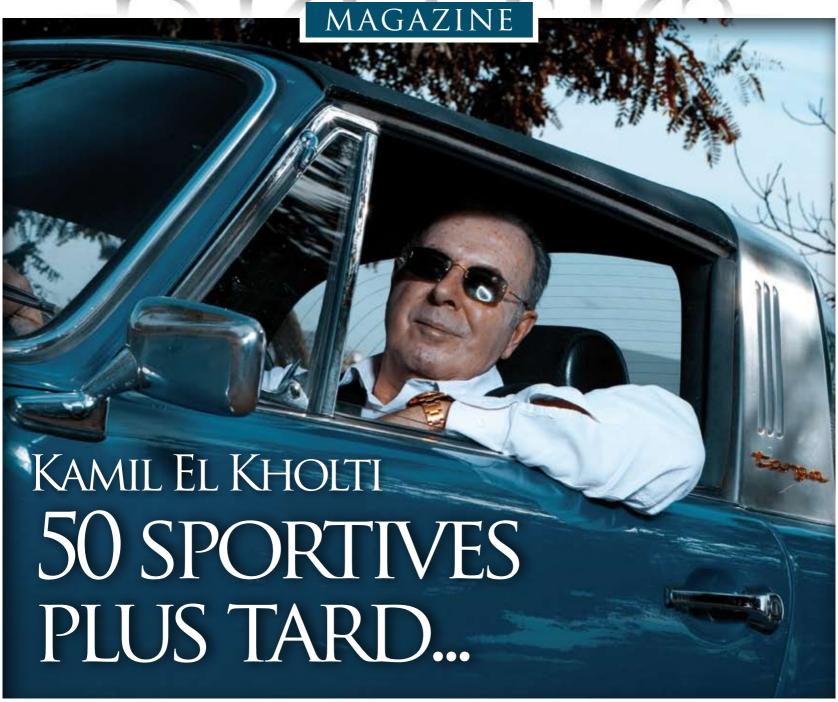
Gentlemen



Audi

p.40

MERCEDES BENZ **CLS AMG**

BMW 650I CONVERTIBLE p.44 **FIAT** Abarth

p.60

Des muscles sans anabolisants



Etoile filante



Paquebot de luxe



Résurrection



JE SUIS GIULIETTA

ET JE SUIS FAITE DE LA MÊME MATIÈRE
QUE LES RÊVES.



PRIX DE LANCEMENT 240 000 dhs*

Un maximum de sécurité et de contrôle grâce à la technologie de l'ADN Alfa avec le différentiel électronique Q2. Le confort et l'habitabilité garantis par le châssis en aluminium le plus innovant de sa catégorie. Réduction des émissions de CO2 et un moteur de haute performance en raison de sa nouvelle motorisation turbo.







Succursale Fiat Group Automobiles Maroc s.a.: Casablanca: Italcar Mandarona - Tél.: 05 22 78 60 02, Concessionnaires ou agents Alfa Romeo: Casablanca: Monza Motors -Tél.: 05 22 98 98 30. Rabat: GMD -Tél.: 05 37 79 31 57. **Agadir**: Sabina Motor's - Tél.: 05 28 83 43 30 / 40. **Marrakech**: Auto Hall Marrakech - Tél.: 05 24 44 75 15 / 05 24 44 84 22. $\textbf{Tanger}: \text{Auto Hall Tanger} - \text{T\'el.}: 05\ 39\ 95\ 11\ 11\ /\ 05\ 39\ 95\ 17\ 17. \ \textbf{Mohammedia}: \text{Lisa Auto} - \text{T\'el.}: 05\ 23\ 32\ 12\ 08\ /\ 09.$







Le numéro 1 de Gentlemen Drivers est sorti. C'est un rêve, qui a mis assez longtemps à voir le jour, mais voilà que depuis un mois, ce rêve, devenu réalité, est en kiosque.

Au vu du nombre de coups de fil, de sms et de mails que j'ai reçus, les uns me félicitant, les autres m'encourageant, je ne peux qu'être fier, flatté, heureux et très optimiste sur l'avenir de ce beau bébé.

Je tiens, à cet égard, à vous remercier tous, pour votre soutien.

Ahmed Kseibati

ÉDITO

Dorénavant , puisque, dès le premier numéro, vous l'avez adopté, Gentlemen Drivers sera l'affaire de tous les passionnés et des mordus de l'excellence. Il s'imprégnera de votre sensibilité, de votre goût et de votre style. Ce mois-ci, nous montons en puissance, puisque

les modèles dont nous traitons sont au cœur de l'industrie automobile et que chacun des constructeurs mette tous ses espoirs pour que ses modèles fassent des étincelles, dopent leurs ventes et gagnent des parts de marché. Jaguar, BMW, Mercedes, Audi, Peugeot, Citroen, ... pour ne citer que ceux-là, rivalisent de technologie et de design, afin de vous séduire.

Chers lecteurs, n'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions, de vos remarques, et surtout de vos critiques, puisque dans le monde des passionnés, il n' y a ni "moi" ni "je". Il y a, bien au contraire, la culture de l'écoute et du partage.

C'est notre richesse et la vôtre, qui feront la différence.

SOMMAIRE

06	Motors
06>13	L'actu En bref par Karim Raouf
14>15	L'actu Évènement
16>19	AutoConcept Mazda Shinari par Karim Raouf
20>24	AutoException Bugatti Veyron Supersport par Lina Mouafak
26>29	Mercedes Benz CLS AMG : étoile filante par Karim Raouf
30>34	Jaguar XJ : pour PDG préssé par Karim Raouf
36>43	BMW 650i Convertible / Audi RS5 par Karim Raouf et Lina Mouaf
44>49	AutoNouveauté BMW X3 / Peugeot 508 / Citroen C4 par Walid Benslimane et Karim Raouf
	par Walid Benslimane et Karim Raouf



Entretien du mois Kamil ElKholti 50 sportives plutard... par Géraldine Dulat

60> 66	AutoLégende Fiat Abarth : Retour d'un mythe par Lina Mouafak
68>69	MotoException Ducatti Diavel par Walid Benslimane
70>71	MotoNouveautés Kawasaki VN900 / Yamaha XVS950A Midnighstar par Walid Benslimane
72>73	BateauException Strand Craft 166 par Lina Mouafak
74>75	BateauNouveauté Aquariva by Gucci par Lina Mouafak

76 L'Homme

76>77	Spa et bien-être Hôtel Michlifen par Houria Zaghloul
78>80	Montres Cartier Astrotourbillon / Patek Philippe 5960P par Lina Mouafa
82> 83	Cigare Quelle boisson avec mon cigare? par Antoine Delmas
84>91	Accessoires À un détail près par Sophia Mikou
92> 93	Tendances par Sophia Mikou
94>96	Sport d'élite Le yachting par Lina Mouafak

98 Lifestyle

	Enestgie
98>9 9	Gastronomie La Vela par Houria Zaghloul
100>103	Immobilier Casablanca Marina par Lina Mouafak
104>105	Hi-tech Nouveautés par Hicham Zemmar
106	Games
108	Parfums par Hicham Zemmar
110>113	Évasion de rêve iWay, Simulateur F1 par Houria Zaghlou
114>115	Art Françoise Rouveau par Antoine Delmas





Motors ACTUS

en bref

Cartier «Travel With Style >> :

Culte indien du bolide ancien

Après une première édition réussie en 2008, la maison Cartier reconduit son événement chic et rétro «Travel With Style». Il s'agit d'un concours d'élégance réunissant une assemblée prestigieuse de passionnés et de collectionneurs autour du design et de la production automobile de la belle époque indienne. Et c'est au Jaipur Polo Club de New Delhi que se tiendra, le 12 mars prochain, cette deuxième édition, avec au programme, la présentation d'une collection extraordinaire de voitures anciennes indiennes. L'occasion de découvrir «l'opulence mythique et l'élégance rare des maharajahs indiens en matière de voitures prestiqieuses d'époque» indique Cartier, qui précise aussi que «cinquante-six voitures ont été sélectionnées pour participer». Dans ce lot, citons la plus ancienne: une Rolls Royce Silver Ghost de 1912, une Maybach SW38 de 1932, une Delahaye 135MS de 1937 ou encore, un roadster Triumph Dolomite de 1947. Enfin, l'objectif assigné par Cartier ne manque pas d'ambition: hisser «Travel With Style» au rang des plus grands concours internationaux, comme le «Festival of Speed» de Goodwood, le «Concorsa D'Eleganza» de la Villa D'Este et le «Concours d'Élegance» de Pebble Beach.

Infiniti «Sculpture Essence»

Must-have de collectionneurs

Dévoilé en 2009 pour célébrer le 20ème anniversaire de la marque Infiniti, le concept car Essence avait étonné plus d'un visiteur du Salon de Genève. Un sublime exercice de style, qui donne une idée de ce que pourraient être les futures GT badgées Infiniti. En attendant, le département haut de gamme de Nissan vient d'annoncer la production d'une édition limitée de la «Sculpture Essence». Limitée à 300 exemplaires numérotés pour le monde entier, cette production d'exception a été réalisée en résine solide et dessinée par le designer même de la voiture sous le regard de Shiro Nakamura, vice-président exécutif et responsable du design. Cette miniature qui suscite autant d'émotion que l'étude de style à réelle échelle. Cela, d'autant plus que pour la présentation d'un tel bijou, la marque Infiniti s'est, à nouveau, associée à l'un des plus grands noms de la maroquinerie de luxe, Louis Vuitton. La célèbre maison parisienne a créé pour Infiniti une mallette de transport réservée uniquement au premier exemplaire de cette sculpture. Un réceptacle confectionné à la main... comme une sculpture.









