnels de sensation forte.

La naissance d'une légende qui perdure :

Les secrets de sa fabrication sont détenus par trois générations d'amoureux de performance, et de ligne pure, Michael, Stefan et Andrea Frauscher, petits enfants du fondateur Engelbert Frauscher, qui sont aujourd'hui les ambassadeurs de la marque. Le chantier laisse entendre, qu'il a été fortement inspiré, pour ce modèle, par la marque Porsche... Pas étonnant dans ce cas, que la coque du premier bateau de la gamme, présenté en octobre 2009 au salon nautique de Gènes, soit noire mat. Pas étonnant non plus que le Frauscher 717 porte les célèbres initiales « GT ».



Royal
Mansour
Marrakech

La perfection made in Morocco

Ouvert depuis juin 2011, le Royal Mansour se positionne déjà comme la référence absolue de l'hôtellerie de prestige, à Marrakech. Dès le premier coup d'œil, le client est submergé par la perfection absolue de ce palace de grand luxe.

par Paola Franghie


 Royal
Mansour
Marrakech


Sur un domaine de 3,5 hectares cerné de remparts, Le Royal Mansour se dresse comme une petite ville dans la ville. Il est composé d'un ensemble de riads indépendants séparés de venelles fleuries qu'agrémentent une fontaine ou une rigole d'eau claire. Ces riads s'élèvent sur trois niveaux, avec un salon à l'entrée, un jardinet privé, une chambre avec salle de bains en marbre somptueuse et une terrasse avec une petite piscine. Le tout, entièrement clos d'une muraille garantissant l'intimité des résidents.

Cependant, le vrai génie du lieu est d'avoir fait appel à l'élite des artisans de Marrakech, mais aussi de Fès, d'Essaouira ou de Meknès. Dans les parties communes

comme dans les habitations, ils ont donné le meilleur de leur savoir-faire. Et c'est exceptionnel.

Peintures (tadelakt) soyeuses, céramiques (zellige) délicates, plafonds sculptés, marbres noirs, blancs, ocre, bleus ou verts, ferronneries de dentelle, cuirs tendus, certains brodés comme l'aurait fait un maître de haute couture, lustres de cristal, voiles légers, marqueterie miniatures... un déluge omniprésent de créativité et de dextérité artistique. Rien n'a été omis et cela a donné une œuvre architecturale digne des palais des mille et une nuit.

Une autre qualité essentielle contribue à ce havre de paix et c'est le silence ineffable qui y règne et qui

participe à la quiétude des lieux. N'oublions pas que nous sommes à 5 minutes à pied seulement de la place Jamaâ-el-Fna et de son brouhaha indescriptible. Pourtant, on n'entend rien, calfeutrés que nous sommes derrière une haute muraille. Les bruits extérieurs sont à peine audibles. Le service, au Royal Mansour est discret, invisible pour ainsi dire, mais conjugue l'excellence. Les clients sont choyés dans le spa de marbre blanc, les hammams et la piscine à la température conditionnée.

On ne vient pas au Royal Mansour de Marrakech pour se montrer, mais pour se détendre en toute discrétion.

Le personnel en vêtements traditionnels, aux petits soins pour les heureux clients, ressent une grande fierté de travailler dans ce lieu magique. On y trouve du luxe à l'état pur, les plus belles étoffes, les œuvres des artisans les plus renommés, de beaux livres sur le Maroc dans les bibliothèques, un fumoir confortable pour déguster un bon havane, une cave digne des amateurs les plus exigeants, des tableaux d'artistes marocains de renom exposés aux murs... et bien sûr, la cuisine, française ou marocaine, selon l'envie, qui sublime les papilles !

C'est un lieu de rêve, pour une clientèle exigeante et discrète !



HUBLOT

Big Bang Ferrari Magic Gold et Titane

La marque horlogère suisse Hublot vient de présenter à l'occasion de la Foire de Bâle 2012, la toute première montre développée avec le constructeur automobile Ferrari. Résultat : deux Big Bang Ferrari, l'une en Magic Gold et l'autre en titane. Ces chronos de 45,5 mm de diamètre sont équipés du calibre Hublot Unico.

En novembre dernier en Italie, Hublot et Ferrari annonçaient leur partenariat, faisant de la marque horlogère suisse le partenaire horloger exclusif du constructeur italien. Ce fut la signature d'un accord complet couvrant à 360° les activités de Ferrari : Official Watch de Ferrari, Official Timekeeper de Ferrari, Official Timekeeper de la Scuderia Ferrari, Official Watch de la Scuderia Ferrari, Official Timekeeper du Ferrari Challenge et partenaire des événements spéciaux de Ferrari, tant au niveau de l'image de marque que des activités commerciales.

C'est une mise en commun de moyens et d'informations annoncée à l'époque par Jean-Claude Biver, PDG de Hublot et Luca Cordero di Montezemolo, président de Ferrari S.p.A. sur le circuit de Mugello, théâtre des finales du Ferrari Challenge, événement qui clôture la saison du cheval cabré.

