

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

SAMIR BENJELLOUN MONSIEUR TUNING



**Bentley Mulsanne
Diamond Jubilee** p.38
Sportive accomplie

Audi S8 GT Spyder p.44
Le 8^e art

BMW Active Hybrid 5 p.50
Une invitation à la balade

Matra 300SL 'Gullwing' p.68
La marque au cachet sportif



FIAT FREEMONT. NAISSANCE D'UN 4X4.



Photo non contractuelle.

Prix de lancement à partir de **295 000 Dh***.

Moteur 2L 170 ch • Boîte automatique 6 rapports • Plus de 24 espaces de rangements • 7 places de série • Ecran tactile avec lecteur DVD • Caméra de recul • 8 airbags de série • Sellerie cuir.

Le Fiat Freemont est le partenaire idéal pour répondre à tous les besoins de la famille moderne alliant le plaisir de conduite d'une berline à l'habitabilité d'un monospace.



www.fiat.ma

Succursales Fiat Group Automobiles Maroc s.a. Casablanca : Italcars Maârif - Tél. : 05 22 25 48 96 / 98. - Italcars Mandarona - Tél. : 05 22 78 60 02.

Casablanca : • Monza Motors : 117 bd Emile Zola - Tél. : 05 22 31 63 02 / 05 22 31 59 02 • Verona Motors : 38, bd Anoual - Tél. : 05 22 86 22 44. Rabat : • GMD : Av. Hassan II, 9 ex Vita, Route de Casablanca - Tél. : 05 37 79 31 57. Agadir : • Sabina Motor's : 46, Bab Al Madina - Tél. : 05 28 83 43 30/40. Beni Mellal : • Auto Hall Beni Mellal : Angle Bd Mohammed V et Bd Chaouki - Tél. : 05 23 48 31 19. El Jadida : • Jorf Lasfar Automobile : 168, Bd Mohammed V - Tél. : 05 23 34 05 32 • Auto Hall El Jadida : Zone Industrielle d'El Jadida - Tél. : 05 23 37 37 22. Fès : • Auto Hall Fès : Av. Mohammed El Kouri - Tél. : 05 35 62 59 51. Kénitra : • Vénicia Motors sari : 34, rue Qortoba - Tél. : 05 37 37 65 89. Khemisset : • Atlas Orazio Car : 66 Av. Mohamed V - Tél. : 05 37 55 70 55. Marrakech : • Auto Hall Marrakech : 24 Rue de Yougoslavie - Tél. : 05 24 44 84 22. Meknès : • Auto Hall Meknès : Angle Rue Arrazi & Bd Bir Anzarane, Sidi Bouzekri Rte El Hajeb - Tél. : 05 35 55 12 70. Mohammedia : • Lisa Auto : Bd Hassan II - Tél. : 05 23 32 12 08/09. Oujda : • Auto Hall Oujda : 351 Bd d'Afir - Tél. : 05 36 52 40 20. Safi : • Auto Hall Safi : Boulevard Hassan II - Tél. : 05 24 63 03 63 / 05 24 63 03 67/68. Settat : • Auto Hall Settat : Km 7, Zone Industrielle, Route de Marrakech - Tél. : 05 23 72 00 83. Tanger : • Valentino Auto Motor : Av des FAR, Route de Rabat - Tél. : 05 39 31 82 22. Tétouan : Auto Hall Tétouan : Av 9 avril Sidi Mandri, Voie de contournement - Tél. : 05 39 71 52 06. Laayoune : • Mirafiori Auto Dunas : Route principale n°1, près de l'Aéroport Hassan I - Tél. : 05 28 83 43 40.



Plus d'espace, plus de confort, plus de liberté.

La toute nouvelle FORD C-MAX avec 5 ou 7 places.

Découvrez le tout nouveau Ford C-Max, disponible en version 5 ou 7 places ! Look ravageur, coffre à ouverture et fermeture automatiques, système de parking autonome, performances accrues et confort optimal grâce à des sièges confortables et flexibles... Tels sont les nombreux avantages du tout nouveau Ford C-Max !

TDCI à partir de 219.000Dh



SCAMA - Groupe Auto Hall

• Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84
• Casa Abdelmoumen : 05 22 86 36 32
• Kénitra : 05 37 37 99 86 / 31 26
• Oujda : 05 36 52 40 20
• Rabat : 05 37 72 52 46 / 73 08 95
• Meknès : 05 35 55 12 70 / 72

• Attaouia : 05 24 23 56 60
• Tanger : 05 39 95 11 11
• Tanger : 05 39 39 40 56
• Chermaia : 05 24 46 90 90
• Fès : 05 35 62 59 51 / 40 31
• Settat : 05 23 72 00 81

• Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
• El Jadida : 05 23 37 37 22
• Marrakech : 05 24 44 84 22
• Marrakech : 05 24 35 47 20
• Chichaoua : 05 24 35 37 74
• Beni Mellal : 05 23 48 31 19

• Agadir : 05 28 84 29 95 / 39 73
• Rommani : 05 37 51 66 71
• Safi : 05 24 46 28 10
• Safi : 05 24 63 03 63
• Tetouan : 05 39 71 52 06 / 07
• Dakha : 05 61 95 27 96



Go Further

Édito



Ahmed Kseibati

L'été sera chaud !

Même après la fièvre du Salon de l'automobile de Casablanca , la température n'a pas baissé chez les concessionnaires, puisqu' ils continuent a stimuler les ventes de leurs modèles à coups de pub et d'annonces, afin de préserver, voire de tenter de hausser leurs parts de marché respectives.

Pour notre part , nous avons choisi ce mois-ci de mettre en couverture un homme dont tous les passionnés de voitures ont entendu parler, à moins qu'ils ne l'aient connu, car il est celui qui a introduit l'art du tuning au Maroc, au milieu des année 80 .

Le personnage , entre temps, a pris du poids, du gris aux tempes et surtout du métier, car, depuis ses débuts dans le tuning avec Duchatelet , Momo et BBS, il a fait bien du chemin, pour devenir aujourd'hui , le représentant au Maroc du gratin des préparateurs mondiaux, tels que Brabus , Hamann, Mansoury, Tech art ... Avec ce carnet d'adresses mondial prestigieux et une expérience de plus de 26 ans, Samir Benjelloun est le maître-expert incontesté du tuning au Maroc, un véritable créateur de... « transformers ».

Bonne lecture gentlemen

Sommaire

06 **Motors**

- 06>08 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
10>12 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour
14>21 **ActuEvènement** Villa d'Este 2012 par Youssef Bennour
22>25 **ActuEvènement** Lancement Abarth par Amal Razine
26>30 **ActuEvènement** Essai Volvo V40 par Ahmed Kseibati
32>33 **ActuEvènement** Lancement Fiat Freemont par Amal Razine
34>37 **AutoConcept** Lamborghini Aventador J par Youssef Bennour
38>42 **AutoException** Bentley Mulsanne Diamond Jubilee par Amal Razine
44>48 Audi R8 GT Spyder : Série très limitée par Youssef Bennour
50>54 **AutoNouveauté** Cayenne GTS : Alternative diabolique par Amal Razine
56>60 BMW ActiveHybrid 5 : L'hybride by BMW par Amal Razine
62>68 **AutoLégende** Matra : La marque au cachet sportif par Hamid Benmaarouf



70 **Entretien du mois SAMIR BENJELLOUN**

>79 **MONSIEUR TUNING** par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 80>81 **MotoException** Honda VFR1200F par Lina Mouafak
82>83 **BateauException** Lagoon 560 par Hicham Rehane
84 L'Homme
84>85 **Hôtel & Resort** Samanah par Ahmed Kseibati
86>87 **Montres** Corum 45 minute Repeater Tourbillon par Lina Mouafak
88>89 **Culture** Marvano et Olivier Marin par Lina Mouafak
90>91 **Sport d'élite** Panerai Transat Classique 2012 par Lina Mouafak

92 **Lifestyle**

- 92>93 **Cigare** Cohiba Lanceros par Antoine Delmas
94>95 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
96>99 **Evasion** Circuit Le Mans par Lina Mouafak
100>101 **Art** John Ketchell par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS



62



50



86



70



44



56



92



82

34



80



38

Afriquia Mega voyage au cœur du moteur

Afriquia Lubrifiants a donné le coup d'envoi le 23 mai dernier du concept «Afriquia Mega, voyage au cœur du moteur». Allant à la rencontre des professionnels de la route dans tout le royaume, cette opération va durer jusqu'au 6 juillet. Pour illustrer l'action de l'huile Afriquia Mega, plus de 40 stations-service et points de rassemblement ont été sélectionnés pour accueillir ce centre d'expertise ambulante, qui compte sur une mise en scène géante. Pour sa démonstration, Afriquia Lubrifiants a ramené deux moteurs de voiture, l'un ayant reçu l'huile Afriquia Mega et l'autre une huile différente de moindre qualité. L'huile d'Afriquia, grâce à une pellicule protectrice, enveloppe les principales composantes du moteur pour un effet anti corrosion, anti friction, anti usure, anti formation des dépôts et permet également l'adaptation thermique à la chaleur et au froid. Afriquia diffuse également un film en 3D spécialement réalisé à cet effet auprès des professionnels, qui montre l'action de l'huile Afriquia Mega sur le moteur.



PRENEZ LA BONNE VOIE.

Maserati Trofeo Le maroc représenté

Pour leur première participation au Maserati Trofeo World Series, les Marocains Larbi Tadlaoui, Ismail Sbai et Youssaf El Marnissi font énormément parler d'eux à travers le Morocco Team. Bien que ce soit leur premier contact avec les Maserati Gran Turismo GT4 qui développent 488 ch, les Marocains se sont d'abord illustrés à Jarama, où Youssaf El Marnissi a notamment décroché la 3e place de la 1re course. Après un passage au Portugal, les pilotes marocains se sont rendus en Italie sur le circuit d'Imola. À

l'issue de la première course, Luca Lorenzini prend la tête du classement alors que Youssaf El Marnissi se classe 6e, alors que Larbi Tadlaoui prend la 11e place. Lors de la 2e course, El Marnissi descend à la 8e position alors que Sbai occupe la 12e place. La 3e course par contre, n'a pas vraiment souri à Tadlaoui et El Marnissi, alors que Sbai a décroché la 11e place.



Opel Corsa OPC Line

Cfao Maroc vient de lancer une nouvelle finition, qui vient compléter la gamme de la petite Corsa. Cette OPC Line est une finition qui reprend le look sportif de la fameuse OPC, mais qui n'affiche que la moitié de sa puissance. Cette OPC Line exprime sa sportivité à travers des bandes qui s'étendent sur le capot, le toit et le hayon. Les rétroviseurs et les jantes de couleur blanche lui donnent un côté élégant pour équilibrer le tout. À bord également, elle intègre plusieurs éléments qui la distinguent des autres finitions, grâce notamment à des sièges plus enveloppants, des matériaux de meilleure facture et une présentation plus soignée. Sous le capot de la Corsa OPC Line c'est le 1,4 essence de 100 ch qui prend place, pour lui donner le panache qui manque aux autres Corsa de la gamme. Commercialisée à partir de 179.900 DH, la Corsa saura séduire grâce à ses versions 3 et 5 portes, qui affichent un profil différent, plus accentué pour la première.



AL MAADEN GOLF RESORTS, VOUS DÉVOILE LES JOYAUX DE LA MÉDINA LES OLIVIERS



VISITEZ DÈS AVRIL NOTRE RYAD TÉMOIN

Après le succès de sa première Médina, Al Maaden Golf Resorts commercialise la Médina Les Oliviers. Un ensemble de Ryads majestueux, alliant à un golf paysager une offre résidentielle et hôtelière de prestige au coeur d'un lieu d'exception. Véritable village fortifié piéton, la Médina Les Oliviers propose un programme d'animation riche et varié avec un fabuleux golf et son académie, SPA, des restaurants gastronomiques avec vue imprenable sur le golf, des courts de tennis, un Park Hyatt et même un Kids Club.

A Al Maaden Golf Resorts, tout a été pensé pour vous faire oublier le monde extérieur.



Infoline

Casablanca : +212 (0) 5 20 66 66 66 - Marrakech : +212 (0) 5 25 06 50 65
Paris : +33 (0) 1 83 92 25 25



AL MAADEN
GOLF RESORTS



ALLIANCES
www.alliances.co.ma

1^{re} édition de la Régate de voiliers amateurs

La Société de développement Saïdia (SDS), en collaboration avec l'Agence pour l'aménagement du site de la Lagune de Marchica (Marchica Med), organise du 6 au 8 juillet



2012 la première édition de une régates de voiliers amateurs, organisée - entre la Marina de Saïdia et la lagune de Marchica - au nord-est du Maroc, sur le littoral méditerranéen. D'envergure internationale, cette compétition de voiliers vise à promouvoir la marina de Saïdia et Marchica, en attirant des plaisanciers des marinas voisines, des ports marocains, espagnols et portugais. Le départ de la régates a été donné le samedi 07 juillet pour le premier parcours entre la marina de Saïdia et Saïdia Ville. Le 2e parcours s'est déroulé entre la marina de Saïdia et Marchica. Les participants, ainsi que les invités, auront également l'occasion de découvrir la station touristique de Saïdia et le littoral méditerranéen de la région de Saïdia et de la lagune de Marchica.

EcoBoost élu moteur de l'année

Le nouveau 3-cylindres 1.0 EcoBoost de Ford, à turbocompresseur et injection directe d'essence, fabriqué dans le site de Cologne, vient de recevoir le titre de Moteur de l'Année 2012. Le nouveau moteur 1.0 EcoBoost est le plus petit de toute la gamme actuelle des moteurs Ford, mais malgré sa petite taille, il peut développer jusqu'à 125 ch. Il délivre des performances équivalentes à celles d'un bloc 1,6 litre traditionnel. Il a également reçu le prix du Meilleur moteur de moins de 1,0 litre par un vote de 76 journalistes venus de 35 pays et présentés par Tony Robinson, président et directeur général de UKIP Media & Events, qui édite le magazine Engine Technology International. Ce titre permet à Ford de passer pour la

première fois depuis le début de cette élection devant de grosses pointures telles que le V8 4.5 de la Ferrari 458, le 1.4 « range extender » de la Chevrolet Volt ou encore le 2.0 twin turbo de BMW.



PSA s'attaque aux marchés internationaux

Quelque temps après le lancement de la Peugeot 301 annoncée pour les marchés émergents, sa cousine de chez Citroën vient de se dévoiler. Son nom à elle, c'est C-Elysée. Avec un nom pareil, le constructeur français vendra le rêve de se balader aux C(hamps) Elysée(s) à des Chinois, des Brésiliens, des Marocains et bien d'autres, sans avoir à quitter leur pays. Commercialisée à la fin de cette année 2012, elle est destinée à une clientèle à la recherche d'une berline tri-corps au look moderne et avec des prestations de qualité. Son look et plus précisément sa face avant marque son appartenance à la marque aux chevrons, mais ses lignes se distinguent des autres modèles de la gamme. Conçue pour séduire sur les différents marchés internationaux, elle n'en oublie pas moins les avancées technologiques, avec notamment un nouveau moteur VTi 72 qui associe performances, consommation maîtrisée et durabilité.





Nouvelle
BMW Série 6
Gran Coupé

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire

LA BEAUTÉ RÉVÉLÉE.

Qu'y a-t-il de commun entre le spectacle d'une éclipse solaire et la première apparition devant vos yeux de la nouvelle BMW Série 6 Gran Coupé ? L'impression qui s'en dégage : saisissante et inoubliable. La vision de ce que BMW a de plus pur, le mariage parfait de l'élégance et de la puissance. Cette créature fascinante est le premier coupé quatre portes de l'histoire de BMW et réussit la synthèse exceptionnelle du sport et du confort. Pour faire plus ample connaissance avec ce nouvel astre du firmament automobile, rendez-vous chez Smeia et ses concessionnaires.

NOUVELLE BMW SÉRIE 6 GRAN COUPÉ.

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

Audi Cartonne Aux 24 heures du Mans



Audi vient de réaliser une performance historique aux 24 Heures du Mans. La marque aux anneaux a, certes réalisé un triplé, mais elle est surtout devenue la première à imposer un véhicule hybride dans l'histoire de la mythique course. À trois heures de l'arrivée, les quatre Audi R18 engagées dans la course étaient en tête avant qu'une Lola-Toyota ne dépasse la quatrième pour échouer au pied du podium. L'Audi R18 e-tron Quattro arrivée en tête était pilotée par le même trio qui a remporté l'édition précédente. Il était composé d'André Lotterer, de Benoît Tréluyer et de Marcel Fässler. La seconde place a été décrochée par l'autre Audi hybride, alors que la R18 ultra complète le podium. Il faut dire qu'après l'abandon de Toyota, les voitures Audi se sont livrées à une bataille fraternelle, en attendant la décision des stands.

Mercedes Classe A dévoile ses tarifs



Dévoilée au Salon de Genève et attendue en concessions en Europe à la mi-septembre, la nouvelle Mercedes Classe A a dévoilé ses tarifs. Le prix démarre à 24.900 euros pour la version essence A180 Blue EFFICIENCY de 122 chevaux,

qui est couplée à une boîte manuelle à six rapports. Marquant une réelle rupture avec son ancêtre, elle permet à la marque à l'étoile d'investir le segment des compactes premiums, qui est largement dominé par deux autres allemandes à savoir, la BMW Série 1 et l'Audi A3, qui a carrément donné naissance à ce segment. Mais si l'entrée de gamme en essence n'atteint pas les 25.000 euros, le prix des versions diesel, lui, grimpe rapidement. Avec la motorisation 180 CDI, la Classe A demande un montant minimum de 26.400 euros. Toutefois, celle dont les tarifs devraient atteindre des sommets et qui est attendue par les fans de la marque est sans conteste la version AMG, dont le prix devrait dépasser les 50.000 euros. Néanmoins, c'est le prix à payer pour toucher les étoiles !