Nespresso. What else?



NESPRESSO_®

Le café corps et âme

Porsche 918 RSR Entre futur et nostalgie

Très attendue par les «porschistes», la remplaçante de la Carrera GT se fera encore attendre pour quelques mois. Mais le nom de cette future supercar est bien figé: 918. Quant à sa carrosserie, elle devrait fortement ressembler à la 918 RSR. Un concept car présenté par Porsche lors du dernier Salon de Detroit et combinant des caractéristiques de compétition à la technologie hybride. Cette dernière n'est autre que celle qui avait servi de base roulante à la 911 GT3 R Hybrid, soit un moteur électrique

de 75 kW (102 ch) intégré à chaque roue et épaulant le moteur thermique ou la pièce maîtresse : un V8 3,4 l qui développe 563 ch au régime plutôt élevé de 10.300 tr/min. Le tout, pour une puissance globale de 767 ch! Il faut aussi savoir que cette belle association électro-mécanique repose sur un système de récupération d'inertie au freinage et surtout sur un imposant accumulateur dont le rotor tourne à 40.000 tr/min et produit un surplus de puissance pendant huit secondes. Un véritable laboratoire physique roulant, dont la firme de Zuffenhausen n'a pas dévoilé les performances sur circuit. Cela, même si par sa couleur et le numéro 22 qu'elle arbore, la carrosserie de la 918 RSR rend en quelque sorte hommage à la 917 K du Team Martini Racing, qui avait remporté les 24 heures du Mans en 1971.



Michelin Pilot Super Sport :

Gommes à grande vitesse

Encore plus performant que le Pilot Sport3, le Pilot Super Sport de Michelin pousse encore plus loin les limites d'un pneu à haute performance. C'est ce qu'ont pu découvrir les journalistes conviés récemment par le pneumaticien français sur le circuit de Dubaï. Là, une horde de supercars (Mercedes SLS AMG, Ferrari 458 Italia...) les attendaient pour leur permettre de faire la différence avec les gommes de la concurrence. Avec une tenue de route et des distances de freinage inégalables, le PSS homologué pour une vitesse maxi supérieure à 400 km/h mérite amplement son étiquette de «pneu de série le plus rapide du monde».





<u>Aston Martin</u> Cygnet

D'abord en noir et blanc

Cygnet, la plus petite voiture jamais proposée par Aston Martin, entre bientôt en production. C'est ce que vient d'annoncer le célèbre constructeur britannique de GT. Plus précisément, cette microcitadine, qui est en fait une Toyota iQ recarrossée et assemblée à la main, va démarrer sa carrière en deux séries spéciales et limitées. Visiblement, les marketeurs maison ne sont pas allés chercher très loin, se contentant d'une version White et

d'une autre Black. Un thème on ne peut plus classique, mais dont le résultat final en étonnerait plus d'un. En effet, la Cygnet White s'habille de blanc à tous les étages (carrosserie, jantes, cuir des sièges...), mais se voit affinée par quelques touches de chrome, d'Alcantara perforé. Son homologue Black arbore une teinte noire métallisée intégrant des pigments en vert foncé, alors qu'à l'intérieur dominent cuir étendu et alcantara dans une couleur sombre. Mécaniquement, il ne faut pas se leurrer, mais plutôt crier au sacrilège, puisque cette Aston s'anime d'un moteur quatre cylindres provenant de chez Toyota, en l'occurrence le 1.3 de 100 ch. Et à un peu plus de 36.000 euros, soit le prix revendiqué par la Cyanet, va-t-on voir si le carnet de commandes se remplira comme l'attendent les objectifs assignés. «Mission impossible», pourrait dire l'agent 007...

<u>Fiat 500</u> by Diesel

Fêtée entre les jeans

Petite opération marketing, mais joli coup pour l'image de la 500, qui n'a pas encore pris une ride depuis son lancement, il y a bientôt trois ans. De quoi s'agit-il? Tout simplement de la présentation et de l'exposition de la 500 by Diesel dans la boutique casablancaise de... Diesel. Car pour ceux qui ne le savaient pas encore, la citadine phare de Fiat a également droit à des séries spéciales, dont celle concoctée avec le concours de la marque de vêtements italienne Diesel. Disponible en deux motorisations essence (1.2 | de 69 ch et 1.4 | de 100 ch), la 500 By Diesel se prête subtilement à l'univers de la mode. D'abord par des teintes spécifiques et originales comme le «Vert Diesel». Ensuite, par son habitacle habillé en tissu denim et parsemé du logo Diesel. Une tête d'indien que l'on retrouve au niveau du tableau de bord, des sièges et du pommeau du levier de vitesses. Le tout, monté



sur de belles jantes de 16", dont l'alliage fait bien écho avec le chrome satiné qui recouvre la coque des rétros. Que de spécificités que les quelques invités privilégiés, principalement des clients des deux marques, ont pu découvrir autour d'un cocktail, soft mais branché. L'occasion de faire connaissance avec la plus fashion des Cinquecento et d'avoir une idée sur les prix, qui vont de 209.000 à 229.000 DH.



Ferrari FF

Le virage intégral

Comme à son accoutumée, Ferrari ne viendra pas les mains vides au prochain Salon de Genève (du 3 au 13 mars). Sur son stand, la marque au cheval cabré présentera officiellement la FF, un showcar préfigurant la remplaçante de l'actuelle 612 Scaglietti. Comme son nom ne le laisse pas deviner, les deux initiales correspondent à Ferrari Four, soit son nombre de places à bord. La FF est donc une 2+2, à l'instar des Mondial et autre 456, mais taillée dans l'habit d'un break de chasse. Plutôt spectaculaire, sa carrosserie signée Pininfarina arbore un arrière trapu, qui abrite, une fois n'est pas coutume, un grand coffre (450 litres). Mais si cette Ferrari s'appelle Four, c'est aussi parce qu'elle adopte une transmission à quatre roues motrices, ce qui est une première dans les annales de la marque. Une traction intégrale qui se charge d'évacuer ce que peut libérer son V12 de 6,3 litres de cylindrée, soit une puissance de 660 ch et un couple de 683 Nm. Le passage des vitesses se fait via les palettes de la boîte à 7 rapports et à double embrayage, tandis que les performances annoncées sont très intéressantes pour un bolide d'environ 1,8 tonne sur la balance. La FF accélère de 0 à 100 km/h en 3,7 sec et atteint 335 km/h sur circuit. Excusez du peu!

Mercedes SLK

Troisième étoile du nom

Lancé en 2004, l'actuel SLK cédera bientôt la place à son remplaçant. Mercedes a en effet dévoilé la nouvelle et troisième génération du plus célèbre des roadsters premium. Une barquette à deux places, qui ne jure toujours que par le toit rigide escamotable. Sportives et racées, ses lignes extérieures dénotent pourtant d'une certaine maturité, avec moins de courbes et plus d'angles droits. La face avant se rapproche logiquement des récentes Mercedes (SLS et CLS) et n'évite finalement pas le recours à des diodes pour agrémenter le bouclier avant. Totalement redessinée, la planche de bord accentue son cachet sportif, avec en guise de raffinement, des placages en alu dès la finition de base. À l'inverse, c'est en option que cet ultime SLK proposera sa nouveauté majeure, à savoir, son toit panoramique à luminosité réglable. Baptisé «Magic Sky Control», ce pavillon mobile et électrochrome peut, d'une simple pression sur un bouton, soit s'éclaircir, soit s'obscurcir afin d'éviter des coups de soleil quand ce dernier «cogne» vraiment. Outre le fait de reconduire son système de chauffage de nuque (AirScarf), le volet high-tech s'enrichit de quelques technologies sœurs comme la lecture des panneaux de signalisation, l'accès à Internet et la surveillance de somnolence. En attendant l'arrivée d'une hypothétique exécution AMG, la gamme est coiffée par la version SLK 350 (V6), laquelle culmine à 306 chevaux de puissance.





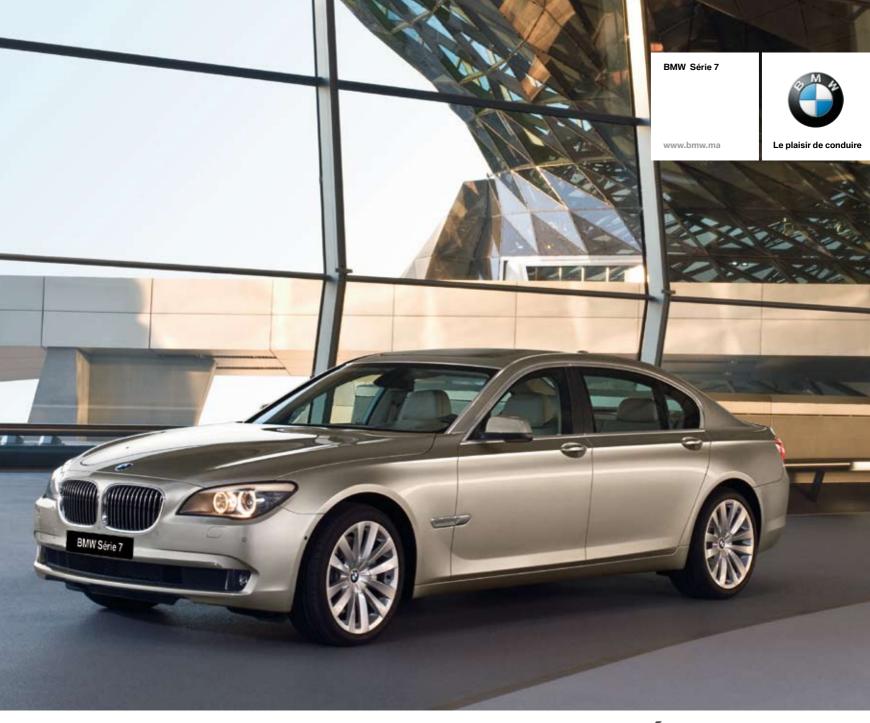


Nous réinventons l'automobile. Depuis 1886!