Pour célébrer le début de ce partenariat, le design de la célèbre Big Bang de Hublot a connu sa première évolution depuis son lancement en 2005 ! Une boîte plus importante, une lunette cylindrique qui offre une

profondeur vers le mouvement qui apparaît grâce à un cadran saphir, une couronne indexée avec le logo H qui s'auto-positionne toujours dans l'axe, des boutons poussoirs de forme allongée, fixés sur un axe de rotation comme les pédales d'une voiture, des inserts carbone sur le profil de la boîte, deux bracelets interchangeables avec un système d'attache rapide et très novateur, dont le principe s'inspire d'une ceinture de sécurité, et dont les coutures sont ton sur ton, comme toujours pour la sellerie chez Ferrari. L'écran de la montre est un véritable présentoir, inspiré d'un support de soupape de moteur, en aluminium et équipé d'un système rotatif intégré.

Bref, tout a été pensé et dessiné selon une ligne conductrice commune à Hublot et à Ferrari : sport, performance et technologie, sans trop de superflu !

Côté cadran, le symbolique cheval cabré apparaît discrètement en relief à 9h. Un compteur minutes est positionné à 3h, complété par un guichet date de couleur jaune, l'aiguille et la police des index étant inspirées des compteurs d'une Ferrari.



Côté mouvement, l'UNICO, est l'équivalent du 12 cylindres chez Ferrari. C'est le moteur maison, le mouvement chrono manufacture. C'est la raison pour laquelle il a été choisi. Il a été conçu, développé par Hublot et est fabriqué dans ses ateliers. C'est la première fois qu'il est emboîté dans une Big Bang. Avec pas moins de 330 composants, battant à la fréquence de 28'800 alternances par heure, sa roue à colonnes et son double embrayage horizontal intégrés côté cadran, il comporte une nouvelle masse elle aussi inspirée du design Ferrari avec les jantes. La pièce a une réserve de marche de 72 heures et est étanche à 100 mètres.

Enfin, et il s'agit là d'une première mondiale en termes de matériau, Hublot a décidé d'offrir à cette nouveauté estampillée Ferrari le meilleur de son département recherche et développement en utilisant le fameux Magic Gold, l'or inrayable au 18K dévoilé il y a tout juste trois mois dans la fonderie Hublot.

César Baldaccini

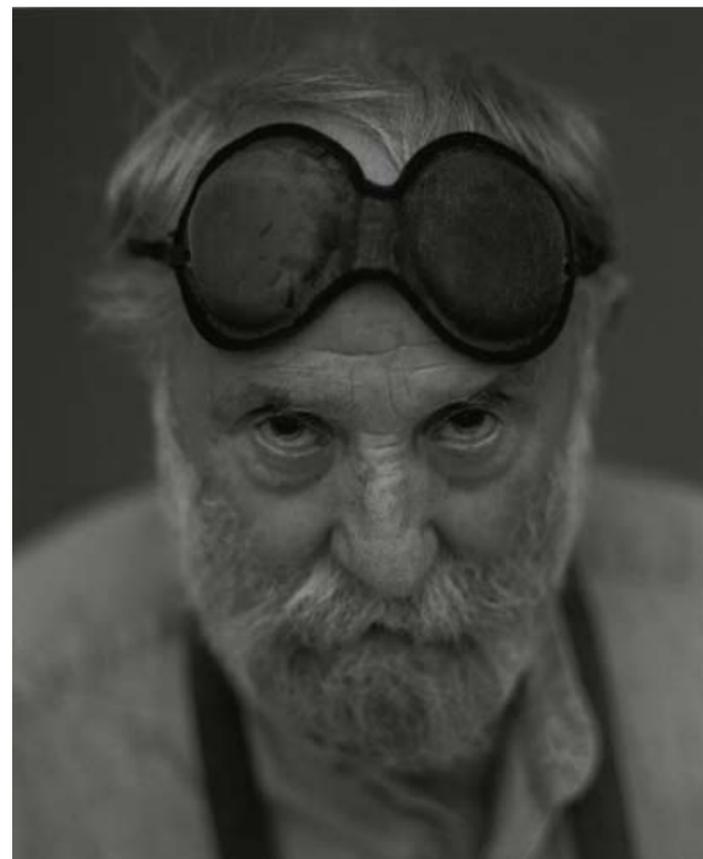
Des voitures pas comme les autres !

César mériterait un César ! Connu pour la création de la célèbre récompense cinématographique, César Baldaccini est sur toutes les lèvres. En effet, l'auteur de la sculpture remise aux lauréats de la Nuit des césars du cinéma est aussi l'auteur des compressions d'automobiles !

Lorsqu'on connaît le parcours de César Baldaccini, on s'aperçoit que ses célèbres compressions ne sont pas le fruit du hasard. Originaire de Marseille, César a grandi dans le milieu étudiant de l'école des Beaux-Arts de Paris, mais parallèlement, il vit avec des revenus modestes. Même s'il ne peut s'acheter les matériaux à la mode, César se veut autodidacte et conçoit alors un art de la débrouillardise. Créer quelque chose à partir de rien ou si peu : des vis, des boulons, tout ce qui ressemble à de la ferraille et qui peut donner vie à un objet particulier.