Fiat 550 Italia made by Lazzarini

Le studio de design italien est allé au bout de sa folie et pas n'importe laquelle. Greffer un V8 Ferrari à une petite Fiat 500, il fallait le faire. Pour réaliser cet exploit, Lazzarini a opté pour le fameux V8 de la sublime Ferrari 458. Mais il n'a pas suffi de monter le bloc V8 de 4,5 litres de la Ferrari 458 Italia dans la petite Fiat pour obtenir la puissance de la supercar. D'autres modifications et adaptations ont été nécessaires, ainsi que l'ajout d'un nouveau kit carrosserie qui permet à la petite citadine italienne d'avoir une silhouette plus musclée. Elle a également été dotée de la suspension, ainsi que du différentiel et de la transmission de la 458 Italia. Il faut toutefois savoir que l'œuvre de Lazzarini Design développe 550 chevaux, au lieu des 570 de la Ferrari. Avec des modifications estimées autour de 450.000 euros, Lazzarini Design recherche actuellement un investisseur pour concrétiser ce projet.

550 ITALIA



VOTRE VOLVO S60 DRIVE 
PARCE QU'ON A TOUS DROIT AU LUXE



LA SEULE BERLINE QUI TIENT TOUTES SES PROMESSES

Motorisation Diesel • City safety • 8 Airbags • Système Start and Stop • Bluetooth intégré •
Aide au stationnement avant et arrière • Jantes en aluminium • Régulateur de vitesse •
Ecran multimédia 5 pouces.

VOTRE **VOLVO S60** DRIVE 
C'EST MAINTENANT

À PARTIR DE

309.000 ^{DH} _{TTC}

KM ILLIMITÉ
2 ANS DE GARANTIE

DRIVE 

La Renault Clio IV Des airs de DeZir



Longtemps attendue, la nouvelle Renault Clio a enfin été dévoilée sur le site de la marque et c'est un dispositif spécifique qui a été mis en place pour cela. La nouvelle citadine au losange réinterprète le design initié par le concept-car DeZir. Cette inspiration se manifeste principalement à l'avant, avec une face plus expressive, intégrant un losange plus imposant et qui est mis en valeur grâce à un fond noir brillant. Se voulant plus sportive, la Clio IV est plus basse, plus large et les passages de roues imposants. Bien qu'elle abandonne sa version 3 portes, la 5 portes cache bien son jeu et intègre les poignées près de la custode. L'intérieur également a été revu pour proposer une ambiance plus chaleureuse et surtout plus moderne. Sur le volet des motorisations, Renault a renouvelé sa gamme, avec en essence deux nouveaux venus, à savoir le TCe 90 et le TCe 120, qui allient bonnes performances et consommation contenue. En diesel également, la nouvelle génération EnergydCi a été améliorée, pour aller de pair avec les ambitions de la nouvelle Clio. Il faudra attendre septembre et le Mondial de Paris pour le premier bain de foule de la citadine phare de Renault.

L'Espagnol donne le ton

Fernando Alonso vient de mettre fin à la série des 7 vainqueurs différents qui sont montés sur le podium cette année en s'imposant à Valence et en remportant son 2e Grand Prix de l'année. Alors que le départ a été marqué par une lutte acharnée entre Vettel et Hamilton et un peu plus loin, entre Grosjean et Maldonado, la ligne d'arrivée a vu d'autres pilotes se battre pour décrocher la victoire finale. Ce qui a renversé la tendance est sans conteste l'accrochage entre Vergne et Kovalainen au 30e tour, ce qui

a nécessité l'intervention du Safety Car. Cette intervention a permis à Grosjean et Alonso de réduire l'écart avec Vettel, avant que ce dernier ne connaisse une panne de moteur, qui a permis à l'Espagnol de faire la course en tête. Conservant son avantage, Alonso a fini par remporter le Grand Prix d'Europe, suivi de Kimi Raikkonen et de Michael Schumacher, qui monte sur le podium pour la 1re fois cette année.

Sergio Pininfarina n'est plus

Le monde de l'automobile est en train de perdre ses figures emblématiques, l'une après l'autre. Après Scaglietti il y a quelques mois, c'est Sergio Pininfarina qui s'est éteint à l'âge de 85 ans. Fils de Battista « Pinin » Farina, il devient Pininfarina en 1961 et prend la tête de l'entreprise fondée par son père en 1966. Avant de donner la présidence à son fils Andrea, Sergio a dessiné de nombreux modèles pour différents constructeurs, italiens tout d'abord, tels que Lancia, Alfa Romeo et surtout Ferrari, mais d'autres marques ont eu l'occasion de collaborer avec lui. Respecté dans le monde du design, le père de la Testarossa a reçu plusieurs distinctions pour les belles œuvres qu'il nous a laissées après son départ. Alors qu'il avait reçu la Légion d'Honneur des mains de Valéry Giscard d'Estaing, Jacques Chirac l'a élevé au rang d'Officier de la Légion d'Honneur en 1997. Dix ans plus tard, comme ultime récompense, son nom a été inscrit dans l'Automotive Hall of Fame. Si Sergio Pininfarina n'est plus de ce monde, il vivra pour toujours, à travers ses œuvres.



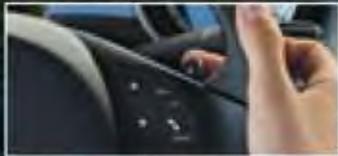
Je suis Giulietta. Mieux que des mots,
ESSAIE-MOI.



Photo non contractuelle

ALFA ROMEO GIULIETTA À PARTIR DE 240 000 dhs*

ALFA ROMEO GIULIETTA AVEC NOUVELLE BOITE AUTOMATIQUE ALFA TCT⁽¹⁾



PERFORMANCE : Double embrayage pour des changements de rapports rapides et précis en mode séquentiel ou automatique.

EFFICACITÉ : Réduction de la consommation et des émissions de CO₂ par rapport à une boîte de vitesses mécanique.⁽²⁾

TECHNOLOGIE : Interagit avec les autres systèmes électroniques dont l'Alfa D.N.A.

Giulietta



SANS CŒUR, NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES

(1) Disponible sur Alfa Romeo Giulietta en motorisations essence et Diesel 170 ch. Consommations mixtes de 4,5 à 5,2 l/100 km. Émissions de CO₂ de 119 à 121 g/km.
(2) Exemple pour le moteur 1.4TB MultiAir 170 ch avec boîte Alfa TCT : Émissions de CO₂ 121 g/km par rapport à 134 g/km pour une boîte mécanique. Consommation mixte : 5,2l/100 km par rapport à 5,8l/100 km pour la boîte mécanique.

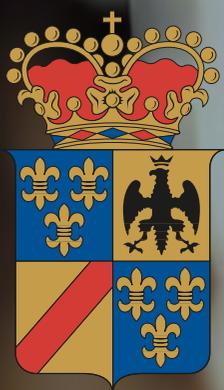


Succursales Fiat Group Automobiles Maroc s.a. Casablanca : Hicco Maroc - Joghé B6, Zérocent B6, Babouh Koudou - Tél : 05 22 25 48 99/98/94 - Marrakech : 300, Lot 9, Route Sidi M'hammad - Tél : 05 22 78 60 00
Réseau Fiat : Casablanca : Mouton Motors - 117 58 Emile Zola - Tél : 05 22 31 63 00/05 22 31 59 02 - Rabat : GMD - Av. Hassan II, Lot 9, Soc Viro, Route de Casablanca - Tél : 05 37 29 31 57
Agadir : Sebena Motors - 46, Bab Al Madina - Tazouita - Tél : 05 28 83 43 30/40 - Marrakech : Auto Hall Marrakech - Imme. Maroc, Route de Casablanca - Tél : 05 24 44 75 15/05 24 44 84 22
Mohammedia : Issa Achi - Bd Hassan II - Tél : 05 23 37 12 08/09 - Tanger : Auto Hall Tanger - 1, rue de Toub - Tél : 05 39 95 11 11/05 39 95 17 17 - El Jeddah : Jaf Centre Automobile - Tél : 05 23 14 05 37 - Kenitra : Vainco Motors - Tél : 05 37 37 65 89

Motors

Actu événement

par Youssef Bennour



VILLA D'ESTE®

LAGO DI COMO

Les italiennes se distinguent





M BY 5803

Le Concours d'élégance de Villa d'Este, rendez-vous incontournable des amateurs de voitures exclusives, a encore une fois tenu ses promesses. L'édition 2012, qui s'est déroulée les 26 et 27 mai, a été l'occasion pour le sponsor principal « BMW » de dévoiler sur les bords du lac de Côme un coupé baptisé BMW Zagato Coupé, créé avec le carrossier italien éponyme. Le rassemblement a permis aux spectateurs d'assister à un défilé d'autos toutes extrêmement rares et désirables. Outre les nouveautés modernes telles que la BMW Zagato Coupé ou encore l'Aston Martin nom de code AM310, plusieurs voitures cultes ont été primées à la hauteur de leur réputation et de leur prestige.







Alfa Roméo 6C 1750 GS de 1933

La récompense d'honneur est allée encore une fois à une Alfa Romeo, en l'occurrence la 6C 1750 GS de 1933. Un véhicule disposant déjà à l'époque d'un moteur à double arbre à cames en tête. Le bloc comprimé de 1.750 cm³ développe une puissance de 85 ch, ce qui est une belle prouesse pour l'époque. L'exemplaire qui nous intéresse est l'un des derniers produits de la sixième génération de l'Alfa Romeo 1750. Dévoilée en 1933 à Paris, l'auto remporte par la suite quelques prix de concours d'élégance, ainsi qu'une victoire de sa catégorie aux 24 Heures du Mans en 1935, avec une carrosserie plus légère, en aluminium. Cette version Gran Sport, avec un six cylindres en ligne à double arbre à cames en tête d'environ 105 ch (une mécanique

de pointe pour l'époque), a été produite à environ 250 exemplaires, sous divers types de carrosserie.

Alfa Romeo 4C

Présenté en avant-première au Salon de Genève 2011, l'Alfa Romeo 4C vient de remporter le prix du plus beau concept car au concours de la villa d'Este 2012. Esthétiquement, le coupé de la marque au Biscione ne pouvait trouver meilleure référence que l'emblématique 8C Competizione, qui a fortement inspiré le design de la proue et de la poupe. Cette dernière est joliment mise en valeur par le dessin très stylisé des feux arrière, dont les dix diodes électroluminescentes situées dans chaque optique font penser à des turbines. Le profil quant à lui fait plutôt penser à une Lotus Elise et se démarque par des flancs et une ligne d'épaules joliment sculptés.

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

Downsizing oblige, le concept car se contente d'un quatre-cylindres turbo essence de 1.75 l emprunté à la Giulietta Quadrifoglio Verde et couplé à un boîte à double embrayage TCT. Le système DNA (qui influe sur la cartographie moteur/boîte, l'amortissement,





l'assistance de direction et la réactivité de l'accélérateur) sera également présent et permettra d'optimiser la configuration de l'auto pour le sport ou bien de préserver un peu plus de confort et de facilité à la demande.

Avions Voisin C25

C'est une française qui a reçu le prix de l'automobile la mieux préservée d'avant-guerre : l'Avions Voisin C25, assemblée en 1935 et équipée d'un six cylindres en ligne de 3.0 litres.

Elle a été produite de 1934 à 1935, en 28 exemplaires, dont sept seulement ont reçu l'appellation Aerodyne. Cela signifiait que ces exemplaires-là avaient un toit coulissant, et pour que le mécanisme puisse fonctionner, il avait fallu redessiner la courbe du pavillon. C'est ce qui explique pourquoi un arc de cercle régulier a l'air de se dessiner du haut du montant A jusqu'au coffre. La ligne de cette C25, motorisée par un six cylindres en ligne, se démarque donc de la production de l'époque. En ce qui concerne l'intérieur, les inconditionnels du style art-déco apprécieront le tissu imprimé qui recouvre tout l'habitacle, des sièges aux portières.

Mercedes-Benz 300SL 1956

Preuve que ce modèle mythique de Mercedes fascine toujours autant, la 300 SL Gullwing, a reçu la distinction de la voiture la plus légendaire. Ce modèle, basé sur une voiture de compétition à succès, est célèbre pour être la première Mercedes équipée de l'injection d'essence. Elle était construite en acier à l'exception du capot, des portes et du coffre qui étaient en aluminium. Le coupé est doté de portes papillons, solution technique adoptée à cause du châssis tubulaire et du seuil élevé de la porte. L'entrée et la sortie de la voiture qui requièrent un peu de gymnastique sont facilitées par le basculement du volant.

Le moteur incliné à 50° à gauche pour permettre un capot bas est le trois litres six cylindres en ligne de la





berline, avec un système d'injection Bosch mécanique, qui doublait largement la puissance. Ainsi, de 115 chevaux en version carburateur, le moteur passe à 240 chevaux à 6.100 tr/min. Ce nouveau système permettait une vitesse théorique de 235 km/h, la transformant en l'automobile la plus rapide du monde à l'époque.

Lamborghini Countach LP-400

Quelle autre voiture pouvait concurrencer la fascinante Countach pour le prix du design le plus spectaculaire ? L'italienne, qui n'a pas laissé de marbre les membres du jury, a remporté haut la main cette distinction.

Présentée au Salon de Genève 1972, la Lamborghini Countach LP-500 affichait une ligne avant-gardiste, création de Marcello Gandini, qui s'est inspiré du prototype «Carabo» de Nuccio Bertone, sur base Alfa-Romeo 33. La LP500 (équipée d'un V12 tout alliage, 4 ACT, de 4,971 cm³, développant 440 chevaux) n'allait pas être produite telle quelle à cause de la fiabilité insuffisante du moteur. Donc, c'est avec une mécanique beaucoup plus robuste de 4 litres (3929 cm³, 375 chevaux) que la voiture entrait en production. Elle ne revendiquait pas moins de 295 km/h et seulement 22,8 secondes au kilomètre départ arrêté. Basse (1,07 m pour 1,80 m de large), le bolide se caractérisait également par sa légèreté, vu que son châssis tubulaire, autorisait un poids inférieur à 1.100 kilos.

BMW Zagato Coupé :

L'association de BMW et de Zagato peut en surprendre plus d'un, mais la marque à l'hélice affiche déjà à son compteur de nombreuses collaborations avec des designers transalpins, qui ont débuté en 1939 avec une BMW 328 revue pour participer au Mille Miglia. Pour l'instant, rien n'a filtré sur la motorisation sélectionnée pour animer l'engin qui a pour base la Z4.



Mais il se dit qu'il s'agirait du six-en-ligne 3.0 biturbo du Z4 35is. Évidemment, aucun chiffre concernant les performances de cet engin n'est donné. On sait juste que ce BMW Zagato Coupé est conçu « pour atteindre la plus grande vitesse maximale possible » et qu'il est homologué pour la route.

Côté design, on note un toit à double bossage, une calandre pleine de Z, des prises d'air caractéristiques des productions Zagato ou encore une poupe rebondie, arborant une grande surface vitrée.

Aston Martin nom de code AM310 :

Le concept AM310 d'Aston Martin, présenté à l'occasion du concours d'élégance de la Vila d'Este, préfigure la remplaçante de la DBS, attendue en 2013. Ce n'est pour le moment qu'un concept-car qu'a présenté la marque british, sous le nom de code Project AM310. Aucune révolution dans le style, mais une modernisation de l'arrière notamment et des feux avant, qui rappellent ceux de la Ferrari 458 Italia.

Côté matériaux, Aston Martin a fait un usage abondant de la fibre de carbone, aussi bien pour le châssis que pour la carrosserie. Sous le capot de ce concept-car, on retrouve la dernière génération du V12 maison, qui développerait un peu plus de 550 chevaux.

Aston Martin devrait présenter la version définitive de ce nouveau modèle, qui sera commercialisé en 2013, au concours d'élégance de Pebble Beach en Californie.

Lexus LF-LC

Ce concept car de toute beauté a été dessiné par les designers du studio Calty, installé à Newport Beach, en Californie. Arborant des lignes séduisantes, le coupé hybride 2+2 préfigure les codes stylistiques



qui caractériseront la vague des nouveaux modèles Lexus au cours des 24 prochains mois. Ainsi, les lignes dynamiques de la cabine se prolongent vers l'arrière du véhicule, par une intégration sculptée du thème de la calandre fuselée, qui répond à la face avant, tout en accentuant la largeur de la poupe. Les feux arrière adoptent un éclairage intérieur, pour créer une sensation remarquable de profondeur. L'arrière reçoit des feux arrière et antibrouillard intégrés, qui en formant un « L », guident le regard vers les quatre puissantes sorties d'échappement.

Techniquement, le LF-LC est animé par un moteur avant à propulsion et reçoit la dernière génération du système Lexus Hybrid Drive. Pour rappel, ce concept car avait remporté le titre de plus beau concept à Détroit.





Abarth

Scorpion attack

Présentée au grand public lors de l'Auto Expo de cette année, la marque italienne Abarth, importée par FGAM, a donné rendez-vous à la presse et à quelques autres fidèles de la marque sur le circuit Moulay El Hassan de Marrakech. Quoi de plus normal, pour une marque qui a d'abord fait ses débuts dans le monde de la course automobile ?