Depuis 125 ans, nous n'avons cessé de faire évoluer l'automobile sous le signe de l'excellence. Aujourd'hui, notre passion pour les nouvelles idées est plus forte que jamais.

À la pointe de l'innovation technologique, avec notamment notre nouveau concept BlueEFFICIENCY respectueux de l'environnement, nous sommes et serons toujours en avance sur notre temps.





LA JOIE DE SE MOUVOIR ET DE S'ÉMOUVOIR.

Peut-on rêver plus belle union que celle placée sous le signe de l'excellence? La nouvelle BMW Série 7 vous invite à célébrer ce mariage en prenant place dans un intérieur généreux et exclusif à l'avant et plus encore à l'arrière pour des passagers exigeants. Alliance de nouvelles technologies mises au service de la performance et réduisant la consommation, la nouvelle BMW Série 7 est à la fois une berline sportive et une limousine raffinée qui vous réserve une expérience de conduite inédite. Venez signer son livre d'or en la découvrant sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

BMW SÉRIE 7.

BMW EfficientDynamics Moins d'émissions. Plus de plaisir.

Smeia

Importateur exclusif

47, boulevard Ba Hmad 20300 Casablanca Tél.: 05 22 40 07 00/01

e-mail: contact@smeia.com

Réseau Smeia

Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00

Tanger: Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40 Agadir: Soutra 05 28 84 74 28/29

Agadir: Soutra 05 28 84 74 28/29 Marrakech: ouverture prochaine.



BMW X1 Bientôt le pack Sport M

Le plus petit membre de la fratrie des Sport Activity Vehicle aura désormais droit à son package Sport M. Au menu: des couleurs spécifiques (Blanc Alpine, Blanc Minéral, Bleu LeMans, Gris Space, Noir Sapphire et Rouge Vermillion), de nouvelles jantes M à double rayon de 17" ou 18" et surtout, les nouveaux spoilers avant et arrière qui font toute l'essence du pack aérodynamique

M et qui rende un peu plus agressive la ligne extérieure. Les linteaux du vitrage latérale, ainsi que les barres de toit troquent leur chrome au profit d'un matériau noir satiné, alors qu'à l'intérieur, le volant, le levier de vitesses et les seuils de portes reçoivent l'inscription M, sous un ciel de toit de couleur anthracite. Techniquement, le pack M entraîne logiquement un travail au niveau des trains roulants. De ce fait, la garde au sol a été abaissée et les suspensions raffermies, histoire de rendre le X1 plus virile même à la conduite. Par ailleurs, l'autre événement qui fait l'actualité du X1, c'est l'arrivée de la version xDrive28i qui, forte d'un quatre cylindres TwinPower Turbo de 245 ch, coiffe toute la gamme de ce modèle.

<u>Citroën C-Crosser</u> En avril dans nos villes

Ça bouge du côté de Citroën Maroc. L'autre marque importée et distribuée par Sopriam va élargir son offre vers le haut, en investissant le segment des grands crossovers, où elle n'était jusqu'ici pas encore représentée. On verra donc le Citroën C-Crosser en avril dans nos villes, comme ailleurs, puisqu'il s'agit d'un 4x4 capable de s'aventurer en dehors des routes goudronnées. En cela, le costaud de chez Citroën est aidé par une transmission intégrale permanente développée par un spécialiste en la matière : Mitsubishi. Autres atouts du C-Crosser, son diesel HDI de 160 ch ou encore son habitacle classieux et spacieux, puisqu'il peut accueillir 7 personnes. Enfin, le 4x4 de la marque aux chevrons devrait aussi plaire par son design, fort d'un faciès expressif et même agressif. Reste à voir si les prix seront compétitifs ou pas assez. Réponse dans quelques mois.



EVENEMENT

Alfa Masterdrive Change the

Très courants à l'étranger, les stages de conduite n'existaient pas encore au Maroc, jusqu'en décembre dernier. Le salut revient à la filiale marocaine du groupe Fiat qui, profitant du lancement de l'Alfa Romeo Giulietta, a mis en place l'école Alfa Masterdrive (AMD). Cette dernière, comme son nom le laisse un peu deviner, propose aux propriétaires et futurs clients de la marque au Biscione des stages de perfectionnement de la conduite et même d'apprentissage du pilotage. Concrètement, ces essais se déroulent, une journée durant et via un accompagnement individuel, sur le paddock du Marrakech Grand Prix.

Les stagiaires reçoivent une série de cours théoriques et d'épreuves pratiques, sous la houlette de pilotesinstructeurs français, diplômés du Brevet d'État. Plus que de simples formateurs, ces pilotes sont dotés d'une grande dextérité et d'une expérience indiscutable. Mieux encore, Alain Galzot le chef de file n'hésite pas à faire appel à des pilotes de renom, à l'image de Yannick Dalmas qui était de la partie lors de la dernière session d'AMD. Pour ceux qui ne le connaissent pas (et il y a peu), ce Varois a inscrit son nom au panthéon des plus grands as du volant en ayant, notamment, remporté quatre victoires au 24H du Mans et avec quatre écuries différentes. Y. Dalmas a aussi fait un bref passage par la F1, sans succès certes, mais c'est déjà quelque chose. Bref, tout cela pour dire combien la barre est placée haute pour assurer des stages de qualité, lesquels,

rappelons-le, se déroulent en deux temps.

Le premier volet (théorique) démarre par un briefing complet, une sorte de présentation de la journée. Commence ensuite toute une pédagogie : explication de la position de conduite et du travail des mains sur le volant ; rappel des règles de sécurité (distance, freinageE) ; étude de trajectoires sur le circuit, technique d'abordage des courbes, explication des phéno-



Ce que l'auto-école n'apprend pas ou ne donne pas l'occasion d'apprendre, l'école de conduite Alfa Masterdrive le propose désormais aux propriétaires et futurs clients d'Alfa Romeo. Une première au Maroc.



mènes de survirage et sous-virage selon des règles scientifiques, et même la discipline du regard.

Après quoi, démarre la phase pratique (second volet), qui se déroule au volant des différents modèles d'Alfa Romeo. Et justement, concernant les situations abordées, il faut savoir que la formation normale, dite «Stage Sélective», comprend deux ateliers : l'un dédié à la sécurité, l'autre au pilotage sur circuit.

Dans l'un comme dans l'autre, on y apprend notamment le freinage d'urgence, les manœuvres d'évitement, le freinage en courbe, la maîtrise de la motricité sur différentes aires et conditions d'évolution (sol sec, faible aDHérenceE), sans oublier l'apprentissage de l'utilisation optimale des aides à la conduites qui équipent majoritairement les véhicules d'Alfa (ASR, TCR, MSR, EBD et VDC).

Tous ces exercices, dont on rappellera au passage qu'ils sont inévitablement effectués avec les corrections du moniteur, justifient donc le tarif de ce stage (Sélective), soit 7.900 DH (TTC). Et pour 5.900 DH de plus, l'option «Competizione» a tout pour combler les plus passionnés. Ces derniers s'autoriseront ainsi une expérience unique et quelques poussées d'adrénaline, au volant de GT d'exception comme l'Alfa Romeo 8C Competizione ou la Ferrari 458 Italia.

Enfin, avis aux intéressés: seize dates ont été programmées tout au long de cette année afin de permettre à un maximum de personnes de goutter aux «plaisirs du pilotage» façon Alfa Masterdrive. Le tout, dans une ambiance conviviale, avec en prime, les mises en scènes théâtrales et les jeux de mots réussis du «Masterdriviste en Chef», Alain Galzot.







Le «KODO» ou l'«âme du mouvement», tel est le nouveau thème stylistique adopté par Mazda et matérialisé par le concept car Shinari. Commentant cette nouvelle orientation qu'il a impulsée, Ikuo Maeda, le directeur de la division Design de Mazda, explique «nous nous sommes fixés comme objectif d'exprimer le mouvement en insistant plus particulièrement sur les notions de vitalité et de vitesse pour aboutir au thème stylistique qui caractérisera nos futurs modèles».



S Mazda S Mazda



En japonais, le terme «shinari» fait référence à la manière dont une personne ou un animal fléchit son corps lorsqu'il s'apprête à accomplir un mouvement rapide. Et c'est sur la base de cette notion imagée qu'est né le nom de ce sublime concept car, aux lignes tendues et au galbe athlétique. Plus surprenant encore, cette ceinture lumineuse qui prend naissance dans les optiques et souligne la calandre souriante de cette Mazda, la rendant reconnaissable en tant que telle même dans la pénombre.

Outre de nouveaux éléments extérieurs de design, qui seront repris ultérieurement en production, ce coupé sportif à 4 portes et 4 places innove par son approche intérieure. Outre concilier ergonomie et fonctions mécaniques de base, l'habitacle de ce concept expérimente un nouveau type d'interface homme-machine, qui offre au conducteur le choix entre trois modes de conduite différents : travail, plaisir et sport. L'âme du Shinari se plie alors à l'esprit de son maître.