C'est à partir des années 1960 qu'il va diriger son art vers ce que l'on connaît surtout de lui aujourd'hui : les compressions. Il les fait lui-même à l'aide d'une presse hydraulique et essaie ses nouveaux talents avec la voiture de la vicomtesse de Noailles, mécène de nombreux artistes. Cette dernière lui offre sa première voiture, une Zil neuve, la seule à Paris. La Zil se retrouve réduite au 3/4 de sa masse d'origine, le processus de compression s'est enclenché...

Cet acte qui peut se rapprocher de l'anéantissement d'objets du quotidien, ne peut se confondre avec un acte déluré ou colérique. César possédait un idéalisme qui le portait notamment à s'insurger contre la société de consommation. Dans les années 1980, il présente à la Fondation Cartier une compression d'une 205 turbo 16, voiture de rallye. Puis il enchaîne en 1998 avec une série de Fiat, nommée « Suite milanaise » et compresse toutes sortes de voitures. Ses œuvres



offrent une présence matérielle très forte. Volumes compacts, arêtes vives... on a l'impression de voir l'automobile sous un autre jour.

Il innove, étonne et ce n'est qu'un début !

César aimait jouer avec la matière, la transformer, la plier à sa fantaisie. Il disait : « Je suis le contraire d'un intellectuel. Je suis un tripoteur : je fais de la sculpture comme j'aidais, autrefois, ma mère à écosser les petits pois ».

À force de coups d'éclat aussi bien mondains qu'artistiques, César Baldaccini se forge une réputation



solide dans les cercles intellectuels parisiens et fait figure d'artiste incontournable sur la scène française. C'est que cet autodidacte forcé de travailler sur des matériaux de récupération nourrit ainsi une véritable curiosité pour la forme, et le moyen d'y parvenir, la force.

Les compressions de César, finalement, ce n'est qu'un concentré de passion, de voitures pas comme les autres, offert à des fêrus de l'art et de l'automobile, tels que nos Gentlemen Drivers !



« Je suis le contraire d'un intellectuel. Je suis un tripoteur : je fais de la sculpture comme j'aidais, autrefois, ma mère à écosser les petits pois »

Dakhla

Kitesurf World Cup

La ville de Dakhla, compte parmi les meilleurs spots de kitesurf au monde. Elle accueille cette année le championnat du monde de kitesurf qui a commencé la dernière semaine de Mars à la baie de Dakhla. Le choix de la ville de Dakhla pour abriter cet évènement mondial a été dicté par plusieurs considérations liées notamment à la configuration de sa lagune qui s'étend sur un large arc côtier de la baie (de Oued-Eddahab), à ses eaux plates, et aux conditions favorables de vent qui y souffle presque à longueur de l'année, en effet, ces conditions ne sont réunies que dans certains rares endroits au monde.

Depuis la première édition qui a eu lieu en 2009, le succès a été au rendez-vous, faisant de cette compétition et de la ville de Dakhla une destination phare pour les amateurs, spécialistes et compétiteurs de haut niveau. Ces derniers sont les plus concernés tout au long de la semaine, et sont appelés à montrer leur savoir-faire dans cette nouvelle discipline des sports nautiques, mais qui bizarrement a conquis les millions autour du monde.

Ainsi, la ville de Dakhla est à l'honneur puisqu'elle sera la première étape du Championnat du monde du kitesurf, un sport à trois dimensions puisque c'est une sorte de combinaison entre le wakeboard, le parapente et le cerf-volant. Après cette première étape de Dakhla, la compétition se poursuivra en France, au Mexique, aux Pays-Bas, en Grèce, au Venezuela, en Turquie, en Allemagne, au Brésil, avant de revenir à Essaouira et finir en Nouvelle Calédonie, en Australie et enfin au Vietnam. La compétition est organisée par la Professional Kitesurf Riders Association en partenariat avec la wilaya de Oued Eddahab Lagouira, l'agence pour la promotion et le développement économique et social des provinces du Sud du royaume, le ministère de la Jeunesse et des sports ainsi que la Fédération royale marocaine de yachting à voile.

La première étape de la saison verra donc un défilé mixte de 100 compétiteurs de kitesurf, parmi eux des champions et championnes du monde, qui viennent



ici pour signer leur départ et leur avance pour la suite du championnat. La compétition se résume en grande partie au Freestyle, qui est l'épreuve essentielle de la manifestation, qui offrira au vainqueur un joli pactole de 35 000 \$.