L'histoire de la marque au scorpion est d'abord celle d'un passionné autrichien, qui a eu la nationalité italienne en 1945 et a changé son prénom, Karl, par celui de Carlo. Après de malheureux accidents, il devient consultant technique, avant de créer l'« Abarth&Cie » en 1949 et se fait d'abord connaître grâce à ses pots d'échappement. L'Abarth 500 est née suite à une demande de Fiat, qui avait besoin de doper le moteur de son pot de yaourt pour le relancer.

L'Abarth 500 est née suite à une demande de Fiat, qui avait besoin de doper le moteur de son pot de yaourt pour le relancer.



Pour ce lancement, comme à son habitude pour les modèles sportifs des différentes marques du groupe, FGAM a opté pour le circuit de Marrakech, pour mettre en valeur la sportivité qui peut se dégager d'un aussi petit gabarit que celui de l'Abarth 500. Présentée en 2008 au Salon de Genève, elle remet au goût jour, l'esprit sportif de son ancêtre des années 60 pour le plus grand bonheur de ceux qui ont pu la conduire sur circuit et dont nous faisons partie.

Avant de prendre le volant de cette petite bombe bien piquante, une séance de briefing avec le seul et unique Alain Galzot s'impose, pour revoir quelques bases de

la conduite sur circuit. Position de conduite, freinage dégressif, trajectoires de courbes, entre autres, ont été évoqués. Pour appliquer ces quelques techniques et se familiariser avec le circuit, la gamme Alfa Romeo a été mise à la disposition de personnes présentes sur le Paddock. Au moment de monter à bord de l'Abarth 500, on ne peut que s'attarder sur son style et les spécificités qui la distinguent d'une Fiat 500.

Première différence, qui saute tout de suite aux yeux, c'est bien évidemment le logo du scorpion, qui prend la place de celui de Fiat au milieu de la calandre. À l'avant, elle affirme son caractère sportif, à travers notamment des prises d'air dotées d'une fente supérieure, d'un nouveau pare-chocs spécifique avec deux ouvertures des deux côtés pour garantir un bon afflux et une bonne sortie d'air aux intercoolers jumeaux utilisés. Plus musclée et plus agressive qu'une 500 badgée Fiat, la petite Abarth a droit à des jantes en 16 et 17 pouces dans différents styles, dans la continuité de ses intentions sportives, bien évidemment. Une fois installé au volant, on sent tout de suite l'ambiance racing propre à Abarth et qui a fait sa renommée depuis de longues années. Pour un bon maintien, en virage principalement, elle a été dotée de sièges enveloppants dessinés par Abarth, avec appuie-têtes intégrés, sur lesquels le scorpion a été brodé. La planche de bord emprunte quelques éléments à la course, à l'image du manomètre analogique pour la pression du turbo, lequel intègre un indicateur du système GSI* (Gear Shift Indicator), qui indique au conducteur le moment de changement de vitesse, par le biais de l'allumage

Plus musclée et plus agressive qu'une 500 badgée Fiat, la petite Abarth a droit à des jantes en 16 et 17 pouces dans différents styles, dans la continuité de ses intentions sportives, bien évidemment.

d'une diode LED. Pour une meilleure maîtrise de la voiture, un volant à trois branches, plus petit que celui de la version normale a été mis en place. Bref, tout comme à l'extérieur, la priorité a été accordée au côté





sportif.

Vient le moment d'affronter la piste, avec ses différentes chicanes et toutes les manœuvres qu'elles imposent. À la première sollicitation du pied droit, le 1.4 Turbo répond présent et délivre ses 135 canassons, qui s'épanouissent parfaitement sur le circuit, avec un bruit de moteur mélodieux. Enchaînant les tours, on peut rapidement se prendre pour un pilote chevronné. Mais si on y parvient sur les quelques lignes droites du circuit, la négociation des virages est plus appréhendée. Heureusement, on pouvait notamment compter sur le TTC (Torque Transfer Control), qui en améliorant le transfert du couple moteur aux roues, assure à l'Abarth 500 un bon comportement en virage.

Clou du spectacle, en plus de la Ferrari 430 et de l'Alfa Romeo 8C, l'Abarth Assetto Corse. Cette version ultime, exclusivement destinée à la course, qui cache sous son capot un 4-cylindres de 190 ch qui lui permet d'atteindre une vitesse maximale de 211 km/h, ce que nous n'avons pu vérifier, mais les sensations étaient au

rendez-vous. Conduite par Alain Galzot, qui a offert aux journalistes présents un baptême de piste, l'Assetto Corse incarne parfaitement l'esprit d'Abarth et nous plonge directement dans le monde de la course, où chaque geste est étudié et chaque trajectoire calculée au millimètre près. Comme quoi on peut être petit et jouer dans la cour des grands. L'Abarth 500 le prouve une fois encore, pour le plus grand bonheur des fans de la marque, de plus en plus nombreux sur notre marché.

Motors

Essai

par Ahmed Kseibati

VOLVO

au pays de
Roméo et Juliette



Afin de rivaliser avec les Audi A3 et Mercedes Classe A, le manufacturier de Göteborg a sorti de sa besace une compacte atypique : la nouvelle Volvo V40. Pétée de qualités, la suédoise met surtout en avant une plastique séduisante et un dispositif sécuritaire hors-normes. Pour jauger de la valeur de ce nouveau modèle, Gentlemen Drivers a été invité à en prendre le volant dans la région de Vérone. Récit.



Vérone est la ville de Vénétie la plus réputée, après Venise. Cette célébrité, Vérone la doit à l'histoire romantique de Roméo et Juliette, mais aussi à son arène, dans laquelle de grands spectacles lyriques sont donnés chaque été. C'est dans ce cadre idyllique, que nous avons effectué la prise en main de la dernière nouveauté de Volvo, la V40. Ce lancement s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de conquête de nouvelles parts de marché, surtout au niveau des segments à forte croissance, notamment les compactes et les familiales. À l'extérieur, pas de surprise, le design de la suédoise fait appel au langage stylistique de la marque, tout en se distinguant par davantage de dynamisme. La ligne générale reprend les traits des dernières productions suédoises, avec à l'avant de grandes optiques en goutte d'eau, encadrant une calandre mise en avant. Petite nouveauté, le bas du bouclier est plus travaillé et intègre deux lignes de diodes pour les feux diurnes. À l'arrière, les feux reprennent le design de ceux de la V60, mais en accentuant le trait.

À bord, l'aménagement typique des Volvo est de mise. Ainsi, on retrouve une planche de bord relativement massive, au dessus de laquelle trône un large écran tactile. La console centrale affinée, s'illustre par son ergonomie épurée. Bref, un habitacle sobre et très bien fini, dans la pure tradition de la marque.

Pour apporter un peu de gaieté, Volvo propose trois thèmes d'affichage pour ses compteurs entièrement numérisés. Le premier, classique, a été baptisé Élégance. Un second thème Éco permet au conducteur, grâce à l'"Éco-mètre", d'adopter la conduite la plus écologique possible. Enfin, le style Performance, avec son éclairage rouge, s'adresse aux plus sportifs. À cela s'ajoute le choix parmi sept ambiances lumineuses intérieures.

Identifiée comme break par son appellation, la V40 s'apparente plus à une compacte cinq places au niveau de l'habitabilité. D'ailleurs, la suédoise fait appel à la plate-forme de la précédente Focus, ce qui lui garantit une habitabilité correcte, mais sans plus, malgré une longueur de 4,37 m.

En tant qu'authentique Volvo, la V40 s'est placée en avant-garde en matière de sécurité, en intégrant deux innovations majeures : un système de détection des piétons qui freine la voiture à des vitesses inférieures à 50 km/h et l'airbag piéton, qui va amortir sa chute en cas de collision ! Le second dispositif fonctionne à l'aide de sept capteurs répartis dans le bouclier avant. Lorsqu'ils détectent un contact physique entre un piéton et la voiture, ils déclenchent, en quelques millisecondes, le déploiement d'un grand coussin gonflable qui, sous la forme d'une grande banane, recouvre un tiers du pare-brise, ainsi que les montants de baie. L'autre



En tant qu'authentique Volvo, la V40 s'est placée en avant-garde en matière de sécurité, en intégrant deux innovations majeures



réaction en chaîne salutaire est le redressement du capot, selon un angle moins agressif pour le piéton. De série sur toutes les versions, ce système constitue une véritable prouesse technologique, car le coussin gonflable est soumis à un environnement - chaleur, humidité et froid intense - bien plus contraignant qu'à l'intérieur d'un véhicule.

À cette innovation maison s'ajoutent des équipements déjà connus, à l'image du City Safety Assist. Ce radar de proximité freinant automatiquement l'auto en cas de choc imminent a été amélioré, puisqu'il est opérationnel jusqu'à 50 km/h contre 30 km/h auparavant. Ce n'est pas tout, puisque la V40 propose également le Bliss (surveillance d'angle mort et de véhicules en approche), le régulateur de vitesse actif, l'alerte de franchissement de ligne ou encore un système inédit d' « Alerte Trafic en Marche Arrière ».

Nous avons eu l'occasion d'essayer les motorisations

D2, D4 diesel et T4 essence. La première est un bloc 1.6 l de 115 chevaux, associé à une boîte mécanique à 6 rapports. La consommation annoncée est de 3,6 l/100 km et les émissions de CO₂ se limitent à 94 g/km. Ce bloc peut sembler séduisant sur le papier, mais déçoit dans la pratique. Mou en dessous de 1.800 tours, il manque de punch et s'avère pénalisé par la boîte manuelle à l'étagement trop long.

Le D4 apparaît comme une meilleure proposition. Ce cinq cylindres 2.0 développe pas moins de 177 chevaux et 400 Nm de couple. Pour ce qui est des performances, le 0 à 100 km/h est avalé en 8,3 s avec la boîte automatique. La consommation se chiffre à 5,2 l/100 km et les émissions à 136 g/km. Plus cohérent, et surtout mieux servi par une douce transmission automatique, ce bloc s'avère plaisant, apportant puissance, souplesse et surtout discrétion. Ce sont des aptitudes que j'ai énormément appréciées tout au long de mon essai et qui font de la V40 D4 une

compagne plaisante lors des grands trajets. Enfin, le T6 essence doté d'une cavalerie de 180 ch et de l'apport de la suralimentation s'est distingué par ses réponses vigoureuses à chaque sollicitation de la pédale de droite et son appétit mesuré, grâce à la technologie Start/Stop.

Sur l'itinéraire partiellement sinueux que nous avons emprunté, la suédoise a fait montre d'un comportement routier d'excellente facture. Avec son châssis neutre et équilibré, elle affiche de très honnêtes aptitudes dynamiques, doublées d'un confort de marche satisfaisant, même si les suspensions ne filtrent pas parfaitement les remontées sèches.

Au terme de cette rapide prise en main, l'heure est à la satisfaction, au regard des excellentes prestations de la nouvelle V40. Originale, performante et richement dotée, cette suédoise justifie ses ambitions.

Un système de détection des piétons qui freine la voiture à des vitesses inférieures à 50 km/h et l'airbag piéton, qui va amortir sa chute en cas de collision !



VOTRE VOLVO XC60 DRIVE *e*
ENSEMBLE, PRENONS DE LA HAUTEUR



EN 2012, PRENEZ LE POUVOIR À BORD D'UN VRAI SUV

Motorisation Diesel • City safety • 8 Airbags • Système Start and Stop • Bluetooth intégré •
Aide au stationnement avant et arrière • Jantes en aluminium • Régulateur de vitesse •
Ecran multimédia 5 pouces.

VOTRE **VOLVO XC60** DRIVE *e*
C'EST MAINTENANT

À PARTIR DE

369.000 ^{DH} _{TTC}

KM ILLIMITÉ
2 ANS DE GARANTIE

DRIVE *e*

par Amal Razine

FIAT Freemont

Un italien bien costaud

Si les Italiens nous ont habitués à la finesse et au raffinement, le Fiat Freemont est venu briser ce stéréotype. Avec son allure imposante et ses dimensions américaines, c'est le premier SUV de la marque qui est né de l'alliance avec Chrysler. Découvert par le public marocain à l'occasion de l'Auto Expo, quelques journalistes et autres invités de Fiat Maroc ont eu l'occasion de le découvrir davantage lors des essais qui ont eu lieu au Mazagan.





Avec ses 20 cm de garde au sol, il n'aura aucun mal à vous conduire sur des chemins bien caillouteux.

Alors que les premiers véhicules ont déjà été livrés à leurs heureux propriétaires, qui ont passé commande durant le Salon de Casablanca, Fiat Group Automobiles Maroc (FGAM) a réuni journalistes, concessionnaires et invités lors d'une journée d'essais encadrée par les équipes d'Alain Galzot, qui sont toujours présentes pour les différents essais.

Alignés sur le parking, les véhicules étaient partagés en deux groupes, celui des 4x2 et celui des 4x4, qui devraient représenter l'essentiel des ventes.

Esthétiquement, les gènes américains du Freemont ressortent, notamment à travers ses dimensions et son gabarit imposants. À l'avant, il se veut agressif, mais n'oublie pas d'être élégant, grâce à la calandre en nid d'abeille avec ses éléments chromés qui entourent le logo Fiat. Le bouclier et le pare-chocs ont été redessinés pour le distinguer de son cousin de chez l'Oncle Sam. De profil, il exhibe ses formes athlétiques, avec des passages de roues bien marqués et pour donner l'illusion d'une seule vitre qui s'étend le long de la carrosserie, les portières du Freemont ont eu droit à des montants noirs. Bien qu'il fasse près de 5 mètres et qu'il soit imposant esthétiquement parlant, il ne donne pas du tout l'impression d'être encombrant.

À l'intérieur et c'est là où le Freemont se distingue, il offre une finition de qualité, certes, mais son point fort est bien évidemment la modularité et l'habitabilité, qui feront bien des jaloux sur ce segment. Avant toute



chose, Fiat a procédé à l'installation de portes à 90°, qui facilitent l'accès à la 2e rangée de sièges, qui est rabattable et coulissante. Avec ses 7 places de série, le Freemont dispose également d'une 3e rangée, avec deux sièges individuels.

Fini d'observer et d'être à l'affût du moindre faux pas, le premier convoi en AWD (All-Wheel Drive) prend le départ et il est temps de les rejoindre. Cette version 4 roues motrices du Freemont est restée dans l'ombre jusqu'à ce que la version 4x2 ait fait ses preuves en Europe et lui ait préparé le terrain. Le terrain justement, le Freemont AWD est fait pour. Animé par le 2.0 M-Jet de 170 ch, le SUV italien est équipé de série d'une boîte automatique bien américaine, qui ne répond pas tout de suite aux sollicitations du pied droit.

Certes, l'italien ne se veut pas franchisseur de l'extrême, mais avec ses 20 cm de garde au sol, il n'aura aucun mal à vous conduire sur des chemins bien caillouteux et c'était d'ailleurs le but de l'itinéraire concocté par l'organisation au milieu d'un parcours de golf. Si sur le green, la pelouse bien taillée est la règle, le Freemont lui, a eu droit à cailloux, sables, arbres et autres branches, mais ce n'est pas cela qui déstabiliserait ce téméraire de la route.

À la différence du 4x4, la version 4x2 et sa boîte manuelle à 6 rapports fait amplement profiter des 170 chevaux du moteur et réussit également à faire oublier son poids, qui frôle les 1.900 kilos. Pour sa commercialisation au Maroc, le Freemont se négocie à partir de 320.000 DH, mais ce n'est pas cher payé un mélange des cultures qui fait de plus en plus d'adeptes.





Lamborghini

Aventador J

Jouissance automobile

La Lamborghini LP700-Aventador 4 est déjà une machine incroyablement féroce. Elle embarque un exceptionnel 12 cylindres et se distingue par un style qui transpire la testostérone. Mais cela n'a pas empêché les concepteurs à Sant'Agata Bolognese d'imaginer un concept encore plus spectaculaire, dénommé le concept Aventador J. C'est là un véritable coup de maître, puisque l'engin a été l'une des attractions du Salon de l'Automobile de Genève 2012.



Motors



Lamborghini
Aventador J

AUTOCONCEPT



Le J évoque la P400 J de 1970, une évolution tournée vers la compétition de la légendaire Miura. Cependant, la carrosserie radicale, dépourvue de toit et de pare-brise, rappelle surtout un autre prototype, le Concept S de 2006, qui avait été élaboré sur la base du coupé Gallardo.

Esthétiquement, l'Aventador J, n'est, ni plus ni moins, qu'une Lamborghini Aventador sans toit, ni vitres, et pourvue d'un rétroviseur central façon périscope, d'un aileron arrière en carbone et d'un spoiler carbone plus agressif. Le carbone, on en retrouve également sur les monstrueuses jantes de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière et sur les baquets, dont même le revêtement inaugure un textile composite inédit, baptisé Carbonskin.

Parce qu'il y a seulement deux petits déflecteurs d'air à l'avant des sièges et pas de toit, le conducteur et le passager doivent porter des vêtements appropriés. Un équipement de motard, casque et vêtement chaud, est vivement recommandé pour résister aux projections de gravillons et aux intempéries. Les occupants devront également s'accommoder de l'absence de radio, de système de navigation et de la climatisation !

Sous le capot arrière, on retrouve le V12 de 6,5 l de la LP 700-4 de l'Aventador, dont les 700 ch devraient distiller plus de sensations à bord de cette furie. L'ultra-rapide boîte ISR (« Independent Shifting Rods »), la transmission intégrale permanente et la suspension confiée à des combinés ressort/amortisseur à poussoir permettent d'exploiter ce potentiel à fond dans des conditions de maniabilité optimales. Il va sans dire que les envolées lyriques du prestigieux moteur seront plus audibles pour le grand bonheur des mélomanes. Dernier détail et non des moindres, l'Aventador J est vendue et homologuée pour une utilisation routière. Mais ce modèle est destiné à ne demeurer qu'un exemplaire unique. De quoi ajouter encore à l'exclusivité et à la valeur d'un super car déjà exceptionnel...