AUT Exception

BUGATTI VEYRON SUPERIORS

Véritable folie, ce modèle est une réponse à la demande de la clientèle, « Pas assez puissante, mon cher», claironnaient quelques clients de la Bugatti Veyron. Comme au temps héroïque d'Ettore Bugatti, la maison alsacienne ressuscitée par le groupe Volkswagen au début des années 2000, a accédé aux caprices de ces milliardaires avides de sensations fortes.





AUTO Exception

Assemblée en Alsace, à Molsheim, la Bugatti Veyron Super Sport marque l'apogée d'une espèce que l'on n'imagine guère voir perdurer.



À sa sortie en 2005, la Bugatti Veyron était déjà la voiture de production la plus rapide du monde, avec ses 407 km/h. Depuis, elle a été rattrapée par quelques supercars. Mais la Bugatti Veyron Supersport vient de leur arracher de nouveau le flambeau, et de loin! Elle revendique 434,211 km/h, mais pour le Guinness, il faut se contenter d'un « petit » 431,072 km/h...

En effet, la puissance et le tarif démesurés ne suffisant pas, les ingénieurs se sont mis en tête d'épingler le record du monde de vitesse à leur tableau de chasse. Logiquement, Pierre-Henri Raphanael, pilote officiel de Bugatti, s'est chargé du challenge sur la piste d'essais d'Ehra-Lessien en Basse-Saxe. L'opération a beau avoir été préparée dans les règles de l'art, une certaine fébrilité est palpable à travers les gestes de Pierre-Henri, les doigts crispés, le regard perdu vers l'horizon. Selon lui, «rouler à plus de 400km/h est un exer-

cice à haut risque. À une telle vitesse, on parcourt



120m à la seconde. S'il se passe le moindre accroc, il y a de fortes chances que l'on ne revienne pas au stand pour l'expliquer. Cette donnée rajoute du stress. Jusqu'à 425km/h, la Veyron se montre très stable, solide. Au-delà, on entre dans une zone où personne ne s'était encore aventuré. Chaque kilomètre/heure devient une nouvelle expérience.» Malgré les 1 200 ch, 5 kilomètres ont été nécessaires pour passer de 400 à 434 km/h. Finalement, le TUV, l'organisme allemand de certification et de contrôle, retiendra la vitesse de 431,072 km/h, soit la moyenne des passages effectués dans les deux sens. C'est le nouveau record du monde! Une prouesse technologique. La probabilité que cette performance, établie par une voiture de route commercialisée, soit battue, reste mince.

De 1001 ch, ce qui était déjà un peu fou, les ingénieurs ont joué sur les 4 turbocompresseurs pour gagner 199 ch sur 16 cylindres en W. Démentiel. 200 modifications ont été apportées. Entièrement nouvelle, la coque en carbone pèse 50 kg de moins, tout en ayant gagné 10 % en rigidité. Onze kilos ont aussi été glanés sur les jantes en alumi-

nium. Le défi principal étant de plaquer la voiture au sol, l'aérodynamique a été sensiblement revue pour se plier aux exigences des vitesses extrêmes. Ainsi, le pavillon est prolongé, recouvrant désormais le moteur, placé en position centrale arrière. Comme sur une voiture de course, il accueille deux prises d'air assurant le refroidissement des organes mécaniques. Arborant un design plus agressif et une multitude d'ouvertures, la face avant participe au refroidissement des freins et à la finesse aérodynamique. Pour encaisser le couple titanesque de 1500 Nm, la boîte à double embrayage à 7 rapports voit sa stratégie modifiée et son refroidissement, redimensionné. Le châssis n'est pas en reste, adoptant des réglages raffermis.

Côté esthétique, la fabrique alsacienne n'a pas lésiné sur les moyens ; véritable chef-d'œuvre d'artisanat, la Super Sport brille par son obsession du détail. La console centrale abandonne l'aluminium bouchonné pour la fibre de carbone et le volant est désormais en cuir retourné.

L'habitacle original a fait place à plus de maturité. L'intérieur garde sa beauté et son luxe. Il possède une grande qualité de finition, avec son tableau



de bord net et bien propre, suivi de sa console centrale bien équipée et qui reste parfaitement dans son cadre. La dominance de la couleur noire atténue et unifie presque toute la beauté de ces éléments de l'habitacle.

Enfin, cette obsession de la perfection a un prix qui, lui aussi, défie le sens commun : 1 973 400 euros, hors options. Celles-ci n'ont de frein que l'imagination des acquéreurs.

Outre une multitude de finitions et d'harmonies de cuir, un pack à 100 000 euros comprend un an de garantie supplémentaire (3 ans) et un jeu de roues complet. Si les amateurs fortunés ne semblent nullement effrayés de devoir débourser le prix d'un appartement de standing parisien, c'est parce que la Super Sport fait figure de collector, clôturant la série des 300 Veyron programmées. Seulement 40 unités sont prévues, dont 5 arborant la livrée noire et orange identique à la voiture du record de vitesse et facturée 2 320 500 euros.

Moteur Ar:

soupapes Quadri-Turbo

Puissance maxi:

1200 ch (883 kW) à 6000 tr/

Couple maxi:

min (Régime maxi 6600 tr/min) 1500 Nm (153 mkg) de 2000 à 5500 tr/min (ff 427 à 1174 ch)

Ratios:

150 ch/L (110 kW/L) - 188 Nm/L

integrale

Boîte de vitesse :

séquentielle à 7 rapports

Poids UE en marche : 1840 kg (le plus élevé mesuré) Rapport poids/puissance : 1.53 kg/ch & 480 kW/T

Rapport couple/poids : 815 Nm/T

0 à 100 Km/h en 2.5 s. 0 à 200 Km/h en 7.3 s





Nous ne savons pas construire autre chose que des voitures de sport. Tant mieux.

Nouvelle Porsche Panamera.

Avec la Panamera, Porsche invente une nouvelle référence dans l'univers des berlines Grand Tourisme. La combinaison idéale d'une sportivité sans compromis, d'un design remarquable et d'un confort sans égal pour ses 4 passagers. Sa boîte PDK à 7 rapports incluant la fonction Stop-Start, l'injection directe d'essence (DFI), son aérodynamique optimisée et sa structure allégée sont autant d'innovations qui associent sportivité accrue et consommation maîtrisée.

Nouvelle Panamera, authentiquement Porsche.



Centre Porsche Maroc

Centrale Automobile Chérifienne 84, Avenue Lalla Yacout Casablanca

Tél.: 05 22 31 81 81 Fax: 05 22 31 97 12 Site internet: www.porsche.fr e-mail: l.roix@porsche.ma Motors















L'un des coéfficients aérodynamiques les plus bas au monde

Longtemps l'arrivée d'une nouvelle XJ passait plus pour une vaste mise à jour que pour une véritable nouveauté. Jusqu'en 2010, année de «rupture» pour certains et d'une «nouvelle ère» selon d'autres. Pourtant, c'est bien à ces deux idées in fine convergentes que répond le nouveau vaisseau amiral de la maison de Coventry.

Nous ne tomberons pas dans l'indélicate et surtout interminable question de la rupture stylistique. Le design de la nouvelle XJ est ce qu'il est! Cela, d'autant plus que finalement et visiblement, la robe de cette grande lady plaît à une grande majorité. Jamais une automobile de ce segment, pourtant réputé pour le conservatisme de sa clientèle, n'avait arboré des lignes aussi osées. Un pavillon fortement arqué, une malle semi intégrée et des atours sculptés avec autant de sensualité que procurerait le toucher d'une hanche.

Malgré un encombrement conséquent, du fait d'une lon-







gueur dépassant allégrement les 5 mètres (précisément 5247 mm pour cette version allongée), on reste interloqué et on est tenté de dire : «Mais quelle finesse !». On est bien loin de l'épaisseur et du conformisme des carrosseries allemandes. Cette finesse se vérifie également dans la réalité la plus physique, celle des tests en soufflerie où la XJ affiche un Cx de 0,29, soit l'un des coefficients aérodynamiques les plus bas au monde.

Inutile de rappeler qu'une telle performance interfère largement et positivement dans le confort acoustique à bord. Ceux qui ont déjà voyagé à bord d'une nouvelle XJ ne peuvent le nier. Mais ce n'est pas vraiment ce qui frappe le plus dans ce salon roulant. Il y a aussi et surtout, la noblesse des matériaux, dont une profusion de cuir qui habille généreusement la planche de bord. Du cuir «pleine fleur», peut-on lire sur le catalogue du véhicule, qui précise aussi que les sièges avant disposent de

réglages électriques dans 20 directions, de la ventilation d'air (chaud ou frais) et de la fonction massage. Tout un parfum de luxe qui, immanquablement, marque les esprits. Un enchantement poussé à son paroxysme sur la XJ à empattement allongé qui, en plus d'offrir une douzaine de centimètres (supplémentaires) aux jambes des trois passagers arrière, s'embourgeoise d'un cran avec le raffinement de la finition Supersport.

Une livrée qui place la barre très haut en matière d'équipement multimédia. Système audio d'exception signé Bowers & Wilkins (1200 Watt avec disque dur et pôle média), télévision numérique, lecture de DVD sur l'écran de la console centrale, avec ou sans écouteurs numériques sans fil. Le passager avant a de quoi se divertir.