Nous verrons en têtes d'affiche, de grands noms de cette discipline, à l'instar de l'Espagnol Alex Pastor, vice-champion du monde en 2010, 2011, et Youri Zoon, le jeune Hollandais de 23 ans qui compte un palmarès similaire à celui de l'Espagnol. Chez les dames, la lutte s'annonce d'ores et déjà acharnée avec un trio souvent



présent dans ce genre de rendez-vous, et qui ne quitte pas sans laisser de bons souvenirs. A commencer par la jeune Espagnole Gisela Pulido, 18 ans, sacrée championne des deux derniers World Cup et détentrice de huit autres titres mondiaux. Gisela aura affaire à la Brésilienne Bruna Kajiva, championne du monde en 2009 ainsi qu'à la Polonaise Karolina Winkowska, qui ne manque pas non plus de talent.

Le Maroc sera quant à lui représenté par Soufiane Hassouni, sociétaire du club Morocco kitesurf de Dakhla, et Mohamed Hamaini, licencié au club Kite Morocco Essaouira. Souhaitons leur bonne chance !

la ville de Dakhla est à l'honneur puisqu'elle sera la première étape du Championnat du monde du kitesurf, un sport à trois dimensions puisque c'est une sorte de combinaison entre le wakeboard, le parapente et le cerf-volant