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



Mulsanne DIAMOND JUBILEE



La voiture des rois

Comme son nom l'indique, cette édition spéciale de la Bentley Mulsanne fête le jubilé de diamant de la reine Elizabeth II. Pour les 60 ans de règne de « The Queen », 60 exemplaires seulement de cette édition très limitée, seront produits. La marque anglaise ou plus précisément sa division artisanale, qui est au service de la famille royale depuis 1760, rend une nouvelle fois hommage à Elizabeth II et permettra à quelques privilégiés de se rapprocher de la reine à travers plusieurs détails extérieurs et intérieurs également.





Mulsanne DIAMOND JUBILEE

La Bentley Mulsanne a été dessinée par le designer belge Dirk van Braeckel, qui s'occupe désormais du design de Bugatti, les deux marques faisant partie du groupe VAG. Pour remplacer l'Arnage, il fallait un modèle qui « rappelle le passé sportif de la marque, mais aussi des lignes traditionnelles chères à Bentley ». Il faut dire qu'entre lignes classiques et autres plus contemporaines, l'ensemble fait rêver.

Développée en Grande-Bretagne et plus précisément à Crewe, la Mulsanne surpasse celle qui l'a précédée, grâce à une nouvelle plateforme, bien que cela ait été difficile, sachant que l'Arnage frôlait la perfection. « Home made », elle a su préserver ce qui a toujours fait le charme des Bentley, avec leur côté british poussé à l'extrême, tandis que d'autres modèles, comme la Continental GT s'euro-péanise, mais chacune a son propre public, bien évidemment. Inutile de préciser que les matériaux utilisés sont des plus nobles et que les fausses notes n'ont aucun lieu d'être.

Cependant, si cette Mulsanne paraît déjà exceptionnelle et très exclusive, elle peut le devenir davantage en passant entre les mains du carrossier et préparateur attitré de la marque, à savoir Mulliner. Fournisseur des

carrosses de la famille Windsor depuis 1760, il a livré à la reine la Bentley State Limousine en 2002 pour son jubilé d'or. 10 ans plus tard, pour le jubilé de diamant, Mulliner devait marquer le coup et ses artisans ont, une nouvelle fois, fait preuve d'un sens du détail et d'une perfection impressionnante.

Mise à part la reine Victoria en 1897, la reine Elizabeth II est le seul monarque de Grande-Bretagne à célébrer son jubilé de diamant, autant dire que c'est un événement de taille et dont les célébrations ont dépassé les attentes. Célébré du 2 au 5 juin dernier, le jubilé a été marqué par nombre de manifestations. Toutefois, l'une des plus belles célébrations, qui est d'envergure internationale, est celle de Mulliner, qui



Cylindrée : 6.8L V8 32S + 2 turbos
Puissance : 512ch - 4200tr/min
Couple : 1029 Nm - 1750tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 2585 kg
Dimension : 5.58/1.93/1.53 (L/I/h)
Réservoir : 96 l
Volume coffre : 445 l
Pneumatique : 265/45 R 20

Performances globales

Vitesse max : 296 km/h
0 à 100 : 5.1 s
Consommation : 25.7/11.5/16.9 l/100
Autonomie : 471 km



Mulsanne
DIAMOND JUBILEE

prouve sa loyauté envers la Famille Royale et montre son savoir-faire, à travers une édition spéciale de la Bentley Mulsanne, nommée Diamond Jubilee Edition. Produite à 60 exemplaires seulement, chacun représente une année de règne, elle a été présentée pour la première fois au Salon de Pékin, vu que la Chine est le plus gros marché pour Bentley, bien devant les États-Unis et comme si elle n'était pas assez exclusive, la Mulsanne dépasse toutes les attentes dans sa version Diamond Jubilee Edition.

Pour se distinguer des autres Bentley, cette édition spéciale arbore une couleur spécifique, qui est en réalité une combinaison de nuances entre le rouge, le blanc et le bleu, soit les couleurs du drapeau britannique.

Dans l'habitacle, des artisans ont été triés sur le volet pour accomplir des assemblages à la main qui nécessitent au minimum un mois de travail. Il faut dire que le résultat en vaut largement la peine. Alors que dans la Mulsanne « normale », les occupants ont droit aux bois les plus rares, à des selleries fines et à des touches de chrome, la Diamond Jubilee Edition a, en plus, des broderies en or sur les appuie-têtes. Également en or, l'inscription « Diamond Jubilee » est visible au-dessus de la console centrale, alors que des coussins spéciaux ont été réservés aux passagers arrière.

Sous le capot également, l'assemblage des 700 pièces du moteur se fait à la main en à peu près 26 heures et comme le veut la tradition, chaque mécanicien appose son nom sur le moteur.

La Diamond Jubilee reprend le V8 de 6,7 l qui, grâce

à deux turbos, affiche une puissance de 512 ch pour un couple hallucinant de 1.020 Nm, disponible dès 1.750 tr/min. L'exercice du 0 à 100 km/h se fait en 5,3 secondes et la vitesse de pointe n'est pas loin d'atteindre les 300 km/h. Néanmoins, dans un tel confort et plongé dans cette ambiance luxueuse, cela ne se ressentira pas !

La soixantaine de propriétaires qui pourront se procurer cette édition spéciale se rapprocheront un peu plus de la reine Elizabeth II et la célèbreront eux aussi à leur manière, à travers cette Diamond Jubilee.





TOYOTA

L'HYBRIDE n'a pas besoin de prise !

Oui la batterie Toyota hybride se recharge en roulant.

En effet, les véhicules Toyota hybrides sont équipés d'un système qui récupère l'énergie à partir des roues et du moteur essence, rechargeant ainsi la batterie pendant que vous roulez.



Auris Hybride

Prius Hybride

Yaris Hybride

LE FUTUR, C'EST MAINTENANT.



Rejoignez-nous sur 
facebook.com/ToyotaDuMarocOfficiel

www.toyota.co.ma

**Today
Tomorrow
Toyota**

Motors

Auto Exception

par Amal Razine



AUDI R8 GT Spyder



Série très limitée

Après le succès rencontré par la R8 GT, Audi a mis sur le marché sa version découvrable, la R8 Spyder GT. Produite à 333 exemplaires, seulement, elle perd certes son toit, mais gagne en puissance et procurera aux rares acquéreurs des sensations incomparables. Allons à la découverte d'un modèle qui donnera le tournis à bien plus d'un.





AUDI R8 GT Spyder

Cylindrée :	5.2L V10 405 inj. directe
Puissance :	500ch - 8000tr/min
Couple :	530 Nm - 6500tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1720 kg
Dimension :	4.44/1.91/1.25 (L/I/h)
Réservoir :	80 l
Volume coffre :	100 l
Pneumatique :	235/35 R 19 - 295/30 R 19

Performances globales

Vitesse max :	313 km/h
0 à 100 :	4.1 s
Consommation :	22.7/10.4/14.9 l/100
Autonomie :	446 km

Dès son apparition, l'Audi R8 n'a laissé personne indifférent. Ce succès lui a permis de lancer de nouvelles déclinaisons, qui ont trouvé preneur partout dans le monde. C'est le cas de la R8 GT et plus exactement de la Spyder, qui a été dévoilée l'année dernière aux 24 Heures du Mans. Plus légère et plus puissante, elle est surtout aussi exclusive que le coupé, avec ses 333 exemplaires. Ce qui est sûr, c'est qu'il n'y en aura pas pour tout le monde !

Sportivité et agressivité étant les maîtres-mot de la Spyder GT, elle intègre nombre d'éléments qui lui permettent d'affirmer ses intentions. À l'avant, la calandre Singleframe a une toute autre allure que sur les autres modèles de la marque, grâce notamment à la présence d'importantes prises d'air, qui l'entourent des deux côtés. Plus on l'observe, plus elle nous impressionne. En effet, à travers ses feux imposants et son capot nervuré, elle respire la sportivité, ce qui



est normal pour une voiture qui porte le sigle GT. Sur les côtés du pare-chocs, des petits boomerangs ont été intégrés pour accentuer le côté dynamique de la R8 Spyder GT. De profil, les flancs creusés ont, en plus de l'effet visuel, un effet de canalisation de l'air vers les disques de frein et pour la distinguer d'une R8 Spyder « normale », plusieurs insignes GT en rouge font leur apparition sur la carrosserie. À l'arrière, elle fera passer à bien des conducteurs l'envie de la doubler grâce, notamment, à ses sorties d'échappement rondes, son imposant becquet, à un diffuseur élargi et à des feux arrière à LED, qui lui donnent une signature lumineuse unique. Pour celui qui cherche davantage à se distinguer, Audi propose en option un cadre de

pare-brise en fibre de carbone mat.

Cependant, les principaux changements de la R8 Spyder GT par rapport à la version coupé ne peuvent pas être visibles à l'œil nu, bien qu'elles utilisent la même plateforme. Les ingénieurs d'Ingolstadt ont imposé à la découvrable une cure minceur, avant de dévoiler ses formes au monde entier. En utilisant la technologie ultra-légère d'Audi, ils ont réussi à lui faire perdre 85 kg pour un poids total d'à peine 1.640 kg. Pour ce régime imposé, plusieurs matériaux ont été utilisés, à l'image de l'aluminium pour la structure, le magnésium ultra-léger pour le châssis du moteur, le couvercle de la capote et les grands panneaux latéraux à l'arrière sont fabriqués en polymère renforcé de





AUDI R8 GT Spyder

fibres de carbone (CFRP), ainsi que le spoiler modifié à l'avant, l'aile arrière fixe et le nouveau pare-chocs arrière, sans oublier la capote. Cette dernière en tissu doux demande 19 secondes pour se découvrir ou au contraire se couvrir, à une vitesse qui ne doit pas dépasser les 50 km/h.

Pour ce qui est de l'intérieur, si l'on parle de qualité de finition pour les autres modèles de la marque, la R8 Spyder GT est un autre monde, où la moindre fausse note raisonne très fort, mais heureusement, les designers allemands connaissent par cœur la partition. Fait en fibre de carbone mat, un grand arc entoure l'habitacle du conducteur, qui se retrouve dans une cellule « monoposto » (monoposte), distinctive de l'Audi R8. Soucieux d'offrir à leurs 333 acquéreurs une conception structurée et ergonomique, les designers s'attardent sur chaque détail et le résultat n'en est que meilleur. Cuir, alcantara, sièges baquets, cadrans blancs et logos R8 GT, Audi offre à la fois une ambiance chic et sportive. La sono est une fois encore signée Bang

& Olufsen, mais s'il y a une sonorité que le conducteur et son passager préfèrent, c'est sans conteste celle du V10 FSI.

Grâce à ce V10 de 5,2 litres dont la puissance culmine à 560 ch, la R8 Spyder GT abat le 0 à 100 km/h en 3,8 secondes, alors que la vitesse de pointe dépasse les 300 km/h pour atteindre, exactement, 317 km/h. L'impressionnant 10 cylindres d'Audi est couplé à la boîte automatique R-tronic à 6 rapports, qui compte deux modes automatiques et un manuel, qui procurera plus de sensations aux conducteurs qui peuvent utiliser les palettes au volant pour changer les rapports. Grâce au Quattro, la majorité de la puissance est délivrée aux roues arrière, mais il envoie aussi une puissance supplémentaire à l'essieu avant si la situation l'exige, assurant à la GT une stabilité dans les virages.

Produite à seulement 333 exemplaires, comme précité, l'Audi R8 Spyder GT est vendue à 207.800 euros, mais c'est le prix à payer pour faire partie du club très fermé des possesseurs de cette GT décapotable hors norme.



Audi e-tron

L'avenir de la
mobilité électrique



ultra, e-tron et quattro® :
le triplé Audi.

**Audi remporte les 24h du Mans 2012
avec une technologie hybride.**

Audi écrit une nouvelle page de l'Histoire automobile. L'Audi R18 e-tron quattro® est la première voiture hybride à remporter la mythique course des 24 heures du Mans grâce à la récupération d'énergie au freinage. Un succès qui vient couronner plus d'un siècle d'innovations et de recherches. Cette dynamique constante vers le progrès et la performance est la quintessence de l'identité Audi, « l'avance par la technologie ».

www.audi.ma - info@audi.ma - www.facebook.com/marocaudi

Audi Sport
Vorsprung durch Technik



Motors

Auto Nouveauté

par Amal Razine

PORSCHE

Cayenne GTS



Une alternative diabolique

C'est en 2002 que Porsche, dont la réputation a été bâtie grâce à des modèles comme la Carrera, prend le risque de lancer un SUV, auquel le nom de Cayenne a été donné. Mais les ingénieurs de Porsche n'oublient pas de lui transmettre les gènes sportifs de la marque, avec des versions dont la puissance peut grimper jusqu'à 500 ch.



PORSCHE

Cayenne GTS

Si cela était incompatible au départ, les 4x4 sportifs ont rapidement trouvé leur public et il faut dire que le choix s'élargit davantage chaque année avec notamment chez BMW les X5M et X6M, le FX d'Infiniti ou encore le ML 63 AMG. Aujourd'hui, après le succès de la 1ère génération à travers ses différentes versions plus sportives les unes que les autres, la seconde génération du SUV, qui a d'abord semé le trouble dans l'esprit des « porschistes », avant qu'ils ne l'adoptent, suit le chemin de la précédente, avec des versions toujours aussi sportives.

Dernier-né de la famille Cayenne c'est le GTS (Gran Turismo Sport) vient se situer entre la version S et la version Turbo et s'il présente une sorte d'alternative à ses deux versions, il se distingue ceci dit par plusieurs éléments qui lui sont propres, que ce soit à l'extérieur ou dans l'habitacle.

Dévoilée au Japon lors du Salon de Pékin, la GTS a su se trouver une place de choix au milieu des 5 autres variantes qui existaient déjà. Pour cela, la GTS a su capitaliser sur les atouts qui ont fait et font toujours les beaux jours de la S et de la Turbo. À cette dernière,

elle a emprunté ses diodes flottantes, ses prises d'air élargies, ses jantes noires, son impressionnante quadruple sortie d'échappement qui n'est pas là que pour faire joli. Pour se distinguer et affirmer sa sportivité, dont personne ne doute à la simple évocation de son nom, le traitement du Cayenne GTS a été poussé à l'extrême. En effet, il a eu droit à des bas de caisse prononcés couleur carrosserie, des passages de roue élargis et la poupe a accueilli un nouveau béquet à double aileron spécifique. Autant dire que le GTS n'est pas là pour rigoler et on peut deviner ses intentions sportives au premier regard. Mais s'il joue la carte de la sportivité et de l'agressivité, il n'en oublie pas moins de rester dans la fluidité et le dynamisme avec un Cx de 0,37.

Pour rester dans cette même ambiance, la sportivité règne en maître dans un habitacle où il est difficile, si ce n'est impossible, de trouver des fausses notes. Dès que la porte s'ouvre, nul doute que c'est une Porsche.



Cylindrée : 4,8 l - 8 cyl. en V
Puissance : 420 ch - 6500tr/min
Couple : --- Nm - ----tr/min
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 2160 kg
Dimension : 4.84/1.95/1.68 (L/I/h)
Réservoir : 70 l
Volume coffre : 670 l
Pneumatique : 245/35 R 20 - 295/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 261 km/h
0 à 100 : 5,7 s
Consommation : 10,7 l/100
Autonomie : --- km

PORSCHE

Cayenne GTS



Le contact est toujours à gauche, comme dans la course automobile d'antan où cela faisait gagner des dixièmes de seconde. Toujours dans le souci de se démarquer, mais tout en respectant les codes de la marque, la GTS intègre une nouvelle console centrale inspirée de la Carrera GT, qui remonte vers l'avant et où les principales commandes ont été regroupées pour un maximum d'ergonomie. Dans un esprit sportif recherché par la GTS, le poste de conduite est, lui, centré vers le conducteur, qui a également droit à un nouveau volant et qui se retrouve face au tableau de bord typique de Porsche, avec ses 5 instruments ronds. Les occupants de cette dernière variante du Cayenne apprécieront les sièges sport à l'avant avec cuir et alcantara qui sont de série et qui sont réglables selon 8 positions.

Cependant, quand il s'agit d'une voiture badgée GTS, le volet le plus important concerne le comportement et les performances de celle-ci. Sportif, certes, mais ne devant pas oublier son côté SUV non plus, il a été doté du PASM, qui est un système électronique qui ajuste

la force d'amortissement, de manière permanente et active, en fonction du profil de la route et du type de conduite. Concrètement, le PASM assure au Cayenne GTS plus de rigidité et la caisse est abaissée de 24 mm par rapport à la S.

C'est sous le capot que la boîte à sensations se cache. Le V8 atmosphérique de 4,8 L développe une puissance de 420 ch pour un couple de 515 Nm, grâce à l'injection directe d'essence (DFI) et au VarioCam Plus qui associe le calage variable des arbres à cames d'admission et la levée variable des soupapes d'admission. La vitesse de pointe du Cayenne GTS atteint les 261 km/h alors qu'il abat le 0 à 100 km/h en 5,7 secondes, soit mieux qu'une S, mais pas aussi bien qu'une Turbo. Si ces chiffres peuvent impressionner, un autre le fera encore plus et c'est celui de la consommation moyenne située autour des 10,7 l/100 km, grâce notamment au Start & Stop. Une fois encore, Porsche enrichit le catalogue du Cayenne, qui compte des versions essence, diesel ou encore hybride, mais cette dernière porte le sigle mythique de GTS, qui lui assure de beaux jours.