Ceux qui préfèrent prendre place à l'arrière ne seront, eux non plus, pas moins bien traités. Climatisation individuelle, accès aux réglages du système audio, miroirs de courtoisie éclairés, tablettes escamotables... leur confort n'a d'égal que leur discrétion qui est, elle, assurée par un vitrage assombri et pouvant être occulté par des rideaux. Même en levant les yeux, ces mêmes occupants apprécieront, outre le toit vitré panoramique (avec persiennes à commande électrique), un ciel de pavillon en Alcantara. Plus chanceux, le conducteur vit lui aussi une expérience unique. Le panneau d'instrumentation avec compteurs virtuels, le sélecteur rotatif de vitesses ou encore, l'écran tactile de la console centrale avec fonction double vision... sont autant d'éléments distinctifs qui font que cette Jaguar ne fait rien comme les autres.

La XJ n'est également pas une limousine comme les autres, parce que à l'instar de sa rivale à quatre anneaux, elle profite d'une structure intégrale en aluminium, gage d'un poids contenu (1915 kg). Une masse qui ne devrait pas avoir d'emprise sur le comportement de la XJ Supercharged, dont le V8 de 5.0 litres de 510 chevaux reste un bijou mécanique. Gavé d'un compresseur et fort d'un couple généreux (625 Nm), le cœur de cette grande dame peut faire chavirer celui de l'homme qui lui fait du pied (droit). Une façon de dire que cette limousine offre de belles prestations routières, en accord avec son statut. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes, cette élégante berline peut aussi aller chercher un bon nombre de coupés sportifs, lorsque le feu passe au vert. Mais c'est bien sur les longs parcours qu'elle s'appréciera. L'occasion pour la XJ Supercharged de laisser respirer pleinement ses poumons et de dépasser en toute indifférence les limousines germaniques qu'elle pourrait croiser. Une concurrence qui, jadis, avait la voie libre et pouvait se reposer sur ses lauriers. Les temps ont bien changé et la notoriété du félin n'a, depuis, que grandi.

Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes, cette élégante berline peut aussi aller chercher un bon nombre de coupés sportifs.





LIVING · LEISURE · BUSINESS

Casablanca Marina est un véritable quartier plein de vie, où les différentes activités s'allient harmonieusement dans un cadre urbanistique vert, piétonnier et ouvert sur la ville. Un résidentiel de prestige avec vue sublime sur la mer, un centre d'affaires à la pointe de la technologie, un centre commercial à ciel ouvert, une offre hôtelière gérée par des enseignes internationales de renom. Un port de plaisance avec ses espaces de restauration et de loisirs, un palais des congrès et un grand aquarium viennent compléter ce nouveau projet urbain intégré, propre à la métropole Casablancaise.





Motors

par Antoine Delmas

A Nouveauté

BMW Convertible



Motors

AUT Nouveauté

Décidément, la notion de voiture de Salon devient de plus en plus floue. On le savait, la Série 6 dévoilée à Paris n'avait de concept que le nom. Mais voici que BMW saute carrément l'étape de la présentation du coupé de série pour dévoiler le cabriolet au Salon de Los Angeles.

Très proche du pseudo-prototype du mondial parisien, le design extérieur de la nouvelle BMW Série 6 Cabriolet se caractérise par un long capot moteur, un habitacle reculé et un énorme empattement de 2,86 m. Vue de l'arrière, cette Série 6 paraît musculeuse, grâce à une forme en V prononcée et à l'accent mis sur la largeur.

Dérivée techniquement de la Série 5, cette 6 en reprend le châssis ainsi que les mécaniques.

Deux moteurs seront proposés pour le lancement commercial de la BMW Série 6 Cabriolet : un V8 4,4 litres de 407 ch à 5 500 trr/min et 600 Nm de couple dès 1 750 tr/min pour la 650i et un six cylindres en ligne 3.0 l de 320 ch à 5 800 tr/min et 450 Nm dès 1 300 tr/min pour la version 640i.



Avec son beau bloc à 8 cylindres, la BMW 650i Cabriolet abat le 0 à 100 km/h en 5,0 secondes et consomme 10,7 litres aux 100 kilomètres en moyenne (249 g/km de CO2).

Le six cylindres en ligne animant la nouvelle BMW 640i Cabriolet ne fait pas seulement appel à la technologie BMW TwinPower Turbo et à l'injection directe essence, mais aussi à la distribution Valvetronic entièrement variable. Grâce à lui, la BMW 640i Cabriolet plie le 0 à 100 km/h en 5,7 secondes et affiche une consommation de 7,9 litres aux 100 kilomètres.

Ce progrès doit également beaucoup à la masse, qui n'augmente presque pas. Et c'est heureux, car ce cabriolet n'a rien d'une ballerine. La 650i cabriolet pèse ainsi 1.940 kg soit 5 kg de plus que sa devancière. À noter qu'il reçoit des portières en aluminium ainsi qu'un couvre capote et un couvercle de malle en fibre de verre.

Cette BMW reçoit évidemment toutes les nouveautés tech-



nologiques de la marque : la suspension active «Dynamic Drive» et la boîte automatique ZF à huit rapports sont par exemple de la partie.

Côté intérieur, l'habitacle se veut classieux pour quatre passagers. De coutume chez BMW, le cockpit est orienté vers le conducteur.

De même, la commande des fonctions dédiées à la navigation, à la téléphonie et à l'info-divertissement passe par le système iDrive de série.







Quant à celui qui roulera devant ce bolide, il pourra peut-être avoir le temps de remarquer le logo RS5 accolé sur la calandre. Encore, lui faudra-t-il avoir les moyens de devancer le plus rapide des coupés A5.

Très flatteuse, la présentation intérieure peut surprendre les puristes, comme les habitués de la marque. Avec ses sièges baquets portant l'inscription RS 5, le chrome des pédales et du repose-pied ou encore, les inserts décoratifs en carbone, le poste de conduite prend les allures de cockpit d'une voiture de compétition. Et puis, il y a ce somptueux cuir surpiqué qui habille le volant, ces commandes ergonomiques du MMI, ainsi que la finition très soignée de l'ensemble. Des raffinements qui rappellent, à tout moment et avant toute chose qu'on est à bord d'un coupé «made in Audi». Autre satisfecit que pourrait procurer un tel bolide, celui d'offrir un habitacle à quatre places et un grand coffre (460 dm3), tous deux gages d'une certaine polyvalence. C'est donc un authentique 2+2, généreusement équipé de qadgets de confort.

Mais pour comprendre combien cette Audi mise à fond sur la surenchère technologique, c'est sous ses dessous qu'il faudrait aller jeter un coup d'æil. Outre le châssis sport, la RS5 distille sa puissance via la fameuse transmission intégrale quattro, mais associant un différentiel central inédit, capable de répartir le couple moteur entre l'essieu avant et arrière, voire entre les roues arrière gauche et droite. De quoi offrir, dans les virages, un comportement de train sur rail et une véritable cure de sensations fortes. Cela d'autant plus que dans la dotation standard figure l'Audi Drive Select. Un système qui permet au conducteur de choisir entre trois modes (Auto, Confort et Dynamique), agissant ainsi sur le répondant de l'accélérateur, de la transmission, de la direction et de la sonorité du moteur.



Le 0 à 100 s'exécute en 4,6 secondes, tandis que la vitesse maximale, limitée à 250 km/h, peut être débridée à 280 km/h.



Et lorsqu'on sait que ce dernier n'est autre qu'un V8 atmosphérique à technologie FSI (injection directe d'essence) de 4,2 litres de cylindrée, offrant 450 chevaux de puissance et 430 Nm de couple, on peut alors croire que ce bijou mécanique dégage un son aussi envoûtant que déchirant.

Malgré 1,8 tonne sur la balance, l'auto peut signer de beaux chronos. Le 0 à 100 s'exécute en 4,6 secondes annonce la firme d'Ingolstadt, tandis que la vitesse maximale, limitée à 250 km/h, peut être (sur demande) débridée à 280 km/h. Le département quattro accorde beaucoup d'importance au rendement de ses sportives. La RS5 ne déroge pas à la règle, puisque malgré son comportement et ses performances de haute volée, son V8 ne consomme que 10,8 litres aux 100 km

Que de qualités, qui feront vite pardonner son prix assez élevé, puisqu'il dépasse allégrement le million de dirhams. On s'en doutait, pourtant...







AUT () Nouveauté

BMW X

Fort d'un contenu mécanique et technologique au diapason, le nouveau X3 vient remettre les pendules à l'heure dans un sous-segment qu'il avait inauguré en 2004.

Attention! Celui qui vous dira que «la seconde génération du X3 tient plus du gros restylage que d'une totale refonte», se trompe. Et totalement, même, car, le pionnier des 4x4 compacts de luxe est bel et bien une nouveauté à part entière. Nouveau châssis, nouvelles options et présentation intérieure, direction, suspensions et motorisations inédites. Tout a changé, sauf le nom.

En fait, seul le profil du nouveau X3 et notamment sa ceinture de caisse décrochant vers le haut au niveau d'une vitre de custode en pointe, pourrait induire en erreur les moins avertis. Hormis ce détail, impossible de le confondre avec l'ancien, surtout dans le rétroviseur. Certes, les projecteurs et la calandre sont typiquement ceux d'un Sport Activity Vehicle de la marque à l'hélice, mais le regard a bien évolué. Et à l'agressivité de son faciès, le X3, deuxième du nom, oppose une poupe remarquablement sculptée. Le coup de crayon est particulièrement réussi au niveau des blocs de feux toujours en forme de clé, qu'une subtile nervure arquée tend à coiffer visuellement. Un joli rendu de la part des designers.