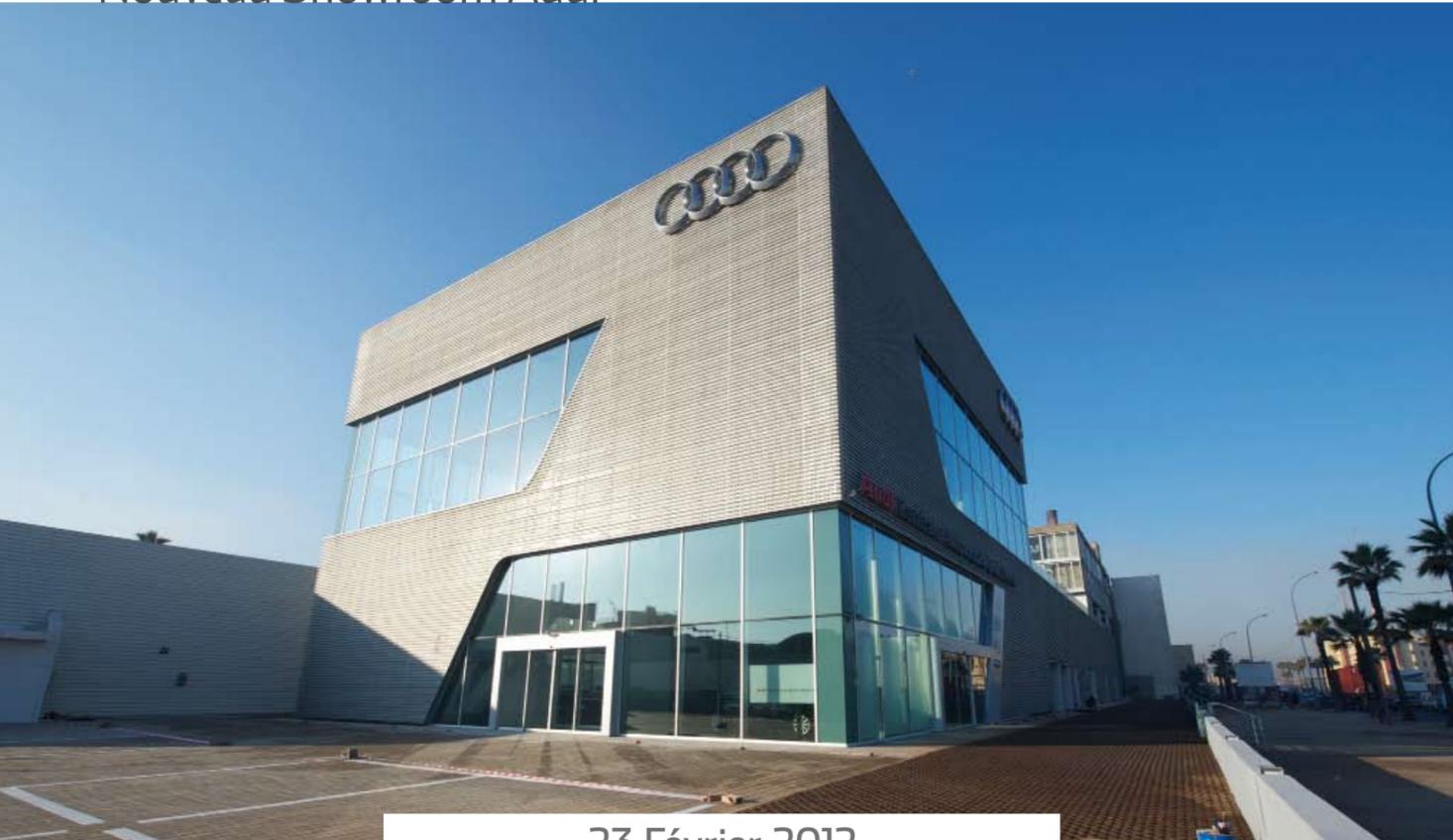


Actu évènement

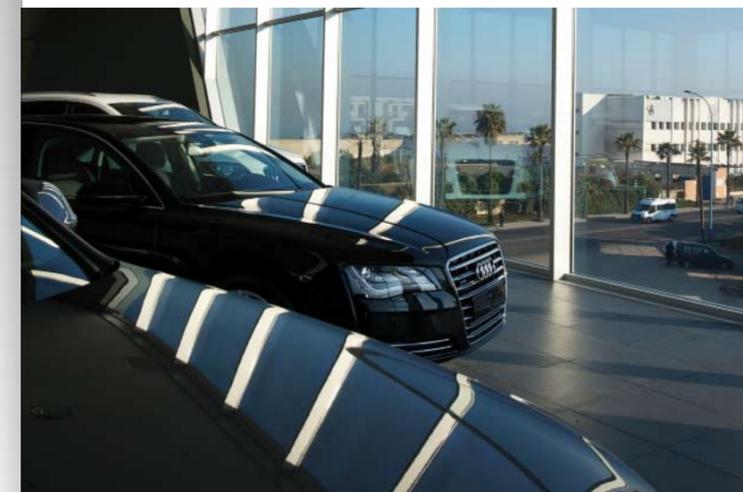
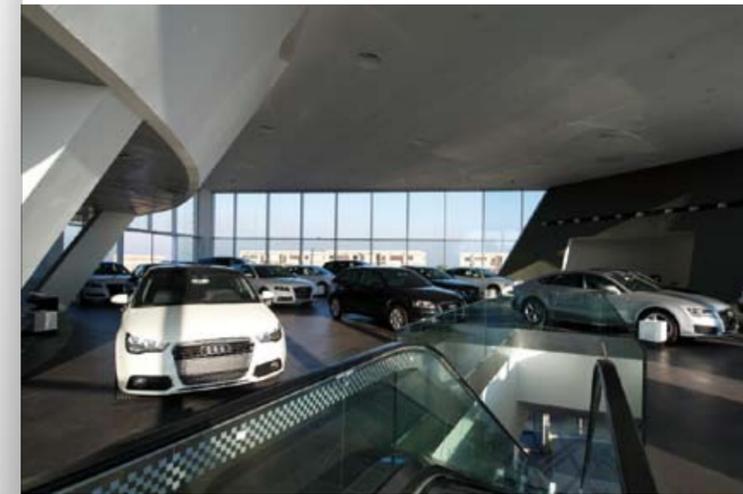
par Antoine Delmas

Lancement

Nouveau Showroom Audi



23 Février 2012



FESTIVAL DEL HAVANO 2012

Nous vous l'avions présenté en 2011. Cette année, nous retournons encore une fois pour vous donner les dernières nouveautés dévoilées au plus grand festival spécial des aficionados du cigare de grande qualité.

Le Habano, célèbre cigare cubain mondialement réputé, est à l'honneur. Le festival propose diverses activités, qui répondent au mieux aux désirs des aficionados. Rencontrer les acteurs du cigare, les spécialistes, « torcedores », « vegueros », dégustateurs, amateurs avertis, scientifiques, tous Cubains, tous nés dans le milieu du cigare. Participer activement à la récolte, rouler son propre cigare et bien sûr, visiter les sanctuaires des amateurs, comme la fabrique Partagas, Laguito ou le centre de recherche sur le tabac. Tous cela est possible !

Le festival Habanos est un événement qui se tient chaque année pendant 5 jours à la fin du mois de février ou au début du mois de mars. Il a débuté en 1999, pour promouvoir les cigares cubains, comme s'il en avait été besoin ! L'idée de départ de ce festival était d'amener les fabricants de cigares, les commerçants, les vendeurs et les fumeurs amateurs à être ensemble pour quelques jours sous le même toit. Il était également destiné à améliorer l'image de Cuba, en mettant en valeur ses bons côtés.

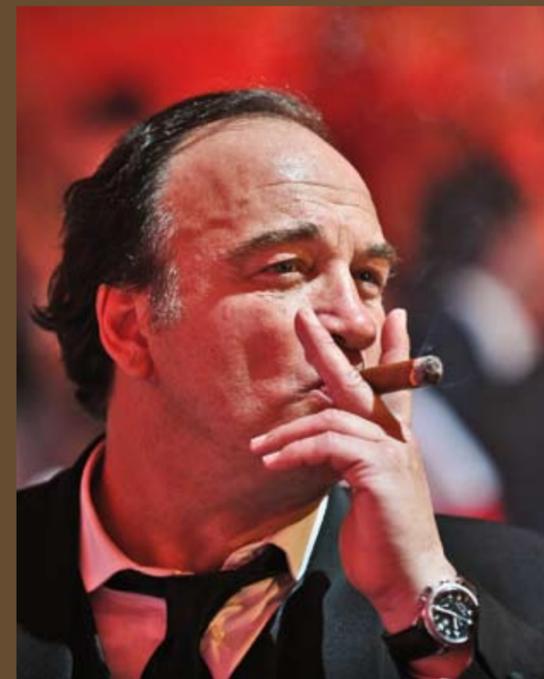
Pour les amateurs de cigare, la Havane est un endroit culte ! En effet, durant cet événement, plusieurs activités sont organisées, notamment, la visite de la Havane, classée au Patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, la dégustation de cigares cubains ou encore la visite d'une usine de cigares !