LA CRÉATION
est une *Richesse*



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

Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

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



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

par Amal Razine



Active Hybrid 5





L'hybride by BMW

Si à leur apparition, les modèles hybrides se distinguaient par un look particulier, aujourd'hui, c'est loin d'être le cas. Tous les constructeurs s'y mettent et si la réduction des émissions de CO2 et la protection de l'environnement sont les principales préoccupations, le design tient un rôle grandissant dans le choix des modèles au moment de l'achat. BMW l'a bien compris et le charme de la Serie 5 est resté intact, alors qu'elle est devenue plus écolo !



Active Hybrid 5



Après la Série 7 et le X6, la gamme ActiveHybrid de BMW accueille un nouveau modèle, la Série 5, investissant ainsi le créneau des familiales premium hybrides aux côtés de la nouvelle Audi A6 Hybrid, de l'Infiniti M35h et de la Lexus GS450h. Pour se démarquer et sortir du lot, la bavaroise peut tout d'abord compter sur son look, toujours aussi apprécié, mais également grâce à ses performances qui décoiffent certaines de ses concurrentes, grâce notamment à la dernière génération de la technologie ActiveHybrid, qui gère intelligemment l'énergie. Il faut dire aussi que les motoristes allemands ont fait fort en accouplant pour la première fois un 6-cylindres en ligne, un moteur électrique et une boîte automatique 8 rapports.

L'ActiveHybrid 5, conserve bien évidemment la ligne de la Série 5, dont l'élégance et la sportivité ne sont plus à prouver. Capot nervuré, double haricot et autres éléments viennent affirmer son appartenance à la famille BMW, mais pour la distinguer de la Série 5 thermique, elle reçoit quelques touches spécifiques, pour mettre l'accent sur sa particularité. Le premier

élément qui saute aux yeux n'est autre que la signature « ActiveHybrid5 », qui est apposée sur les montants arrière. À l'avant, si les naseaux chers à BMW gardent leur dessin, ils ont droit ceci dit à des lames galvanisées, alors que l'on retrouve l'autre signe distinctif extérieur de cette familiale au niveau des embouts d'échappement en chrome mat. Pour aller de pair avec son caractère sportif, elle peut recevoir en option, des jantes streamline en alliage léger de 18" qui, avec leurs qualités aérodynamiques, ont un effet autre que visuel. Pour souligner ses lignes, elle est la seule Série 5 à avoir droit à la couleur Bluewater métallisée. Au moment d'ouvrir la portière de cette écolo chic, l'inscription « ActiveHybrid » est présente sur les caches des marchepieds et en jetant un coup d'œil à la console centrale, on peut également voir celle inscrite sur la plaquette en aluminium. Mais de manière générale et à part ces petites inscriptions, l'intérieur est semblable à celui de la Série 5. Pour ce qui est de l'équipement, il intègre désormais le système de navigation Professional, ainsi qu'une climatisation



Cylindrée : 6 Cylindres en V + Moteur électrique 2.979 cm³
Puissance : 306 ch + 55 ch
Couple : 450 Nm
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1850 kg
Dimension : 4.89/1.86/1.46 (L/l/h)
Réservoir : -- l
Volume coffre : 375 l
Pneumatique : ---

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.9 s
Consommation : 6.4 l/100
Autonomie : --- km



Active Hybrid 5



automatique à 4 zones et une climatisation d'appoint, mais bien évidemment la liste des options, systèmes d'aides à la conduite en tête, est la même que celle de la Série 5 thermique.

Si les designers de BMW mettent en valeur, une fois encore, leur savoir-faire, pour cette ActiveHybrid, les yeux sont tournés vers les motoristes qui avaient la lourde tâche de mettre au point une voiture éco, certes, mais également puissante. Pour cela, c'est le 6-cylindres de la 535i qui a été choisi avec sa technologie BMW TwinPowerTurbo et ses 306 ch pour être accouplé à un moteur électrique. Ce dernier, alimenté par une batterie lithium-ion à haute performance, intégrée dans le coffre à bagages, développe une puissance de 55 ch. La boîte auto à 8 rapports se charge de transmettre la puissance cumulée aux roues arrière. En somme, nous avons des performances de sportive avec des consommations de carburant de petites citadines grâce, bien évidemment, à la technologie BMW ActiveHybrid, qui assure la gestion intelligente

de l'énergie. Explicitement, le moteur électrique joue le rôle d'un générateur durant les phases de décélération et de freinage et pendant les accélérations, il a plutôt un effet boost pour épauler le moteur essence. Lorsque le mode ECO PRO est enclenché, le moteur thermique peut être coupé et entièrement découplé de la chaîne cinématique jusqu'à une vitesse de 160 km/h. Lors d'immobilisation dans les embouteillages ou aux feux, la fonction Hybride Start & Stop évite au moteur de tourner au ralenti. Pour ce qui est des performances, avec une puissance totale de 340 ch, l'ActiveHybrid 5 abat le 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes pour une consommation mixte située autour des 6,4 l/100 km. Pour se procurer cette belle sportive qui joue à fond la carte éco, il faut compter au minimum 69.000 euros. Mais le plaisir n'a jamais eu de prix... et notre planète non plus.

L'ÉTÉ SERA SHOW.



NOUVEAU MINI ROADSTER. CHAQUE JOUR, UNE NOUVELLE AVENTURE.

Cet été, les nouvelles MINI sont de sortie pour faire admirer leur magnifique silhouette. Embarquez à bord du MINI Roadster et laissez le soleil vous guider sur les plus belles routes marocaines. Au volant du MINI Coupé, vous êtes prêt à faire tourner les têtes et à faire battre les cœurs. Pour faire rimer belle saison et passion, venez découvrir votre MINI chez Smeia et ses concessionnaires.

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

MINI.ma



www.facebook.com/MINI.Maroc



par Hamid Benmaarouf





MATRA

La marque au cachet sportif

Spécialisée au départ dans l'armement, Matra s'emploiera dans le courant des années 60 à diversifier son activité. Un souhait que le hasard a vite fait de réaliser, puisque les difficultés de René Bonnet qui commercialise alors le coupé Djet, première voiture de série à disposer d'un moteur central arrière comme sur les Formule 1, le contraignent à céder son affaire à Matra. Ainsi, c'est Matra Automobiles qui va commercialiser le coupé Jet. Sous la direction de Philippe Guedon, ce dernier va évoluer très légèrement. Mais peu pratique à l'usage, l'entreprise songe à le remplacer dès l'année 1965.

La chasse aux kilos était l'une des préoccupations majeures des concepteurs de



la 530. Ainsi, le châssis plate-forme ne pèse que 140 kg, tandis que la carrosserie complète est en polyester, et ne pèse que 54 kg ! Fabrication rapide, manutention aisée, absence de corrosion...

Matra 530

C'est donc avec un cahier des charges très précis qu'est lancée l'étude du coupé Matra 530 A. Ce doit être un coupé 2+2, avec un moteur central arrière, la ligne doit être originale et sportive et les acheteurs potentiels doivent être âgés de 20 à 30 ans. Mais la réalisation d'un coupé 2+2 à moteur central arrière n'est pas facile du point de vue design. Ce sont ces contraintes qui expliquent en partie la ligne originale du coupé 530...

La chasse aux kilos était l'une des préoccupations majeures des concepteurs de la 530. Ainsi, le châssis plate-forme ne pèse que 140 kg, tandis que la carrosserie complète est en polyester, ce qui amène évidemment de nombreux avantages pour des productions à petite échelle : légèreté (la carrosserie complète ne pèse que 54 kg !), fabrication rapide, manutention aisée, absence de corrosion... Composée d'une vingtaine d'éléments, la carrosserie est boulonnée sur le châssis. La ligne générale n'est pas sans rappeler celle du prototype M620 apparu en 1966 et équipé du moteur BRM. À l'avant, la 530 se caractérise par une finesse et un modernisme qui contrastent avec la partie arrière, plus conservatrice. Détail original de la carrosserie, le toit est démontable en deux parties et amovible, transformant alors le coupé 530 en Targa. Les deux parties du toit peuvent alors se ranger sous le capot avant. L'intérieur, lui, est des plus sobres et ne fait pas écho à l'originalité de l'extérieur. Il est normalement prévu pour accueillir deux adultes devant et deux enfants en bas âge à l'arrière.

Côté motorisation, Matra a opté pour le V4 Ford de 1.700 cm³, qui équipe la Ford Taunus (Type P 5S). La boîte à vitesses à quatre rapports était également fournie par Ford Europe. Equipé d'un carburateur Solex simple corps de 67 à 69, le V4 Ford (type C3) développe 70 ch à 4.800 tr/mn et 13,7 mkg de couple à 2.400 tr/mn. Heureusement pour le coupé Matra 530 A, son aérodynamisme est particulièrement élaboré et son poids de 935 kg lui permet d'atteindre 172 km/h en vitesse de pointe. Pas mal pour l'époque, mais pour un 1,7 il était possible de faire beaucoup mieux. Pas très nerveux, le V4 Ford se montre en revanche fiable, ce qui représente un grand avantage au regard de l'accessibilité mécanique difficile. Il est à noter qu'à partir de 1969, le V4 Ford (type P5S) sera équipé de carburateurs Solex double corps, ce qui fera grimper la puissance à 75 ch. La boîte est celle de la Ford Taunus « 15 M RS ».

Si le coupé Matra 530 A s'illustre par ses qualités dynamiques, force est de constater que son look ne plaît pas au plus grand nombre et ses performances peu convaincantes contribuent à plomber sa carrière commerciale. Alors, pour relancer la carrière de son seul modèle, la marque installe un carburateur Solex double corps, qui remplace l'ancien simple corps, permettant de gagner des chevaux et un couple supplémentaires. Dès l'année suivante, Matra change les appellations commerciales de sa gamme 530. Distribués par le



Si le coupé Matra 530 A s'illustre par ses qualités dynamiques, force est de constater que son look ne plaît pas au plus grand nombre

Le grand public découvre le lancement officiel de la Bagheera aux 24 Heures du Mans de 1973. Malgré une qualité des matériaux et de finition moyenne, la Matra Bagheera rencontre un vif



succès commercial. En juin 1974, le dix millièmme exemplaire sort des chaînes de production de l'usine de Romorentin. ...

réseau Chrysler Europe (Simca en France), les coupés 530 vont se décliner en deux finitions. La SX, que la publicité surnommait « Pirate » fera office d'entrée de gamme. Les phares escamotables sont supprimés et remplacés par des phares fixes, les enjoliveurs sont traités en noir mat, il n'y a plus qu'une seule grille d'aération moteur à l'arrière au lieu des 4 ouies de la LX, la jupe arrière est de couleur caisse, les sièges arrière ont été supprimés et le tableau de bord est en aluminium brossé. De son côté, la LX, que la publicité surnommait la « Matra des seigneurs », affichera un positionnement plus haut de gamme. Pour relayer ces changements, Matra met le paquet sur la publicité, mettant notamment en avant une éventuelle filiation entre le coupé 530 et le proto V12 3 litres, qui sera vainqueur aux 24 Heures du Mans.

Pourtant, la carrière du coupé Matra 530 n'a pas été une franche réussite commerciale. Du coup, les dirigeants de Matra réorientent le renouvellement de la gamme, en cherchant plus de compromis. Philippe Guédon, hostile à la formule 2+2 invente la GT à moteur central à 3 places... de front ! L'avantage selon lui est que sur une 2+2, les 2 places AR restent symboliques, tandis que sa configuration est plus confortable pour les occupants.

Matra Bagheera

La Matra 550 (tel est le nom technique du projet de la Bagheera) devait s'orienter vers plus de conservatisme en matière de design. L'objectif fixé aux designers est de s'inspirer des Ferrari, pour l'esprit GT. Résultat : une ligne harmonieuse, dotée de phares escamotables comme sur la 530 pour l'esprit sportif et l'aérodynamisme et d'un large hayon vitré derrière. Sous cette lunette arrière, on trouve le moteur et un coffre de 320 dm³...

Au niveau technique, les responsables de Matra et Simca décident qu'un maximum d'éléments proviendrait de la grande série. C'est donc la Simca 1.100 qui fournira l'essentiel des pièces. En effet, outre son moteur de 1.300 cm³, la 1100 lui cède son train avant, sa direction et ses freins. Toute la partie arrière est en revanche totalement inédite. Le châssis en tôle emboutie et soudée est équipé de suspensions par barres de torsion. La Bagheera bénéficie d'un système spécifique à l'arrière de barres transversales réalisées en aluminium, pour réduire le poids général de la voiture, qui n'est malheureusement pas très puissante, avec seulement 84 ch !

Le grand public découvre le lancement officiel de la Bagheera aux 24 Heures du Mans de 1973. Malgré une qualité des matériaux et de finition moyenne, la Matra Bagheera rencontre un vif succès commercial. En juin 1974, le dix millièmme exemplaire sort des chaînes de production de l'usine de Romorentin. ...

Dès le Salon de Paris 1974, Matra commercialise une curieuse variante, Courrèges. Entièrement blanche, y compris à l'intérieur, elle traduisait ainsi le souhait d'André Courrèges sur ce projet. Il voulait



même des pneus à flancs blancs ! En 1975, Matra et Simca profitent de la nouvelle gamme 1307/1308 pour équiper la Bagheera du moteur 1.442 cm³ qui développe désormais 90 ch. C'est essentiellement en agrément de conduite que la nouvelle « S » fait la différence, grâce à sa cylindrée et à son couple plus forts. L'équipement de série sur la Bagheera S est évidemment plus complet.

En juillet 1976, Matra présente une Bagheera au look actualisé, destiné à relancer les ventes, alors en dégringolade. Ainsi, les pare-chocs AV et AR sont plus enveloppants, les porte-à-faux sont légèrement allongés, affinant ainsi la silhouette de la Bagheera. La planche de bord est nouvelle et les faux AR sont empruntés à la gamme Simca. Si le look est gagnant, le poids de l'auto s'est détérioré, ainsi que l'aérodynamique, émoissant davantage un moteur qui avait peu de caractère à l'origine. Pour ce millésime 1977, il existe donc toujours trois modèles dans le catalogue Matra : la version de base, avec le 1.294 cm³ de 84 ch, la S de 90 ch avec son 1.442 cm³ et la Courrèges, qui reste une S à la finition spécifique. À l'intérieur des Courrèges, petite nouveauté, les sièges en skaï blanc sont devenus couleur sable. L'année suivante, la Courrèges disparaît du catalogue et laisse la place à la Bagheera X, qui hérite de sièges verts et d'une carrosserie noire avec filets verts !

Pour le millésime 79, le moteur de 1.294 cm³ disparaît et un modèle de base doté du 1.442 cm³ dégonflé à 84 ch est commercialisé pour rester présent dans la catégorie des 7 CV. C'est également le millésime de commercialisation du modèle Jubilé. C'est en réalité une série spéciale, qui hérite de toutes les options et du moteur de 90 ch. Elle est la seule des Bagheera à ne pas arborer une livrée bicolore alors généralisée sur le reste de la gamme. À l'automne 1979, la Bagheera S est retirée du catalogue et suite aux accords et rachats avec PSA, les dernières Matra Bagheera sont badgées « Talbot-Matra ». En septembre 1980, la Bagheera X, alors dernier modèle encore commercialisé cesse sa carrière honorable après plus de 47.796 exemplaires produits. C'est la Murena, qui aura la lourde tâche de succéder à la Bagheera.

Matra Murena

Dès 1976, Matra commence à étudier une évolution améliorée de la Bagheera, dont le nom de code est M551. L'objectif est de construire une voiture ayant la même architecture, mais plus fiable, plus sportive et mieux finie. Sur une Bagheera, un V8 avait été monté, mais aucune suite n'a été donnée à ce projet. En 1978, Peugeot rachète Chrysler Europe et de fait met la main sur Matra Automobiles. L'idée de monter le tout nouveau 2,2 litres tout alu étudié et fabriqué par la Française de Mécanique (société appartenant à

Peugeot et Renault) qui va équiper les Renault 20 et Citroën CX fait son chemin chez Matra. Mais Renault va opposer son veto, car la nouvelle Fuego va recevoir ce moteur...

Le principal atout de la Murena est sa ligne très fluide et élégante, dotée d'un très bon Cx de 0,32. Les surfaces vitrées sont très importantes. Toutefois, la visibilité aux trois quarts arrière n'est pas terrible. La carrosserie est évidemment en plastique (comme les 530 et Bagheera). Par rapport à la Bagheera, les voies ont été élargies et l'empattement s'agrandit de 6 cm. Côté mécanique, Matra se rabat sur le 2 litres Chrysler et le réalèse à 2,2 litres et en tire 118 ch. Doté d'un simple arbre à cames en tête, ce moteur autorise des performances nettement supérieures à la Bagheera. Mais le marketing de PSA réclame également une version d'accès, meilleur marché. On reprend donc le 1,6 litres de Chrysler qui dispose de 92 ch, soit tout de même 2 de plus que la Bagheera S. Les boîtes à vitesses bénéficient enfin de 5 rapports, contre 4 à la Bagheera.

En septembre 1980, Matra-Talbot présente la Murena. Disponible en deux motorisations (1600 de 92 ch et 2200 de 118 ch), seule la 1,6 l. est commercialisée d'entrée. La 2,2 l sera commercialisée quelques mois plus tard, en raison de problèmes de mise au point sur la portance des véhicules à haute vitesse. En apparence, très peu de différences distinguent les deux versions. La 2,2 l reçoit en série de très belles jantes aluminium à ailettes de 14 », et des vitres électriques. Il y a lieu de noter que malgré son architecture, la Murena propose tout de même un coffre correct. Il n'en reste pas moins que si les Murena sont moins chères que les Porsche 924, elles demeurent plus chères que les Alfa, Alfasud Sprint Veloce, Datsun 240Z, VW Scirocco...