Même constat à bord du véhicule, qui dénote d'une réelle montée en gamme, avec une planche de bord à la présentation plus flatteuse et à l'ergonomie bien mieux pensée que par le passé. Outre des matériaux plus cossus (plastiques moussés, boiseries, acier satiné...), le conducteur appréciera surtout le côté sportif du poste de conduite, avec une console centrale orientée vers lui et un levier de vitesses joystick qui tombe à pic (sous la main).

Le volant, lui, a toujours trois branches et peut, en option, profiter de la direction sportive variable. Voilà l'une des nombreuses et inédites sophistications qu'apporte ce baroudeur dans son panier et parmi lesquelles on pourrait également citer les phares adaptatifs pivotants, le passage automatique feux de croisement/feux de route, une caméra de recul avec fonction Top View ou encore, l'affichage tête haute.

Plus cossu et mieux équipé, le nouveau X3 est aussi plus abouti sur le plan mécanique. Il ne jure que par les quatre



roues motrices, via sa transmission xDrive, qui optimise la traction et favorise le dynamisme sur la route. En outre, ce 4x4 est le premier modèle BMW de la gamme X qui peut recevoir en option un amortissement variable piloté.

Certes, en pouvant traverser des gués et évoluer sur la rocaille, le X3 est capable de s'aventurer en milieu off-road. Mais il reste plus enclin à avaler des kilomètres d'asphalte. C'est même un superbe véhicule autoroutier, dont le comportement fait vite oublier qu'on est à bord d'un engin haut sur pattes. Un sentiment encore plus accentué lorsqu'on a sous le pied droit du punch à revendre. C'est notamment le cas de la version 30d (3.0 litres diesel), encore améliorée par les ingénieurs motoristes pour offrir désormais une puissance de 258 chevaux. Du plaisir de conduite en perspective, même si ce bloc est strictement associé à une nouvelle boîte automatique à huit rapports. Une première dans ce segment.



A Nouveauté

PEUGEOT 508

Avec une 407 qui peine à finir sa course, une 607 qui n'a plus de souffle pour franchir la ligne d'arrivée, Peugeot se devait d'injecter du sang neuf dans la course. Et c'est un dossard assez inattendu qui prend part aux nouveaux défis que se sont lancés les ingénieurs de Peugeot en 2011.

508, mais pourquoi pas 408 ou 608, eh bien tout simplement pour marquer une ambition plus haut de gamme. Peugeot voit grand, ce retour à la série 500 traduit une volonté de remplacer à la fois la 407 et la 607. Et ça s'annonce plutôt compliqué pour elle, puisque dans le même segment, les allemandes sont des bêtes de la route. Dominatrices à outrance, les Audi, BMW et Mercedes n'ont plus de soucis à se faire, puisqu'elles ont largement devancé les autres constructeurs dans la catégorie des familiales luxueuses. Cependant une nouvelle lionne veut s'imposer dans cette savane où il y a de la place pour tout le monde. Qualité, pureté, efficience, la Peugeot 508 incarne l'expression nouvelle de la marque dans le segment des grandes routières. La 508 allie exigence et émotion avec ses technologies de nouvelle génération (e-HDi et HYbrid4). Après être monté à son bord, toute le bien qu'on dit d'elle se confirme ; son allure épurée et dynamique, la qualité perçue et l'agrément de vie à bord, ainsi que l'expérience du groupe PSA en matière de conduite. Avec cette lionne, Peugeot poursuit son offensive internationale : elle sera produite en France pour le marché européen, puis en Chine pour le premier marché automobile mondial. Déclinée en deux silhouettes, berline et SW, la 508 sera commercialisée en Europe début 2011, avec cinq niveaux de finition possibles : Access, Active, Allure, GT et Féline, pour qualifier cette lionne.

Une Peugeot dans l'air du temps

La 508 est moderne, tournée vers l'avenir, située au cœur des aspirations d'une clientèle beaucoup plus exigeante. Dans ses deux versions (berline et SW), elle obéit aux codes déontologiques de la marque au lion ; qualité, pureté et efficience, au bénéfice de l'émotion et du rêve. D'une élégance jusque là jamais affichée par Peugeot, la 508



peut se vanter d'être au summum de la qualité de réalisation de son constructeur. Elle peut même se vanter d'être le fruit d'un équilibre parfait entre codes esthétiques et robustesse. Ses nouveaux phares avant, félins jusque dans l'âme, ont été retravaillés pour une expression visuelle beaucoup moins exagérée que ses devancières 407 et 307. Par contre, des LED visibles de jour comme de nuit font apparition dans la plus grande discrétion. À l'arrière, trois griffes rouges masquent trois rangées de LED sur la berline, et un bandeau rouge sur la SW.

Vie à bord

Planche de bord simple et épurée, finition soignée et robuste, vision tête haute en couleur, climatisation quadrizone, accès et démarrage mains libres, tout ceci contribue à l'ambiance haut de gamme de l'habitacle. Chaque passager bénéficie d'un traitement privilégié, grâce notamment à l'excellente habitabilité de la voiture. Sur la SW, cet agrément de vie à bord est décuplé par le gigantesque toit panoramique en verre. Le coffre se veut également pratique et logeable, avec un volume généreux de 515 à 1381dm3 pour la berline et 560 à 1598 dm3 pour la SW (dossier arrière rabattu pour un plancher plat).

Au premier coup d'æil, on voit très bien que cette 508 est plus aérodynamique, ce qui réduit sa masse par rapport à la 407. Même sur le plan mécanique, la 508 bénéficie de moteurs affichant des puissances de 112 à 204 ch pour une consommation moyenne entre 4,4 (1,6 L e-HDi ; 112ch) et 7,3 L/100km (1,6L THP SW; 156ch).



La sécurité à bord, un autre cheval de bataille de haut niveau.

La 508 bénéficie d'un haut niveau de sécurité primaire, par sa tenue de route ou encore par sa dotation d'équipements : affichage tête haute couleur, aide sonore et graphique au stationnement avant et arrière, aide au freinage d'urgence, projecteurs bi-xénon directionnels, projecteurs antibrouillard, détecteurs de sous-gonflage... La voiture est également conçue pour assurer une sécurité secondaire au meilleur niveau du segment. Sa structure déformable comprend notamment des absorbeurs à haut rendement au niveau de la poutre avant, ce qui permet aussi la réduction de la longueur du porte-à-faux. Là encore, la

sécurité bénéficie pleinement de la maîtrise de la masse globale du véhicule.

La 508 est équipée de moyens de retenue efficaces : 2 airbags frontaux, 2 airbags latéraux avant, 2 airbags rideau, 2 emplacements Isofix à 3 points d'ancrage à l'arrière. Les sièges avant reçoivent de nouveaux appuie-tête à réglage multi-position, avec des formes particulièrement étudiée pour mieux prendre en compte les conséquences d'un choc arrière.

La 508, qui a trôné en vedette sur le stand Peugeot du Mondial de Paris, sera commercialisée à partir du mois de Mars 2011 au Maroc à travers le réseau SOPRIAM.



A Nouveauté

Citroën 4

Adopter un comportement vert peut être très contraignant! Pas de soucis à se faire, la marque aux chevrons a pensé à tout!

Arborant des lignes joliment taillées, la nouvelle Citroën C4 attire les curieux !

Remarquablement bien finie, elle offre des prestations inédites, souvent haut de gamme qui répondent parfaitement aux exigences et aux attentes des amoureux de la marque, en perpétuel quête du mieux. La nouvelle CITROËN C4 injecte du sang neuf à l'image de la C5 en 2008 et de la C3 en 2009, notre nouvelle hôtesse démontre une nouvelle fois le savoir-faire de la marque en termes d'innovations et de technologies dans le renouvellement de sa gamme.

La carrosserie de la nouvelle C4 est placée tout près des roues, ce qui donne un sentiment de robustesse et de stabilité dignes du renouvellement de ce modèle. Ses lignes sculptées, moins austères que la première génération C4 forment un équilibre stylistique dans l'ensemble. L'avant de la voiture est prêt à dévorer la route, le becquet arrière souligne sagement l'aérodynamisme du véhicule, tout ceci pour le plus grand plaisir des yeux. Enfin, les touches chromées ça et là, les projecteurs allongés qui s'incrustent dans les ailes veulent absolument dire que la C4 vous regarde du coin de l'æil.

A l'intérieur de l'habitacle, on retrouve la qualité et l'effort qui a été déployé par le constructeur français. Les matériaux haut de gamme utilisés et le confort acoustique rappellent une certaine grande sœur. Techniquement, tous les instruments de bord sont rassemblés pour rassurer les occupants : aide au freinage d'urgence, ESP, boîte manuelle pilotée, aide au démarrage en pente, frein de stationnement électrique, AFIL (Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne), projecteurs directionnels



Xénon bi-fonction ou la mesure de place disponible.

On le disait, la nouvelle Citroën 4 « Deuxième du nom » est un concentré de technologies, entièrement conçue sous le signe de l'innovation utile et intuitive, que ce soit en termes de sécurité, de confort ou d'habitabilité. Ainsi, au-delà des technologies précitées, la nouvelle C4 bénéficie de nouveaux équipements inédits sur ce segment, un système de surveillance d'angle mort, un limiteur régulateur de vitesse programmable (possibilité d'enregistrer plusieurs consignes de vitesse), des projecteurs antibrouillard avant avec éclairage statique d'intersection, des sièges confortables grâce au réglage lombaire électrique et à la fonction massage pour le conducteur et son passager avant, une proposition unique dans ce segment, un nouveau système audio avec spatialisation du son,et des réglages individuels poussés (couleur de combiné, alertes sonores, intensité de débit climatisation) pour une ambiance personnalisée.