Et pour nos Gentlemen Drivers, afin de vivre pleinement l'ambiance des lieux, ils peuvent profiter du spectacle des rues de La Havane dans une vieille Chevrolet, Pontiac, Ford 54, ou 55, décapotable, tellement plus pratique pour déguster un cigare !

Grande célébration aussi pendant le festival de Havane, la vente aux enchères annuelle ! Cette année, l'article vedette n'est autre qu'une cave à cigares artisanale, reproduisant minutieusement l'usine de fabrication de cigares Cohiba. Elle a été adjugée pour 360.000 euros



L'idée de départ de ce festival était d'amener les fabricants de cigares, les commerçants, les vendeurs et les fumeurs amateurs à être ensemble



lors des enchères clôturant le 14e Festival du havane. Cette cave, qui contient 520 cigares Cohiba de choix, a remporté la plus haute enchère parmi six lots. Les enchères ont permis comme chaque année, de récolter au total 730.000 euros, qui seront reversés en faveur de la santé publique cubaine, conformément à l'usage. Comme quoi le malheur des uns fait le bonheur des autres ! Mais ici le cigare est symbole de



passion...

Comme nouveauté de ce festival, la corporation Habanos S.A a organisé le Concours international havanes en images, destiné à des réalisateurs d'œuvres audiovisuelles en rapport avec le havane. Il a comme objectif de promouvoir la connaissance et la divulgation de l'œuvre des cultivateurs de tabac, des rouleurs de cigares et autres professionnels qui participent à l'élaboration des havanes.

Quelque 1.500 amateurs de cigares de 70 pays ont participé au Festival. Mais la grande surprise a certainement été le concert improvisé donné par l'acteur et musicien américain Jim Belushi, qui, faisant fi du protocole, est monté sur scène durant un dîner de gala pour chanter, accompagné du guitariste britannique Phil Manzanera. Les anciens joueurs vedette de basket de la NBA nord-américaine Travis Best et Dale Davis étaient aussi présents. Tout cela vous semble-t-il parfait ? Rendez-vous l'année prochaine alors, peut être, à Cuba. Et pourquoi pas, en fin de compte ?

Hightech

par Hicham Rehane

SonyEricsson xperia S «Nozomi»

Après de nombreux mois de rumeurs diverses et variées, le Sony Ericsson Nozomi (LT26i) est maintenant officiel, sous le nom de Xperia S. Il devrait être le dernier smartphone à porter le nom de la marque, avant de passer à 100% sous le giron de l'entreprise japonaise Sony.

Qualcomm a été choisi comme fournisseur du processeur, car c'est le double-cœur Snapdragon MSM8260 cadencé à 1,5 GHz qui est intégré, avec sa puce graphique Adreno 220. 1 Go de RAM viendra l'épauler pour les tâches demandées par l'utilisateur. La mémoire interne ne sera enfin plus un problème chez cette marque, qui était avare en la matière ! On a ainsi de 1 à 1,5 Go pour les applications et 32 Go de mémoire flash pour y stocker ses données personnelles (photos, vidéos, documents...).

Son écran est de type Reality Display avec Bravia Engine (comme les modèles 2011) avec une diagonale de 4,3 pouces. Sa résolution est de 1280 x 720 pixels (densité de pixels de 342 ppi!), c'est-à-dire de la HD, comme sur le Galaxy Nexus.

Le constructeur n'a pas choisi la nouvelle voie mise en place par Google, car les boutons sont tactiles physiques.

Le capteur photo réalise des clichés en 12 mégapixels, avec une ouverture de f/2.4. De type Exmor R, il « permet de prendre des photos et vidéos lumineuses et de grande qualité, même en conditions d'éclairage médiocres ». Les vidéos seront enregistrées jusqu'en 1080p. Pour ce qui est de la caméra frontale, elle est de type HD.

La batterie fait 1750 mAh. L'autonomie annoncée est de :

En communication : de 7h30 à 8h30 selon la connectivité

En veille : de 420h à 450h

N'oublions pas la connectivité, qui offre du WiFi, Bluetooth, GPS et même du NFC. Cette technologie va-t-elle enfin commencer à prendre son envol ?

Le tout mesure 128,0 x 64,0 x 10,6 mm, pour 144 g.

Bien que le téléphone soit sous Gingerbread, le constructeur a fait des modifications cosmétiques principalement. On retrouve ainsi le fameux Facebook inside Xperia, TrackID... comme sur les Xperia 2011.

Le bureau est toujours limité à 5 bureaux (impossible d'en ajouter-enlever) et le pinch-to-zoom donne accès à une vue avec tous les widgets présents à l'écran. On notera que certains widgets peuvent être agrandis.