Afin de la mettre au niveau des meilleures, les ingénieurs de Matra dévoilent une version baptisée Murena 45 en 1981. Toujours équipée du 2,2 litres, cette « Super » Murena reçoit une culasse à double arbre à cames en tête. Le moteur ainsi modifié développait alors 180 ch et affichait une fiabilité intéressante. La boîte à vitesses encaissait apparemment le surcroît de puissance sans sourciller et la carrosserie était équipée d'un kit spécial, avec ailes larges dotées d'entrées d'air, de jantes alu Targa et d'un spoiler avant retravaillé. Ce kit, étudié en soufflerie, permettait alors une vitesse de pointe de 225 km/h. Mais Peugeot refuse cette évolution et celle qui l'a suivie consistant en un 2,2 litres de 178 ch équipé d'une culasse Roc 16 soupapes, de 2 ACT et d'une injection mécanique Lucas.

Pourtant, en 1982, PSA accepte enfin de commercialiser un kit 142 ch. Ce dernier est constitué d'un arbre à cames plus pointu, assurant des levées de soupapes supérieures, un allumeur différent et un nouveau collecteur d'admission à quatre conduits séparés. L'alimentation est assurée par deux carburateurs Solex double corps horizontaux. Le coupé Murena 2,2 kit accrochait ainsi les 210 km/h en vitesse de pointe

et parcourait le km DA en moins de 30 secondes. Près d'une centaine de kits 142 vont être ainsi vendus et montés par le réseau Peugeot-Talbot. Le kit se compose également d'éléments de carrosserie avec un aileron arrière noir mat et des extensions de bas de caisse. En juin 1983, une version S est enfin commercialisée avec le kit de série. Cependant, la mésentente entre PSA et Matra va hypothéquer l'avenir de la Murena, qui disparaît en juillet 1983. Avec 10.680 exemplaires produits, la Murena n'aura finalement pas connu le sort qu'elle méritait.

Le coupé Murena 2,2 kit accrochait ainsi les 210 km/h en vitesse de pointe et parcourait le km DA en moins de 30 secondes. Près d'une centaine de kits 142 vont être ainsi vendus et montés par le réseau Peugeot-Talbot.



les nuits magiques

20h-00h

avec Karim Allam Bouché



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

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

**LUXE
RADIO**

Motors

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar



SAMIR BENJELLOUN

MONSIEUR TUNING



SAMIR BENJELLOUN

MONSIEUR TUNING



Il est connu pour avoir lancé la mode tuning au Maroc et il continue toujours à en être le seul spécialiste. Son enseigne « Kits Auto » est d'ailleurs connue de tous les amateurs de tuning dans les quatre coins du royaume. Lui, c'est Samir Benjelloun, qui a eu l'audace de se lancer dans un business totalement nouveau et qui n'avait pas de marché jusque-là. Armé de patience et de la volonté d'apprendre, il a réussi à gagner la confiance des grands préparateurs et d'une clientèle de plus en plus exigeante. C'est d'ailleurs pour se mettre au diapason des attentes de celle-ci, que notre Gentleman Driver a décidé de déménager à Bouskoura, où il construira un siège high-tech aux normes les plus modernes. En attendant la réalisation de ce rêve, Samir Benjelloun reste attentif aux attentes d'un marché en pleine évolution. Entretien



SAMIR BENJELLOUN

MONSIEUR TUNING



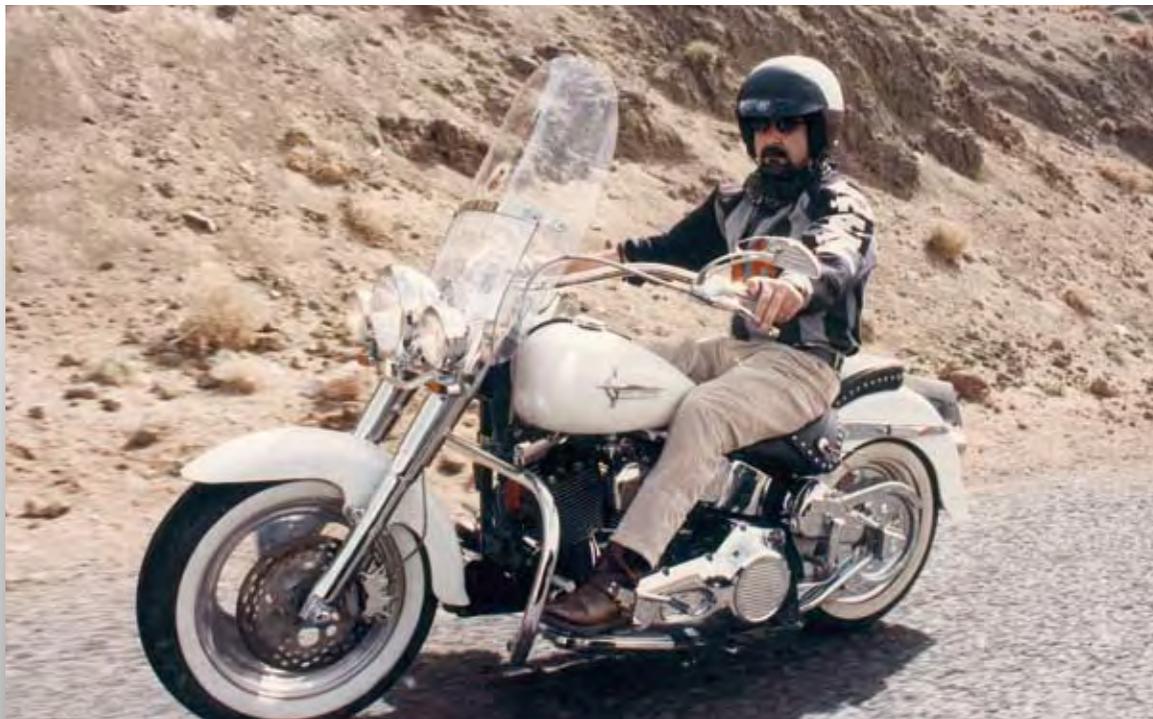
Racontez-nous vos débuts avec l'automobile...

Dès mon plus jeune âge, j'ai baigné dans un environnement où l'automobile était présente avec force. Au début, ce sont surtout les Ford de mon père qui m'ont marqué. J'avais six mois quand je suis parti en Côte d'Ivoire où ma famille était installée et j'y suis resté jusqu'à l'âge de 11 ans. Là-bas, je m'amusais à m'asseoir sur les genoux de mon père et à tenir le volant de ses Ford Granada ou Taurus. À notre retour au Maroc, mon père a acquis une Mustang cabriolet, mais sa fidélité à la marque américaine a pris fin avec l'achat de sa première Mercedes. À la livraison du véhicule, la marque allemande offrait à son client un séjour à Stuttgart et une visite de l'usine en autocar. Je l'ai accompagné à trois reprises lors de ce voyage. Cela a été une autre occasion pour moi de découvrir encore plus le monde fascinant de l'automobile. À l'instar des adolescents de mon âge, je me suis également intéressé à la moto. Ma première bécane a été une Peugeot 103, que j'ai équipée de poignées de Motobécane, importés de France. Mais je l'ai rapidement abandonnée au profit d'engins plus puissants, tels que la Honda MR, la FS, la ER, la YZR 80 ou encore la XT 550. Je me souviens avoir eu un accident avec la FS le lendemain de son achat, quand je suis rentré dans une voiture. J'ai dû attendre trois mois, le temps qu'a duré sa réparation, avant de pouvoir la récupérer. J'ai fait par ailleurs du moto-cross, avec des amis à Zénata.

À partir de quel âge avez-vous eu vos premières voitures ?

Une fois le permis en poche, mon père m'a offert ma première voiture : une Fiat 127, que j'ai équipée de puissants haut-parleurs et de jantes. Ma deuxième voiture a été une Ford coupé rouge, dotée d'un puissant V8 de cinq litres de cylindrée. Je me suis tout suite mis à la personnaliser, pour la rendre encore plus désirable. Ainsi, je suis parti voir un tapissier à Derb Omar et je lui ai demandé de me faire un intérieur en blanc neige. C'était à la mode à l'époque. J'ai également monté un toit laser en blanc, remplacé les optiques par d'autres à la forme carrée et mis des jantes dénichées à la ferraille. Donc, déjà à cet âge-là, j'avais une sensibilité évidente pour la personnalisation.

À la fin de mes études à l'IGA, je n'avais aucune envie de quitter le Maroc. J'ai préféré rester à côté de mon père, qui avait toujours ses affaires en Côte d'Ivoire. Il disposait néanmoins d'un local commercial au Maroc, que nous avons exploité pour la vente de chaussures destinées à l'export. Rapidement, je me suis distingué et à partir de là, mon père m'a confié la gestion de ce commerce, que j'ai pu faire fructifier. J'ai pratiqué cette activité deux ans durant, mais parallèlement, je continuais à nourrir une grande passion pour les voitures, que j'arrivais partiellement à assouvir en lisant des magazines spécialisés. J'avais une préférence pour Option Auto, parce qu'il était spécialisé dans le tuning.



Biographie



Né le 26 novembre 1964 à Casablanca
Départ pour la côte d'ivoire à l'âge de 6 mois
J'ai vécu 11 ans à Abidjan en cotoyant les enfants d'expatriés et d'ambassadeurs
à la mission française (collège Jean Mermoz)
Retour au Maroc à 12 ans pour rentrer à l'école ALPHONSE DAUDET
Pour ensuite Lyautey 2 , Lyautey 4 subrine et DIDEROT FOCH et Lyautey 1 jusqu'au
baccalauréat
Après baccalauréat, études supérieurs à l'IGA avec un diplôme de gestion appliqué
à l'informatique
2 ans de vadrouille et repos pour prendre la gestion d'un Magasin de chaussures
appartenant à mon père que dieu ait son âme
Pour ensuite débiter le projet et l'ouverture de « KITS AUTO » en 1986
Mariage en 1992
Naissance de Soukaina en 1993 puis ensuite Yusra en 1996 et Yasmine en
2000
2008 signature des contrats d'exclusivité avec plusieurs grandes marques .
(TECHART, BRABUS, HAMANN , ABT, AC Schnitzer ...)

SAMIR BENJELLOUN

MONSIEUR TUNING

Un jour, j'étais de passage devant un garage et j'ai remarqué une BMW série 318 coupé, quasi neuve. J'ai tout de suite craqué pour cette voiture et demandé à mon père de me l'acheter. Il m'a promis de me l'offrir s'il réalisait une certaine transaction. Chose promise, chose due, je n'ai pas dû attendre longtemps pour l'avoir. Je l'ai équipée d'une sono Pioneer chromée et j'ai voyagé avec partout au Maroc et même en Europe. C'est également grâce à cette voiture que j'ai connu ma femme.

Le passage au tuning s'est-il fait naturellement ?

Alors que le business marchait fort, mon père m'a demandé ce que je voulais faire et là, j'ai tout de suite répondu que j'adorais l'automobile. J'étais surtout séduit par les accessoires de tuning, tels que les kits de personnalisation, les jantes, etc... Je lui ai montré quelques revues de tuning, mais il n'a rien compris à la chose. J'ai décidé donc de faire une étude de marché, mais malheureusement, ce business n'existait pas chez nous. C'est là que j'ai décidé de partir en Europe pour explorer ce marché, avec pour seul guide mon magazine préféré où on pouvait trouver les adresses des préparateurs les plus en vue. Mon père a accepté de m'accompagner dans ce périple, qui a duré vingt jours et durant lequel j'ai visité la France, la Belgique, l'Allemagne et l'Italie. Grâce aux amis de mon père en Europe, j'ai pu entrer en contact avec les plus grands préparateurs, comme Duchatelet en Belgique. Mon enthousiasme m'a poussé à passer commande, alors que je n'avais même pas ouvert mon commerce au Maroc. Dans la foulée, j'ai fait la connaissance d'un spécialiste du tuning portugais installé à Chartres près de Paris, qui m'a appris le métier. C'était un préparateur spécialisé en Peugeot et Renault, qui a beaucoup développé son activité et qui s'appelle aujourd'hui « Kustomorphose ». Je passais des journées entières chez lui à apprendre le métier de tuner.

À mon retour au Maroc, j'ai commencé à chercher un endroit pour installer mon activité. Finalement, c'est un ami de mon père qui nous a cédé son local, d'une superficie de 500 m². Il était dans un sale état et il a fallu engager d'importants travaux pour le restaurer. J'ai laissé à mon père le soin d'assurer toute la partie travaux, tandis que j'ai pris en charge la décoration, que j'ai voulue jeune et branchée. J'ai ainsi installé des néons et même des gyrophares pour attirer le chaland, chose qui n'était pas courante à l'époque.



Le démarrage d'une activité de ce genre ne comportait-il pas de risques particuliers ?

Le démarrage a été bien entendu difficile, car il fallait apprendre les ficelles du métier et former les ouvriers à pratiquer un métier nouveau au Maroc. J'ai souffert pendant cette période, parce qu'il fallait que je fasse tout moi-même. Heureusement que les gens sont venus en masse, d'abord pour s'informer et ensuite pour solliciter nos services. Il faut dire également que les Marocains aiment l'automobile et sont à l'affût de tout ce qui peut mettre en valeur leur compagne à quatre roues. La preuve est que certains clients ne rechignaient pas à payer des kits de personnalisation plus cher que leur voiture. S'agissant de l'offre, elle répondait presque à toutes les demandes, parce qu'en plus des marques de prestige telles que BMW et Mercedes, j'avais des kits pour les Fiat Uno et Tempra, ainsi que pour certains modèles Peugeot. J'ai également beaucoup travaillé sur des Mercedes 190. J'en avais d'ailleurs une version exclusive, la 190 E 2.5 16 S Evolution II, que j'avais achetée au Salon de Genève. J'étais le seul à l'avoir à Casablanca et comme elle attirait énormément les regards, j'ai collé dessus des stickers, pour faire mieux connaître mon business. Pour élargir ma clientèle, j'ai également communiqué



sur le tuning, dans les revues automobiles de la place.

Au fil des années, j'avais affaire à un public de plus en plus averti et donc plus exigeant, surtout les jeunes. J'ai également constaté une plus grande demande pour les produits de luxe, me poussant à fournir plus d'efforts pour satisfaire la clientèle. Ainsi, il m'est arrivé de passer des nuits blanches avec mon équipe pour répondre à des demandes urgentes de clients très exigeants. Certains parmi ceux qui m'ont accompagné au démarrage sont toujours avec moi. Je ressentais beaucoup de plaisir quand je croisais des voitures avec mes kits ou mes jantes.

Autour de mon business, de tas d'autres activités se sont développées, comme l'installation de sonos ou de systèmes d'alarme. Il est bien dommage que je n'aie pas eu de concurrents, afin de mieux informer les clients et leur éviter éventuellement de se faire arnaquer. Cela aurait énormément servi la cause du tuning.

Comment expliquez-vous cette absence de concurrence ?

À mon avis, le principal frein au développement du tuning au Maroc est lié aux compétences spécifiques que requiert cette activité. Quand un client demande une personnalisation, il faut d'abord avoir le concept et ensuite avoir une équipe assez expérimentée pour monter le kit, selon les normes requises par le préparateur. C'est cette expertise qui m'a permis de développer mon activité. Les fruits de ce dur labeur se sont traduits par une solide image de marque, dont



SAMIR BENJELLOUN

MONSIEUR TUNING

l'aura a dépassé les frontières. Ainsi, à chaque fois que les préparateurs ont essayé de pénétrer l'Afrique, j'ai été contacté, dans le but de les représenter au Maroc. Ainsi, je représente aujourd'hui de grands noms : Hamman Motorsport, Techart, Brabus, Mansory...

Comment a évolué votre activité ?

J'ai essayé de partir sur des produits plus luxueux et ce n'était pas un challenge facile. Mais il y a toujours une clientèle prête à mettre le prix pour se distinguer. Ainsi, il m'est arrivé de monter des kits sur des voitures qui ne valaient pas le prix, comme des 205 GTI ou des R5 GT Turbo. Aujourd'hui, j'estime qu'il est temps de passer à la vitesse supérieure, pour être en phase avec les nouvelles attentes de la clientèle, d'où ma décision de déménager à Bouskoura, sur un site de 5.000 m², construit aux normes européennes. Le projet achoppe sur un problème d'autorisation, mais la situation est en train de se débloquer. Il était nécessaire de changer de lieu, parce qu'il fallait séparer l'atelier et le showroom et offrir au client un cadre plus accueillant. Cela a toujours été mon rêve d'avoir un garage de ce genre. Pendant un certain temps, j'ai fait de la peinture et de la mécanique, pour faire plaisir à mes clients. Je n'avais aucun problème de ressources humaines, puisque les gens que j'avais embauchés au départ étaient majoritairement des mécaniciens et des électriciens. Toutefois, j'ai décidé d'arrêter de rendre ce genre de services par manque d'espace, parce que la mécanique est très salissante et pour me recentrer sur mon cœur de métier. Cependant, sur le nouveau site, nous aurons un atelier pour la mécanique et la tôlerie. Malgré la crise, je suis très optimiste. Le Marocain aime l'automobile depuis toujours. C'est un signe extérieur de réussite sociale.

Quid de la restauration des vieilles voitures ?

Nous avons restauré pas mal de voitures de collection. Nous avons fait du bon boulot sur une vieille MK2, une Morgan et également des Mercedes. Pour cela, je m'appuie sur mon équipe, qui a force de travailler sur de gros calibres, n'a aucun mal à retaper de vieilles voitures.

En tant que passionné de belles voitures, quelles marques préférez-vous ?