Une chose est certaine, cette C4 deuxième génération a été conçue pour que ses passagers profitent pleinement



du temps qu'ils passent dans leur auto. Autre argument de taille par les temps qui coulent, l'engagement écologique du véhicule ; non seulement elle propose des motorisations en parfaite adéquation avec le leadership environnemental et les exigences du constructeur.

Produite en France, sur le site industriel de Mulhouse, la nouvelle CITROËN C4 vient renforcer la gamme principale de la marque. Et pour garantir une fiabilité optimale, plus de 2 millions de kilomètres ont été parcourus avant sa commercialisation.

La nouvelle CITROËN C4 offre une synthèse parfaite dans le monde des compactes :

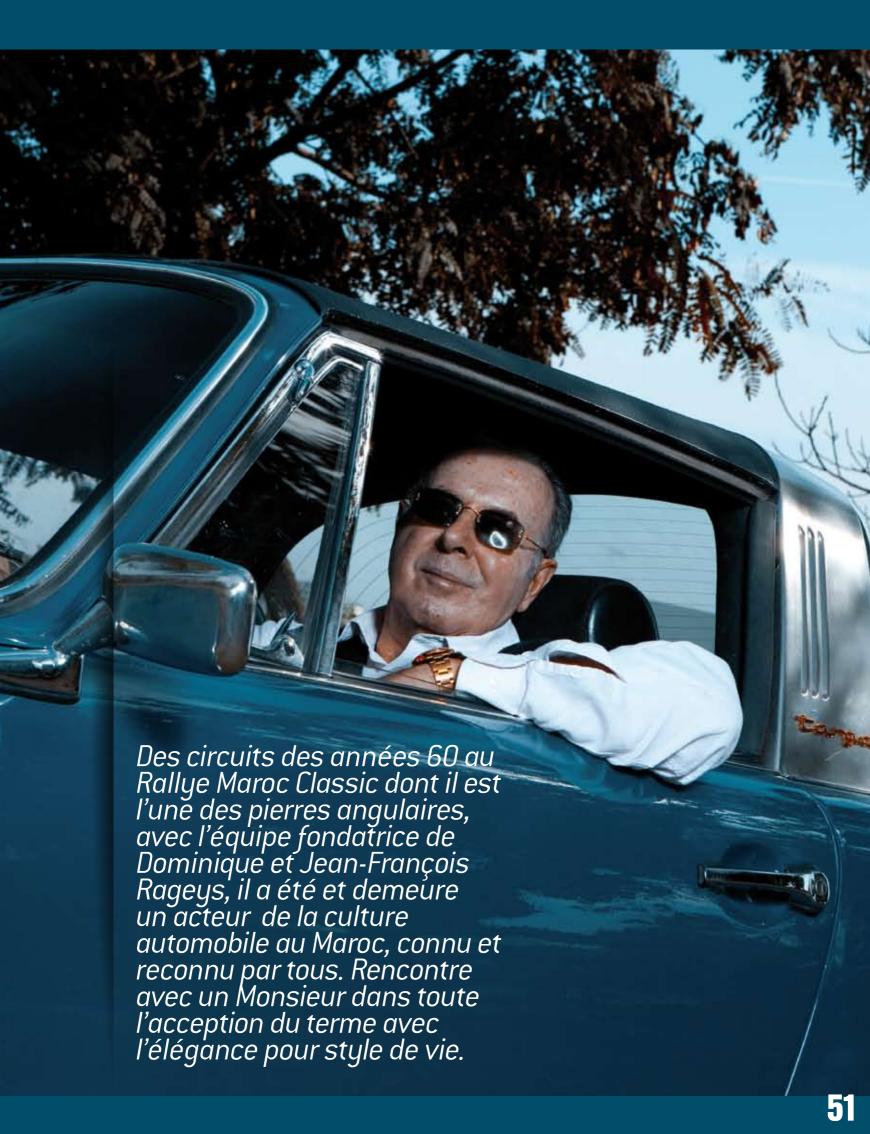
Elégante et énergisante, rationnelle et polyvalente, rassurante et moderne. La nouvelle CITROËN C4 démontre une nouvelle fois le savoir-faire et la créativité de la Marque! Les fans de la sexy citadine trouveront leur bonheur au Maroc a partir du mois d'aveil dans le réseau commercial de sopriam.



ENTRETTE du mois

Elami Elami Elami 50 SPORTIVES PLUS TARD...

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



Kamil



On vous sait passionné par les voitures sportives anciennes. Pourquoi une telle passion pour elles, plutôt que pour des versions nouvelles, plus technologiques?

C'est justement cet état d'esprit que je recherche. La sportive ancienne est une voiture qui ne dispose pas de toutes les aides à la conduite. De fait, elle vous oblige à une attention constante, une certaine considération pour sa fragilité. Prenons ma dernière Porsche Targa : la conduire est toute une aventure : quand je la mets en route, je dois attendre qu'elle chauffe un peu afin que l'huile lubrifie les cylindres, quand je fais une grande randonnée et qu'elle fonctionne parfaitement, c'est un moment de pur plaisir et puis, parfois, ce petit pépin auquel on ne s'attend pas et qu'il va falloir régler avec un sens de l'improvisation. J'aime énormément cet aspect où l'humain a une place à côté de la voiture, avec tout ce que cela comporte de petits challenges personnels. Sans dire le mot « aventurier » qui serait très exagéré, il faut vraiment gérer ces aléas, mais surtout avoir cet état d'esprit fait d'improvisation, de fatalisme et de sang-froid. La résolution des petites difficultés de la vie vous rend philosophe.

Souvent, ce sont également des voitures qui vous conduisent à certaines précautions d'entretien. Je ne peux garer ma Targa près de l'Océan, l'humidité serait dévastatrice pour ces tôles anciennes. Elle

est donc plutôt au centre, dans un garage de mon bureau, sous sa bâche, en attendant le moment où je la sors.

Sa conservation dans l'état d'origine nécessite une vigilance scrupuleuse. Pour acquérir les pièces d'origine, c'est une aventure, car elles sont aussi chères que rares.

Outre le fait que je sois sensible au design de ces voitures, c'est plutôt le même état d'esprit que je retrouve avec la plupart des passionnés de voitures anciennes. Cela étant, pour le quotidien j'utilise une voiture courante, car l'efficacité se doit de l'emporter. Bien entendu, les voitures d'aujourd'hui sont plus fiables et infiniment mieux adaptées au trafic urbain.

Vous avez la réputation d'être plutôt « Porsche ». Confirmez-vous ?

Non je suis plutôt voiture classique, avec moteur avant et propulsion conventionnelle et au début j'ai eu du mal à m'adapter à la Porsche car c'est une voiture assez délicate à conduire. Les plus difficiles à conduire sont les Porsche Turbo des années 90, parce que le Turbo se déclenche brutalement. Ma 911 développe presque 200 Cv, ce qui était conséquent dans les années 70 et il vaut mieux ne pas la brutaliser.

Comme elle est immatriculée au Maroc, je n'ai aucun problème pour l'utiliser.





Bio Express



1956 : intégre St Cyr Coëtquidan dans le cadre de la Promotion Mohammed V

1958 : acquiert sa 1ère voiture de sport une MG TF

1959/1962: TriumphTR2, Austin Healey Sprite, MGA, Triumph TR3.

1964 : 1er circuit à Marrakech sur TR3

1965/1972: Circuits et Rallyes sur Dauphine Gordini, Renault 1093 bons résultats, Fiat 1500 Neckar, BMW 2002 TI

1974: acquisition d'une DE Tomaso Pantera GTS

Sur le plan de la gestion du sport automobile au Maroc : président de l'Ecurie Chevreuil de Rabat, secrétaire général de la F.R.M.S.A., président délégué de l'A.P.C.C. de Casablanca.

1995 : 1ère participation au 2ème Rallye Maroc Classic avec une Porsche 356 B coupé

2000 : 1ère vente aux enchères du rallye Maroc Classic au profit des œuvres sociales de l'Heure Joyeuse.

De 1996 à 2009 participe au Rallye avec successivement une Iso Rivolta IR 350, une Jaguar 3,4 MK II, une Porsche 911 ϵ 2,2 I

En **2010** une Porsche 911 T totalement restaurée.

Kami El Kholti

Grâce à Jean-François Rageys promoteur du Maroc Classic, j'ai pu rencontrer de grands champions automobiles, comme Bernard Consten ancien champion de France des rallyes et ancien président de la fédération française des sports automobiles. Sa science du pilotage n'a d'égale que sa générosité.

En automne il organise avec d'autres passionnés des balades en Corse et dans la France profonde.

Quelle a été votre relation avec l'automobile, depuis le premier déclic durant votre enfance ?

Depuis toujours, j'ai eu une véritable passion pour les voitures, à commencer, lorsque j'étais enfant, pour ma collection de Dinky Toys. Parents et amis m'en rapportaient d'Europe. Cette collection a disparu lors de mon départ pour l'armée.

Adolescent, « j'empruntais...» allégrement la voiture des parents, la police devait être alors plus tolérante.