Handpresso Auto

Machine révolutionnaire qui prépare un expresso dans la voiture ! Handpresso Auto offre la liberté de faire de la pause café un vrai moment de détente où que l'on se trouve.

Simple et facile d'utilisation, la machine se positionne dans le porte-gobelet. Il suffit de la brancher à la prise allume cigare 12V, d'ajouter l'eau et la dosette expresso de son choix.

On presse le bouton, après les 3 bips, l'expresso est prêt !

Handpresso est une société française qui propose de nombreux produits et accessoires autour du concept de l'expresso portable. Pour la machine Handpresso Auto, il faut compter 149 €. Je suis fan ! Pour les longs voyages, plus besoin de s'arrêter sur les aires d'autoroutes pour boire un café imbuvable.



KLIPSCH Image Mode M40 Un vrai ordinateur de poche

Le casque à réduction de bruit Klipsch Image Mode M40 ne fait pas mystère de ses origines. Impossible de se tromper, nous sommes bien en présence d'une réalisation du célèbre fabricant américain avec cette finition si caractéristique faisant appel à des touches cuivrées. Voilà qui évoque ouvertement les enceintes de la marque, un trait qui se retrouve sur le plan technique avec une sensibilité élevée de 97,5 dB. Un rendement flatteur qui contribue à une très belle dynamique de la scène sonore. De son côté, la réponse en fréquences de 20 Hz à 20 000 Hz se révèle très étendue. Ce casque offre une scène sonore parfaitement définie et détaillée grâce à l'emploi de deux transducteurs de 40 mm et 15 mm pour les fréquences médium/grave et aigu. Le Klipsch Image Mode M40, avec son système de réduction du bruit ambiant et sa conception fermée, permettra à l'auditeur de tirer la quintessence de chaque enregistrement, même dans les environnements bruyants. Mais le Klipsch Image Mode M40 est également un casque téléphone très performant avec sa télécommande avec micro intégré. Celle-ci permettra la prise d'appels, mais également la navigation dans les pistes de lecture, qu'il s'agisse d'un smartphone ou d'une tablette tactile comme l'iPad.

Avec un design emblématique ravageur et de belles qualités musicales, le Klipsch Image Mode M40 magnifiera toutes les écoutes, en déplacement ou dans un salon confortable.



ORB, L'Oreillette qui se porte au doigt

Le partenariat entre Hybra Advance Technology Inc. et AbsolutelyNew Inc. débouche sur une magnifique innovation en matière d'oreillette Bluetooth. L'oreillette est un anneau que l'on porte en bague à son doigt et qui se déclipse pour épouser la forme de l'oreille. Une réalisation high tech très fashion. L'oreillette Orb sera disponible en trois versions, une version de base, une version « Deluxe edition » avec affichage FOLED (Flexible Organic Light Emitting Device), et « last but not the least » une version sertie de pierres précieuses. Pour chaque version, plusieurs tailles seront bien sûr disponibles.



Evasion de rêve

par Lina M...

WTC

INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY

WTC ONMT RACE OF MOROCCO
RACE OF MOROCCO
FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP

Lignes droites, courbes rapides et virages serrés, le circuit d'Indianapolis varie le spectacle. Célèbre pour son mythique Speedway, un tracé interne à été construit spécialement pour la Formule 1.



L'Indianapolis Motor Speedway a été créé en 1909 par quatre entrepreneurs de l'Indiana : Carl Fisher, James Allison, Arthur Newby et Frank Wheeler. Après avoir organisé quelques épreuves mineures, ils



décident rapidement de limiter l'exploitation de l'IMS à une seule épreuve par an, une course de 500 miles qu'ils espéraient voir rapidement devenir l'un des événements majeurs du sport automobile américain. Les 500 miles d'Indianapolis voient alors le jour en 1911 et deviennent rapidement la référence des courses américaines. Sa durée exceptionnelle, ainsi que le caractère du circuit en font un test impitoyable pour les machines. Dès 1913, l'Indy 500 devient une étape incontournable pour les constructeurs étrangers désireux d'affirmer la suprématie de leurs machines. Citons notamment Peugeot, Delage, Fiat, Mercedes.