J'ai eu beaucoup de voitures et comme je suis garagiste, je n'avais aucun mal à les revendre. Parfois, je dégageais une plus value et parfois, je rendais service à des amis. Il m'est arrivé également de perdre de l'argent. Parmi



les marques que j'ai alignées dans mon garage, il y a eu : Lamborghini, Ferrari, Mercedes, Aston Martin, Maserati. J'ai également craqué pour une Plymouth Prowler, que j'ai gardée pendant une année.

Vous avez également fait de la course automobile...

J'ai commencé à courir en 1990, en faisant partie du RUC Massira. J'ai démarré fort avec une Renault Turbo 2, avec laquelle j'ai gagné beaucoup de courses. C'était une version très rare, dénommée « Cévennes », qu'on m'a malheureusement volée. En fait, j'avais un problème de wastegate sur cette voiture et j'étais obligé de la faire réparer en France. Je l'ai donc confiée à Kustomorphose pour faire le nécessaire. Quelque temps après, j'ai appris qu'elle avait été volée. C'était une version très rare, qui vaut aujourd'hui entre 120.000 et 150.000 euros. J'ai décidé d'arrêter le sport automobile, parce que j'ai été traumatisé par l'accident grave d'un pilote tunisien au volant de sa Porsche Cup lors d'un circuit de vitesse organisé par la Fédération marocaine de sport automobile (FRMSA). Il est vrai que les pilotes prenaient trop de risques, à cause des conditions de sécurité, qui laissaient à désirer.



Il m'est arrivé également de participer à des sorties en moto avec des amis. Nous avons sillonné beaucoup de régions au Maroc : Marrakech, Ouarzazate, les dunes de Merzouga...

Quelles sont les voitures que vous aimeriez avoir dans votre garage ?

Mon intérêt pour les sportives de gros calibre ne s'est pas émoussé avec l'âge. Ainsi, je continue à rêver de quelques modèles exclusifs, comme les Ferrari FF et 458 Italia Spyder, la Lamborghini Aventador...

par Lina Mouafak

**HONDA**
VFR1200F

Deux ans après son lancement, la Honda VFR1200 F subit sa première mise à jour et intègre notamment pour 2012 un système de contrôle de traction.

Présentée début 2010 comme la synthèse du savoir-faire Honda, tant au niveau mécanique que qualitatif et technologique, la VFR 1200 n'a pas remporté le succès escompté. En cause : un moteur peu expressif dans sa version cent chevaux et une autonomie ainsi qu'un confort de selle un peu juste pour la catégorie. Honda apporte donc en 2012 plusieurs modifications

à sa routière haut de gamme, y intégrant notamment la dernière version de son embrayage robotisé DCT, en option.

Prestigieuse, la Honda l'est assurément. Sa ligne dynamique et harmonieuse est une superbe réussite, à laquelle le constructeur japonais ne touche en rien. Loger un V4 de 1200 cm³ induit nécessairement un

gabarit conséquent. L'optique en X désormais familière, étire sa partie supérieure vers le haut du cockpit. Les bords de fuite gris argent encadrant la bulle forment un esthétisme huit et soulignent le sommet des flancs aux carénages multicouches. Leur surface presque plane, soulignée d'une virgule métallisée en partie basse, file vers le réservoir. Celui-ci, métallique, voit sa contenance augmenter de 0,5 litre, sans pour autant modifier les volumes extérieurs.

La partie arrière de la VFR semble encore plus dynamique. Très étudiée, la longue selle monobloc aux formes complexes est encadrée de poignées pour passager profilées. L'assise repose sur une boucle parfaitement gainée, aux angles vifs, dont le nouveau feu à leds finalise l'esthétique sportive. Cette coque reçoit le système de fixation des valises. S'y accrochent de discrètes platines de repose-pieds passager, dotées d'un long ergot de support bagagerie.

Honda adopte de nouvelles cartographies d'injection et d'allumage, ainsi qu'un collecteur arrière de plus fort diamètre. Ces légères modifications doivent améliorer les relances à bas régime et contribuer à une moindre consommation de carburant. Les valeurs de couple maximal sont en léger retrait (113 daN.m à 4.000 t/mn en 2012, au lieu de 115 daN.m en 2010), mais la disponibilité devrait être bien meilleure dès 3.000 tours. L'intégration de la technologie Unicam, faisant appel à un simple arbre à cames en tête, permet de réduire le poids et la dimension des culasses et d'optimiser la forme des chambres de combustion. Enfin, l'angle réduit à 76° (90° sur le V4 800cc) entre les cylindres avant et arrière rend encore plus compact le moteur. Générateur de vibrations, cette disposition nécessite l'usage d'un vilebrequin à manetons déphasés de 28°, évitant de recourir à un arbre d'équilibrage gourmand en puissance.

Sur la route, la stabilité à vitesse élevée est excellente. L'accord par défaut des suspensions est particulièrement fin. Les flux d'air pressent le sommet du casque et les épaules dès 140 km/h. Pour de longs trajets, l'équipage agrémentera la bulle d'un déflecteur optionnel. L'ajout de cet élément garantit un confort bien supérieur à des vitesses largement prohibées. Désormais informé des prestations au long cours, allons découvrir le côté sport de cette GT.

Au niveau du freinage, la nouvelle Honda est réellement en phase avec performances et gabarit, les éléments avant et arrière donnent un très bon ressenti lors des phases de décélération. Le frein arrière assoit efficacement la routière en courbe, mais l'attaque assez franche des étriers avant pourra surprendre sur routes glissantes. Pas de panique, l'ABS veille, tout comme l'anti-patinage TCS lors des accélérations. Sa mise en œuvre est progressive et régule immédiatement les dérives du train arrière.

La selle quant à elle est accueillante et laisse le passager dans une position plus droite que celle du pilote. Légèrement plus haute, l'assise n'expose pas outrageusement l'accompagnant aux flux d'air. La bosse du réservoir lui permettra de trouver un appui lors des freinages, en plus du bon maintien offert par les poignées latérales ergonomiques.

Conclusion, le millésime 2012 améliore discrètement une VFR 1200 F. Sensuelle, dynamique, sa plastique attire les regards. Qualité de fabrication, style et finitions placent cette machine devant la rare concurrence directe. Toujours richement dotée de série, la VFR compte bien reconquérir avec ses 173 chevaux le cœur des rouleurs esthètes, rebutés par les trails et autres GT au physique peu sportif.

Motors

Bateau d'exception

par Hicham Rehane

LAGOON 560

Toujours plus grand

Le plus grand modèle de catamaran construit par Lagoon est le Lagoon 67. En fait, les études pour ce bateau furent faites par Jeanneau Techniques Avancées, spécialisé dans la conception de bateaux à forte valeur technologique comme le célèbre trimaran de Kevin Costner dans Waterworld en 1993 (il y en avait 2 en réalité) et le victorieux Pierre 1^{er}, trimaran de course mené à la victoire par Florence Arthaud dans la Route du Rhum en 1989.



Le premier Lagoon 67 fut lancé en 1995 et ce fut la première fois que Lagoon se lançait dans la construction de catamarans semi-custom. Ceci pour répondre à la demande de propriétaires cherchant de plus grandes unités. La notion de « semi-custom » signifie que les coques et le pont sont définis par le chantier mais l'intérieur est personnalisable par le propriétaire comme vous pouvez le voir sur les photos. Une version dite « sport » fut aussi construite. Cette machine de course-croisière avait des étraves quasi verticales, un mât plus grand, une nacelle en carbone, un plancher en sandwich nid d'abeille et des cloisons structurelles en carbone. Cette version était capable de naviguer à la vitesse du vent voire plus !

Le dernier Lagoon 67 fut mis à l'eau en 2005. Aujourd'hui, Lagoon a stoppé la production semi-custom et a lancé l'année dernière la gamme Lagoon « Custom ». Cela grâce au lien avec le chantier CNB qui construit déjà des bateaux « custom ».

La philosophie est différente de celle du Lagoon 67. En effet, un client peut venir avec une idée précise du bateau de ses rêves et Lagoon le réalisera, même si ce dernier dépasse largement les 67 pieds !

SAMANAH

Entrez dans un Domaine privé

À 10 minutes de Marrakech et de son aéroport, le Samanah Country Club vous accueille dans une oasis de verdure. Vous accédez aux portes du domaine par une allée ombragée et fleurie. Puis vous découvrez la place, un lieu animé de commerces, de restaurants,

En toile de fond de ce vaste Domaine de 300 hectares, l'Atlas, grandiose et mystérieux.

En devenant propriétaire au Samanah vous accédez au privilège d'être membre d'un Domaine où le luxe est, pour chacun (enfants, parents, sportifs...) la possibilité d'écrire sa recette du bien-être à partir des nombreux ingrédients proposés.

Samanah vous permet de profiter de Marrakech... et de bien plus encore.

Un golf signé Nicklaus Design

Ouvert depuis 2009, le parcours du Samanah Country Club a déjà accueilli de grandes compétitions

internationales.

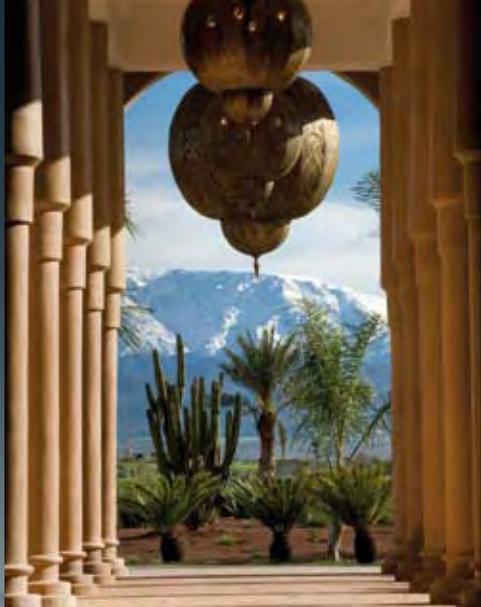
Plébiscité par les joueurs, professionnels comme amateurs, le golf Samanah est en passe de devenir l'un des plus beaux parcours du Maroc.

Des services 5*

Conçu comme un resort *****le Samanah Country Club vous proposera toute une gamme de services « à la carte » :

l'équipe Samanah Management Tourism vous accueillera

24/24 et 7j/7.



Un lieu conçu pour votre bien-être

- . Réservation Green-fee
 - . Pro-shop
 - . Restaurant
 - . Location de Villas
 - . Ventes de Villas
- Contactez le 05 24 48 35 31
ou par e-mail :
golf@samanah-maroc.com

CORUM

45 Minute Repeater Tourbillon

Montre de mélomane

Fondée en 1955 par René Bannwart, la maison Corum a toujours eu pour vocation de répondre aux désirs des amateurs de fine horlogerie de disposer de garde-temps originaux et décalés. Durant les années qui ont suivies, la marque a signé de son emblème parmi les plus originales montres proposées sur le marché. Les montres pièces de monnaies, les Romvulus ou les fameuses Admiral's Cup ont toujours su capter l'attention de consommateurs avertis.

En 2011, la célèbre manufacture suisse, édite une nouvelle version de la montre Admiral's Cup, la 45 Minute Repeater Tourbillon. Une montre dotée d'une complication réservée aux plus prestigieux des garde-temps, qui se pare d'un boîtier en titane permettant une parfaite résonance des notes de la sonnerie.

La conception de cette montre a fait l'objet de plusieurs années de travail afin de garantir l'excellence de la précision du mécanisme et la beauté de sa sonorité. Fabriquée en titane grade 5, Ultra résistant et difficile à usiner, ce matériau offre les conditions physiques idéales pour une parfaite résonance des notes de la sonnerie.

La montre de Corum profite ainsi d'un alliage qui possède des qualités acoustiques hors normes. Les sons qui s'en dégagent sont purs et cristallins, et d'une intensité rare. Ainsi, un « la » résonne quand sonnent les heures, tandis qu'un « do » se fait entendre pour les minutes... Des notes choisies en fonction de leur musicalité, à l'harmonie particulièrement gaie. Il

semblerait donc, qu'en plus d'être belle, cette montre soit une véritable cantatrice !

L'intégration d'une répétition minutes dans une montre à vocation marine n'est pas chose commune et pourtant, le résultat ne dérange pas outre mesure, loin de là.

Le calibre CO 010 qui équipe l'Admiral's Cup 45 Minute Repeater Tourbillon a exigé deux années entières de développement et de mise au point pour lesquels Corum a fait appel à une dizaine des ses meilleurs artisans horlogers. Plus de 160 heures sont nécessaires à la décoration, à l'assemblage et au réglage des 331 composants de ce mouvement.

Outre son excellente résistance à la corrosion, le boîtier en titane grade 5, a été choisi pour ses excellentes caractéristiques acoustiques. Ajouté à cela, le râteau des minutes, positionné au cœur du système de sonnerie, a été inversé par rapport aux répétitions minutes traditionnelles afin d'apporter force et précision à chaque note.





Décidément, Corum nous étonne de jour en jour. Nous connaissons peu de modèles de cette marque vieille de presque 60 ans et nous nous plaisons à découvrir des créations horlogères de grande qualité à chaque communication de la marque.

par Lina Mouafak

Exposition

Marvano & Olivier Marin

Quand l'automobile s'invite chez la B.D !

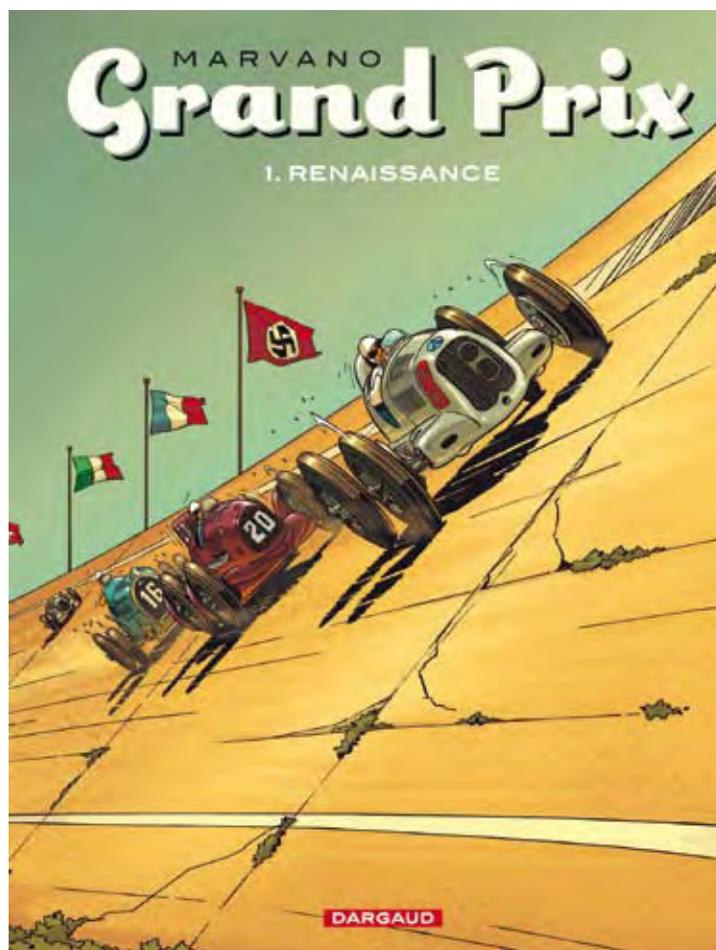
L'un est français, l'autre belge... Comme quoi Mark Van Open, alias Marvano, et Olivier Marin n'ont pas que les blagues à la frite belge comme point commun ! Cette année, rendez-vous est pris à la cité de l'automobile de Mulhouse, pour découvrir, un univers où se mêlent passion automobile et bande dessinée !



En effet, comme chaque année, au début de l'été, Mulhouse devient la capitale européenne de l'automobile d'exception, à l'occasion du Festival automobile. Au programme de cette nouvelle édition, du vendredi 29 juin au dimanche 1er juillet 2012 : Grande Parade, Nuit de l'automobile, balades en voitures anciennes sur l'autodrome de la Cité de l'automobile, animations pour les enfants... Les animations s'enchaînent, proposant au public une multitude de festivités autour de l'automobile.

C'est dans ce cadre que la Cité de l'automobile a inauguré le 29 juin une double exposition, qui associe l'univers de l'automobile et celui de la bande dessinée, sous le crayon de deux artistes passionnés de voitures : Marvano et Olivier Marin. Leurs planches et dessins originaux s'invitent dans les murs de la Cité de l'automobile jusqu'au 30 septembre.

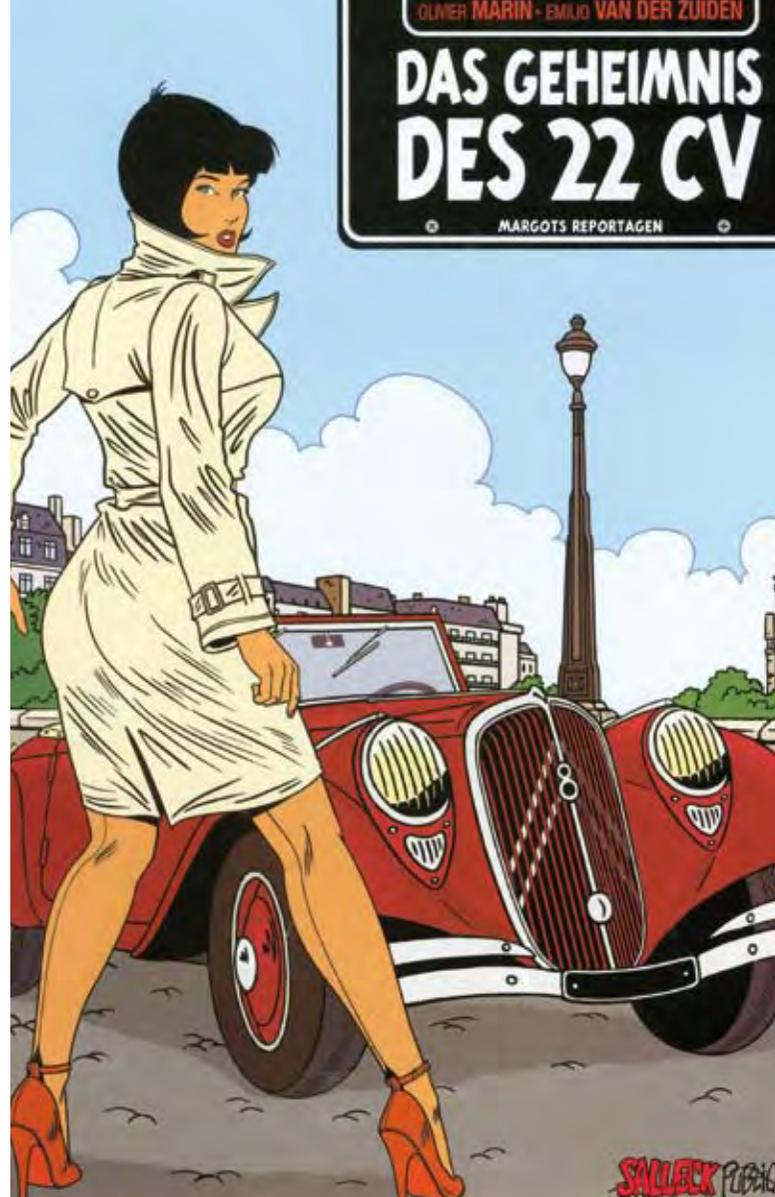
Les expositions Marvano et Olivier Marin, organisées du 29 juin au 30 septembre à la Cité de l'automobile par la librairie mulhousienne Canal BD - Tribulles, ont pour



objectif de montrer l'influence qu'a eue et a toujours aujourd'hui la voiture dans l'histoire industrielle européenne et, plus largement, dans nos sociétés. C'est cette puissance symbolique de l'automobile que traduit le 9e art, à travers des séries de bande dessinée qui lui sont entièrement dédiées.

La Cité de l'automobile invite à découvrir le travail formidable des auteurs de bande dessinées dans la reproduction de voitures dans ces albums qui contribuent eux aussi à partager avec le plus grand nombre la passion de l'automobile.





Né à Zolder en Belgique en 1953, Mark Van Oppem débute dans la vie active en tant qu'architecte d'intérieur, mais au bout de quelques années, ses passions de la science-fiction et du dessin prennent le dessus et l'incitent à s'orienter vers une carrière d'illustrateur. Sous le pseudonyme de Marvano, issu de la contraction de son prénom et de son nom, il illustre d'abord des nouvelles dans Orbit, un magazine hollandais de science fiction.

Edité chez Dargaud, le 3e et dernier tome de la série «Grand Prix,» intitulé «Adieu,» sort précisément à l'occasion du Festival automobile de Mulhouse ! La Cité de l'automobile a l'honneur d'en exposer des planches et dessins originaux. Un album où la vitesse côtoie la puissance, où fougue et folie se conjuguent. C'est aussi un album dans lequel le sport automobile nous rappelle des moments d'héroïsme pur.

Dans un même cadre, Olivier Marin et Callixte lèvent le voile sur le 4e tome des «Enquêtes auto de Margot». Né en 1970 à Bourg-en-Bresse, Olivier Marin vit toujours dans l'Ain, où il multiplie les albums de bandes dessinées. Alliant son amour pour le dessin à sa deuxième passion pour les voitures populaires anciennes, il réalise dès 12 ans sa première BD, consacrée à la 2 CV.

À la Cité de l'automobile, Olivier Marin exposera en avant-première les planches du 4e tome des «Enquêtes auto de Margot», qui sera consacré à la mythique Fiat 500, réalisé en binôme avec Callixte, coloriste et dessinateur.

L'exposition de la cité automobile est sans doute l'évènement incontournable des bédéphiles, mais aussi des passionnés de l'automobile ! À ne rater sous un aucun prétexte, si vous passez bien sûr par la région alsacienne...

**OFFICINE
PANERAI**
LABORATORIO DI IDEE.



Officine Panerai vient d'annoncer la mise en place d'un nouveau partenariat dans le domaine de la voile classique : la Panerai Transat Classique. En tout, 4.000 miles pour une traversée de l'Atlantique sur des yachts parfois centenaires.

En effet, Officine Panerai, la marque italienne de haute horlogerie sportive qui œuvre depuis longtemps pour la promotion de la voile classique par le biais du Panerai Classic Yachts Challenge, est le nouveau partenaire de l'Atlantic Yacht Club dans la Panerai Transat Classique 2012.

Ce sera une splendide régates au cours de laquelle des dizaines de superbes voiliers classiques largueront les amarres le 2 décembre, pour traverser l'Atlantique.

La Panerai Transat Classique 2012 verra s'affronter des centaines de propriétaires, skippers et membres d'équipage passionnés, dans une course qui au-delà d'être une célébration de l'élégance, de la beauté, de la qualité et du caractère unique des bateaux classiques, est également un véritable défi opposant la force, le courage et la valeur de l'homme à la formidable puissance de la mer.

Les participants parcourront 4.000 miles sur des bateaux parfois centenaires, portés par les vents et les courants marins, mais surtout par la grande passion qui anime tous ces amoureux de la mer.

Les grandes dames de la mer participant à la Panerai Transat Classique 2012 largueront les amarres au Portugal, qui abrite le prestigieux Club naval de Cascais, station balnéaire située au nord de Lisbonne.



Puis, direction les Caraïbes, pour arriver au port de la Barbade, véritable « île au trésor », dont la beauté sera la première des récompenses offertes aux concurrents.

Les yachts peuvent également accumuler des points pour le classement final lors de deux courses préliminaires, facultatives : la première au départ de Douarnenez en Bretagne (22 juillet 2012) et la seconde de Saint-Tropez (25 octobre 2012) . Toute la flotte



se retrouvera ensuite à Cascais pour la traversée de l'Atlantique.

Le monde de la voile classique se prépare pour la manifestation la plus spectaculaire de la saison ! Soulignons que le vainqueur de cette course remportera une montre Officine Panerai Edition Spéciale, limitée à 500 exemplaires, avec le logo de la Panerai Transat Classique 2012 gravé au dos du boîtier.



Les participants parcourront 4.000 miles sur des bateaux parfois centenaires, portés par les vents et les courants marins, mais surtout par la grande passion qui anime tous ces amoureux de la mer.

COHIBA Lanceros



Les Cohiba Lanceros sont des cigares historiques. Ce cigare a été le premier module de la gamme Cohiba. C'est une vitole qui délivre des arômes très complexes. Une fumée abondante et une balance parfaite arômes et puissance.

L'histoire de Cohiba a commencé lorsque Fidel Castro a remarqué que l'un de ses gardes du corps appelé Bienvenido « Chicho » Perez fumait un cigare « très bon et très aromatique ». Quand Castro lui a demandé de quelle marque était cette vitole, le garde du corps a répondu qu'elle était roulée par un ami qui lui donnait certains de ces cigares.

Ces cigares étaient réservés à Fidel Castro et aux personnages de haut rang du gouvernement cubain, et étaient souvent offerts en présents aux dignitaires étrangers.

Cependant, Castro avait décidé de faire de ses cigares personnels une marque de luxe pour la consommation publique lors de la Coupe du monde de football de 1982, en Espagne. Lors de son lancement à cette époque, la gamme consistait en trois modules : le Panatela, le Corona Especial et le Lancero.

Ces grands séducteurs ont connu un succès considérable dans les années 1960-1970. Très élégants - environ 19 cm de long pour un diamètre moyen de 1,5 cm -, ils apparaissent comme d'authentiques « bêtes de race ». Incontestablement, ces cigares sont tous des seigneurs, avec ce que cela suppose, aussi, de caprices. En effet, la construction de ce format est en réalité très délicate : pour que la dégustation en soit agréable, il ne doit présenter aucune difficulté de tirage, si ce n'est une légère résistance favorisant la persistance d'un filet aromatique, ce qui est loin d'être simple avec un module aussi fin. Dans le cas contraire, l'aventure tourne rapidement au parcours du combattant...

Toutefois, malgré la grande difficulté de fabriquer les « longs panatelas », le Cohiba est toujours bien construit, avec bien sûr, sa cape soyeuse et fine maduro-claro. En bouche, cette vitole ne déçoit pas,

Ces grands séducteurs ont connu un succès considérable dans les années 1960-1970. Très élégants -environ 19 cm de long pour un diamètre moyen de 1,5 cm-, ils apparaissent comme d'authentiques «bêtes de race».



la montée en puissance et l'expression aromatique est harmonieuse tout au long de la dégustation, pour finir sur des notes légèrement animales. Le grand panatela cher à Fidel Castro offre une belle prestation aromatique avec des notes de boisé et de cacao.

Star d'une époque, le Lancero a été injustement oublié. Dégustez-le après un bon dîner, lors de ces soirées qui voient le temps s'arrêter et les philosophes se réveiller.

L'élégance et l'arôme d'un Habano peuvent aller de pair. La preuve en est donnée ici par la réalisation de ce cigare long et fin, mais plein de saveurs. À redécouvrir d'urgence!



COHIBA

Hightech

par Hicham Rehane

SAMSUNG GALAXY S III



L'arrivée du Galaxy S3 sur le marché ne passera pas inaperçue : des nouvelles fonctionnalités inédites, une fluidité et une réactivité accrue grâce à son processeur Quad-Core, un magnifique écran très lumineux avec un taux de contraste impressionnant grâce à la technologie SUPER AMOLED HD. Il n'y a pas de doute, le Galaxy S3 est bien le successeur du très célèbre S2 vendu à plus de 20 millions d'exemplaires de part le monde. Samsung fait profiter à son smartphone des dernières innovations technologiques pour le bonheur de ses clients.

Le S3 est le premier smartphone commercialisé équipé d'un processeur Quad-Core Exynos conçu et fabriqué par Samsung. Une caractéristique qui lui vaut des performances nettement au dessus de la

concurrence dans les applications ou les jeux 2D et 3D. Il permet également de lire des vidéos en Full HD 1080p ! Il ne fait aucun doute que ce S3 ne posera aucun problème de réactivité ou de fluidité, c'est une véritable bête de course plus puissante que la plupart des smartphones et tablettes tactiles !



L'ECO-AMP

Un amplificateur de son en carton pour iPhone

Pas un trajet, pas une recette de cuisine, pas une pause café sans quitter votre iPhone ? Pour vos prochains pique-niques et escapades au vert, prenez cet amplificateur de son pour iPhone 4 : Eco-amp du studio de design Eco-made. Transportable à plat, l'ampli en carton recyclé se monte à force de pliages et collages avec du scotch double-face, afin d'obtenir un mini ampli nomade. Super pratique pour profiter de belles après-midi en plein air, avec sa playlist en fond !



THE SWING TABLE de chez Duffy London

Manger et faire de la balançoire en même temps...

C'est de Londres que nous vient ce projet de mobilier domestique. Duffy London, l'agence d'architectes a imaginé une table et ses huit chaises nommées « Swing Table ». Et elle porte bien son nom puisque les chaises sont accrochées au portique de la table comme les assises de balançoires.

Les architectes ont voulu recréer une pièce dans la pièce avec le portique qui permet de maintenir le tout avec une structure en acier. Bien qu'on soit sûr de ne pas perdre les chaises, on risque tout de même d'avoir mal au cœur en mangeant ! Mais l'idée originale nous plaît et on aime la version en rouge ! Idéal pour le jardin finalement...



Google Glass 1500 Dollars pour 2013

Google a mis en place une véritable démonstration à l'américaine avec un groupe de parachutistes délivrant un colis à une équipe de bikers qui sont allés remettre ce même colis à un groupe d'alpinistes, qui eux mêmes ont donné le précieux colis à Sergei Brin, le co-fondateur de Google en personne. Evidemment, toute cette épopée vertigineuse a pu être suivie grâce aux Google Glass.

A l'intérieur du colis se trouvaient les Google Glass, d'ores et déjà disponibles en précommande au tarif de 1 500 dollars, avec une livraison prévue courant 2013. Il s'agit encore de prototypes, le grand public n'étant pas encore concerné. Concernant le principe de ces Google Glass, il s'agit de lunettes munies d'une caméra, d'un pavé tactile, d'un micro, de haut-parleurs, d'un gyroscope, mais aussi d'un accéléromètre, permettant de se connecter au réseau en WiFi ou via un smartphone. Elles permettront ainsi à l'utilisateur de partager directement les photos/vidéos prises avec les lunettes, permettant au spectateur de se placer dans la peau de celui équipé des Google Glass. Sympa, mais pas encore à la portée de tous.



Lifestyle

Evasion de rêve

par Lina Mouafak



LE MANS SERIES



Faire un descriptif du circuit du Mans est inévitable, tant ce circuit est connu internationalement. Dès que l'on prononce « Le Mans », cela fait penser aux 24 Heures du Mans, aux courses effrénées et à des véhicules de compétition monstrueux !





L'histoire des 24 HEURES est intimement liée à celle de l'automobile. Cette gigantesque épreuve, où les plus illustres champions du volant ont rivalisé de prouesses, où les chutes répétées de records ont si



largement contribué aux progrès de la construction automobile, existe depuis bientôt un demi-siècle. Les créateurs, animés par le goût du risque, sans lequel rien de grand ne se réalise, ont tracé la route et les dirigeants actuels de l'Automobile Club de l'Ouest ont repris le flambeau. Grâce à la continuité de leurs efforts, la qualité du circuit, l'ensemble de l'organisation s'améliore d'année en année. À l'origine, le circuit des 24 Heures, qui accueillait les voitures les plus sophistiquées du moment, était un banc d'essai incomparable pour les grandes marques et bon nombres de systèmes actuels sont nés au Mans : le frein à disque, les boîtes à vitesses, les turbocompresseurs, le développement des éclairages ... Le Mans avait une vocation de précurseur en matière de technologie automobile.

Tout cela ne serait pas possible sans un circuit qui soit adapté à toutes les épreuves d'endurance ! En effet, la piste mesure 13,629 km, emprunte une partie du circuit Bugatti et comporte une grande partie de route nationale. Les passages les plus célèbres sont les virages du Tertre Rouge, Mulsanne, Arnage et la ligne droite des Hunaudières, longue de presque 6 km et où les prototypes maintenaient une vitesse de près de 400 km/h pendant une minute ! Cette portion du circuit a été divisée en trois lignes droites par l'installation de deux chicanes en 1990. Ces chicanes ont pour but de limiter la recherche de la vitesse maximale par des réductions d'appuis aérodynamiques trop importants et de limiter par conséquent les différences de vitesse entre concurrents. L'envol de certains véhicules était dû

à la géométrie de la piste, avec un changement de plan qui pouvait créer un décrochage aérodynamique, suivant leurs configurations et réglages aérodynamiques.

Célèbre pour ses tribunes géantes et pour sa grande ligne droite, sa passerelle Dunlop, son virage du raccordement et celui de la Chapelle, le circuit du Mans-Bugatti est un monument dans les sports automobile et mécanique. Plus de 700.000 personnes viennent admirer le spectacle que proposent des autos, des motos, des camions, des kartings et même des vélos ou des rollers. En effet, tous ces engins viennent s'affronter sur les 4.185 mètres de piste. Ultra équipé, le circuit garantit en plus des sensations fortes, une surveillance permanente, une sécurité

optimale et un large choix d'évènements. En tout, plus de 60 m² sont prévus pour les stands et plus de 26.800 m² de paddock permettent d'accueillir une multitude d'équipes. Un pôle médical est également en place, ainsi qu'un système spécial éclairant le circuit complet.

Le circuit abrite aussi l'une des plus anciennes écoles de vrai pilotage en France. Plusieurs centaines de stagiaires la fréquentent chaque année et des milliers d'apprentis pilotes ont suivi les cours de cette école. Nombre d'entre eux se sont forgés depuis des palmarès prestigieux (S.Bourdaïs, S.Sarrazin, R.Dumas...). Peut-être serez-vous un jour l'un d'eux ? Avis à nos Gentlemen Drivers !



John Ketchell

1948 (France)

Né en France en 1948, a ouvert sa première galerie, à l'âge de 20 ans. Il avait une passion pour la peinture, en particulier XV^e et XVI^e siècle œuvres flamandes et, plus tard et les mouvements cubistes Symbole.

Dans les années 1960 et 70, cette passion artistique était l'amour de la vitesse et la mécanique des machines de sport que ce soit sur l'eau, la terre ou dans l'air. Aujourd'hui, sa sculpture est la combinaison vivante de ces deux passions. Il produit des « formes harmonieuses qui puisent leur inspiration de rouler, glisser, voler des objets dans la nature symbolisant mans 'histoire d'amour avec des belles machines.

The Right Stuff (Auto Union) par John Ketchell
AVUS 1937 - Bernd Rosemeyer dans l'Auto Union Streamliner "C" Type entamant le tour le plus rapide dans la course GP de 171.78 mph.
Acrylique sur toile. Taille: 30 "x 28"





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



Identité Porsche.

La nouvelle 911.

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

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE



PORSCHE

Centre Porsche Maroc
Centrale Automobile Chérienne
84, Avenue Lalla Yacout
Casablanca
Tél. : 05 22 31 81 81
Fax : 05 22 31 97 12
Site internet : www.porsche.fr