Au sortir de la Première Guerre mondiale, le fossé se creuse entre les sports automobiles européens et américains, et l'Indy 500 redevient une compétition purement américaine, vis-à-vis de laquelle les pilotes et constructeurs européens ne manifestent guère d'intérêt. Il faut attendre les années 1960 pour que la course retrouve un caractère international, grâce à l'offensive britannique menée par Lotus, qui révolutionne l'épreuve en imposant pour la première fois une monoplace à moteur arrière. Dans le sillage de Lotus, la plupart des ténors de la Formule 1 des années 1960 tenteront également leur chance, avec plus ou moins de réussite. Contrairement à une épreuve classique qui dure un week-end, les 500 Miles d'Indianapolis s'étalent traditionnellement sur 3 semaines, au cours du mois de mai. Effectivement, l'évènement se prépare de nombreux jours avant ! L'épreuve commence par le « Rookie Orientation

Program », qui permet aux organisateurs d'évaluer la capacité des débutants à affronter les 2,5 miles du speedway. Ce test consiste en des exercices de régularité, à quatre paliers de vitesse différents. Après le Rookie test, a lieu l'opening day, première séance d'essais libres. Dans les années 1970, le fait d'être le premier pilote à prendre la piste lors de l'opening day était chargé d'un certain prestige. Suite à un accident sérieux, il fut décidé par mesure de sécurité de réduire la publicité faite autour de cet évènement. Deux semaines avant la course, a lieu le premier week-end de qualification. La journée du samedi, appelée « pole day », permet de déterminer les titulaires de la pole position et des premières places sur la grille. Une semaine avant la course, le long processus des qualifications se termine par le bump day, séance

durant laquelle le pilote qualifié qui possède le moins bon des 33 chronos court le risque d'être délogé de la grille par un pilote encore non-qualifié. Le vainqueur de la course rejoint le cercle des vainqueurs Victory Lane avec sa voiture, où seul le premier et son équipe sont autorisés à accéder. Le vainqueur reçoit le Borg-Warner Trophy, grande coupe sur laquelle sont sculptés les visages de tous les précédents vainqueurs de la course. Il reçoit également une bouteille de lait dont il boit quelques gorgées. Cette tradition remonte à 1936 et à la victoire de Louis Meyer, qui avait bu un verre de lait battu après la course, les producteurs locaux de produits laitiers, voyant là une belle opportunité publicitaire, ont offert du lait aux vainqueurs depuis lors. C'est dire si les Américains savent valoriser leur production ! Alors « Gentlemen, are you ready ? Start your engines » !



Fiche technique :

Le Circuit automobile International Moulay El Hassan de Marrakech est le seul homologué Championnat mondial FIA en Afrique.

- La piste du circuit est d'une longueur de 4.7km. Chaque année, 30.000 m² de bitume sont coulés sur le circuit pour sa remise en état aux normes de la FIA.
- 2.500 blocs d'impact en béton et 10 km de grillage anti-débris en acier aux normes FIA ont été installés. Chaque année, les 5.000 panneaux qui constituent les blocs de 4 tonnes chacun et les grillages sont installés pour monter le circuit, puis démontés à la fin de l'évènement.

Il y a :

- une structure semi permanente de 3 étages en verre et acier pour abriter les garages, stands, tour de contrôle, direction de course, collège FIA, bureaux, et loges VIP.
- 14 bâtiments en murs portatifs et 19 structures

provisoires.

- 6 ponts amovibles, 12 plateaux de tribunes, de chapiteaux, et de bureaux mobiles.
- Un centre médical dernier cri complètement équipé.
- Un centre média qui accueille les 75 chaînes de télévision présentes et 300 journalistes.
- 150km de câblage en fibre optique pour la production régie audiovisuelle Eurosport.
- Un système de communication dans l'enceinte du circuit.
- Un dispositif de sécurité aux normes internationales.
- Des aires de stationnement entièrement pavées pour 5.000 véhicules.
- Une plateforme hélico.
- Des espaces verts irrigués.
- Des réseaux divers.

par Antoine Delmas

Gérard Weygand

1944 (Paris - France)

Né à Paris en 1944 Gérard Weygand a étudié les Beaux-Arts à l'atelier Met de Penninghen et à l'Académie Julian. Il est titulaire du professorat de dessin de la Ville de Paris.

De son père, pilote à Air Union, il a hérité la passion de l'aviation et il est passé naturellement de l'illustration pour la publicité à sa profession d'artiste peintre.

Peintre officiel de l'Air depuis 1992, et président de l'Association des Peintres de l'Air et de l'Espace de 1998 à 2007, il a été fait Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace

Peintre de chevalet, il n'en a pas moins réalisé des peintures grand format pour compléter certaines architectures. (Thomson CSF, EADS, Hôtel Mercure, SNECMA, Dassault Aviation, Aéroclub de France etc...)



Hamilton
Huile sur toile
2008

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



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

Audi
Vorsprung durch Technik



”Maximiser Optimiser”

Bjarke Ingels, Mobility Visionary/Denmark

Audi Q3.



Conçue à partir de nouvelles exigences.

Un nouveau SUV doit répondre à de nouvelles exigences. C'est pourquoi l'Audi Q3 intègre des technologies d'efficacité avant-gardistes Audi : disponible en moteur 2.0L TDI 140 ch et 177 ch, il est équipé d'une boîte S tronic de série. L'Audi Q3 est également équipé en option de technologies d'assistance à la conduite intelligentes Audi Side assist et Audi Active lane assist.

L'Audi Q3 un SUV avant gardiste, sportif et sophistiqué.

Audi garantit 3 ans tous ses véhicules.*

www.audi.ma - info@audi.ma