En revanche, le goût et la passion des belles voitures et celui de la conduite sportive ne m'ont jamais quittés. Durant ma période d'officier élève à Tours, à l'Ecole d'Application du Train, j'ai fait beaucoup de stages dans le « Génie mécanique » et ensuite, comme officier dans le Groupement de Formation du Train, je n'ai jamais été éloigné de tout ce qui touche à la mécanique auto. Cela étant, c'est plutôt une démarche personnelle, à travers mes différents coups de cœur, au fil des années, qui ont aussi renforcé ma connaissance des automobiles. J'ai eu plus de 50 voitures dans ma vie, dont une quinzaine de sportives, anciennes ou modernes, et faute d'espace, mais également en raison des nécessités de la gestion quotidienne – c'est une passion pour le moins coûteuse que celle de la voiture sportive-, j'ai dû à chaque fois revendre la dernière pour en acheter un nouvelle et ainsi de suite.

Mais on n'oublie jamais une première fois et j'ai une affection particulière pour ma première voiture, une MGTF, achetée avec force crédits et acrobaties en raison de ma solde de sous-lieutenant, qui était fort modeste et de fait, fortement amputée à cause du crédit.

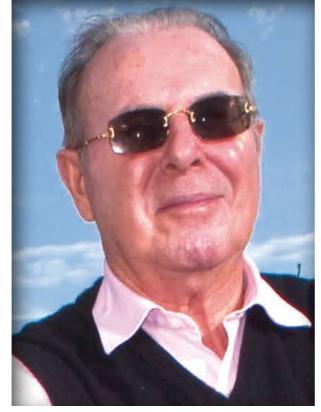


Dans le lot des 50 voitures qui ont traversé votre vie de passionné, quelles seraient le top five ?

Éliminons d'emblée la vingtaine de voitures à usage familial et professionnel.

C'est pour le moins une question difficile à répondre. Même si j'ai eu beaucoup plus d'affinités avec certaines plutôt que d'autres, chacune a une petite histoire qui me relie à elle. Du coup de coeur, à l'achat, à ce que j'ai pu vivre ou non avec. Je vous l'ai dit, j'ai une affection particulière pour ma première voiture, la MGTF, achetée en 1958. L'Austin Healey Sprite qui lui a succédé est également un bon souvenir. La Triumph TR3 dont le châssis a été faussé par un choc pour éviter un vélomoteur sur la route de Mohammédia dès sa première sortie. La MGA, avec ses roues à rayons fixées par des papillons, dont l'une s'est détachée sur la route d'Agadir. Une autre Austin Sprite, ma dernière voiture de sport de cette époque. Ensuite est venue la période sur circuits automobiles avec une autre Triumph TR3 et ensuite une dauphine Gordini. J'aimais bien les voitures qui obligeaient à un style de conduite particulier, avec dérapage





puis contre-braquage, c'était très amusant. Je me souviens d'une anecdote qui ne me concerne pas directement, mais qui m'a fortement impressionné. En 1965, nous allions vers le circuit de Marrakech avec Max Cohen Olivar qui, roulait à vive allure. Arrivé à la grande place, près de la station service (Esso à l'époque), un camion citerne est arrivé de nulle part à la perpendiculaire et était sur le point de le couper en deux. Max s'est mis en travers. Sa voiture s'est mise à la perpendiculaire, ce qui a donné la possibilité au camion citerne de passer. Il a remis d'aplomb la voiture et a repris sa route sans encombres. J'ai adoré la 1093, version élaborée de la Dauphine Gordini.. J'ai eu ensuite une R8 Gordini que j'ai appréciée quand j'ai su la maîtriser, la BMW 2002 Ti que j'aimais beaucoup, malgré le fait qu'en circuit, les freins chauffaient très tôt. Je n'oublierais pas dans cette énumération, la De Tomaso Pantera GTS, un monstre, carosserie italienne et moteur américain.

Votre environnement familial a-t-il freiné ou encouragé votre passion pour les voitures de sport ?

Honnêtement, mon environnement parental était quelque peu indifférent et pas du tout inquiet à propos de cette passion. J'avais rejoint l'armée très jeune. J'étais sorti indemne de 5 années d'armée, à une période où le Maroc indépendant était à construire avec des épisodes assez tragiques comme le tremblement de terre d'Agadir. Pas grand-chose ne les inquiétait à mon sujet. En revanche, quand j'ai quitté l'armée et que je suis entré chez Esso et que j'ai fondé une famille, j'ai décidé de devenir un peu plus sage (rires). Je me suis mis a acheter des voitures normales à usage professionnel, telle une Volkswagen, mais très vite le virus est revenu plus fort encore, puisque c'est à cette date que j'ai commencé m'intéresser aux circuits automobiles, ce dont je vous parlais, tout à l'heure.





Quel est votre premier souvenir de circuit ?

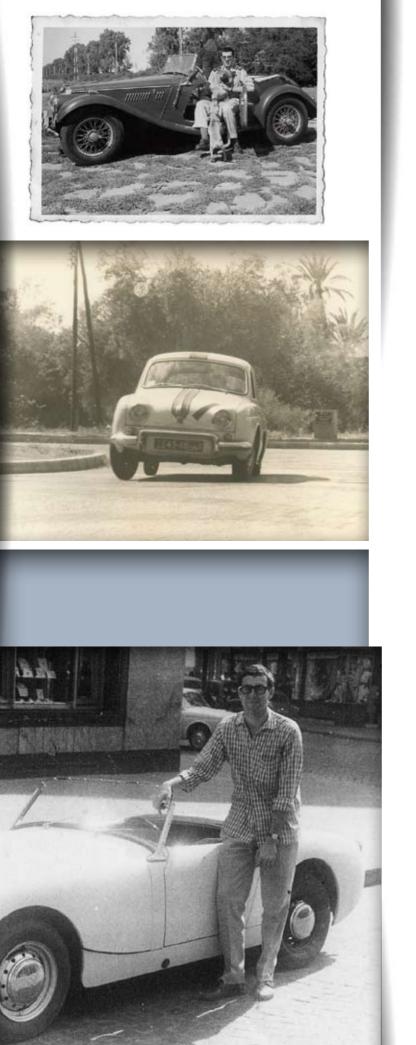
Une course assez catastrophique avec une Triumph en 1964 (rires). La première . J'ai commencé réellement à obtenir quelques résultats en course avec la Dauphine Gordini et lorsque je partageais une saine émulation avec des camarades comme Max dans une ambiance absolument fantastique. Nous étions amateurs,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

des résultats corrects, jusque dans les années 72. Ensuite, il m'a été de plus en plus difficile de concilier cette passion-là avec ma carrière professionnelle. Et je me suis mis au golf avec autant d'engagement et de plaisir

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

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

En ce qui me concerne, j'y ai participé dès la



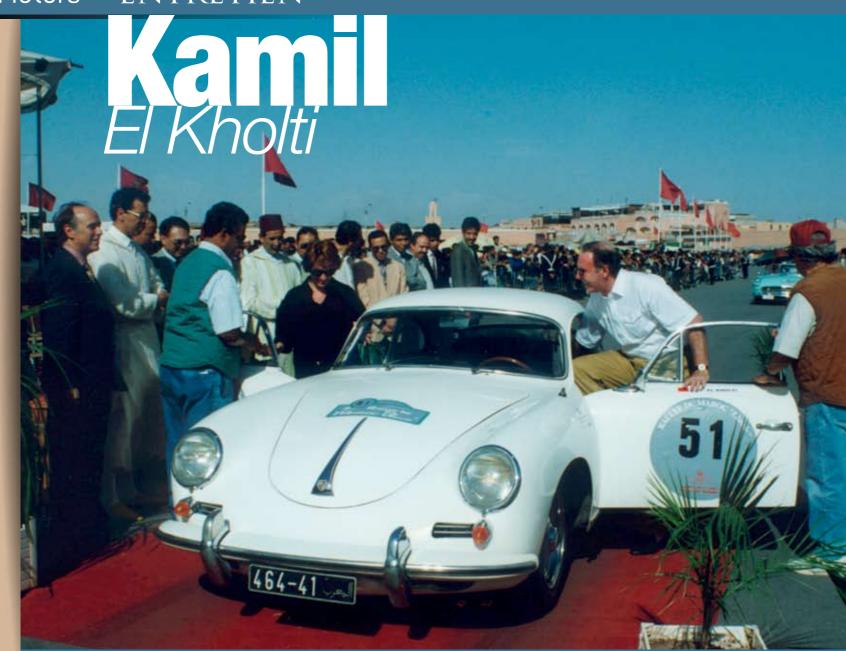
seconde édition et j'ai beaucoup aimé ce concept de Rallye, les gens qui l'organisaient, l'état d'esprit, qui y règne, la conjonction de l'amour pour les belles voitures et pour les régions somptueuses que nous traversons au Maroc. Je n'ai plus jamais manqué une édition en tant que participant et je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

Le Rallye a-t-il vocation à étoffer quelque peu son nombre de participants dans les années à venir ?

Non, je ne le pense pas. Les organisateurs limitent les demandes, afin de préserver la convivialité qui fait le charme de l'épreuve. C'est une logistique telle qu'il vaut mieux rester dans cette démarche qualitative, qui est la marque du concept. Depuis 2005, les organisateurs ont ouvert en parallèle au Rallye Classic, qui est la plateforme de sportives anciennes de 1930 à 1983, le Rallye Prestige pour belles GT modernes construites à partir de 1984. Lors des éditions, la proportion est de 1/4 de voitures de prestige et 3/4 de classiques. La philosophie des organisateurs est de privilégier l'amélioration permanente du Rallye, plutôt que de risquer de s'éloigner des fondamentaux, en ne limitant pas le nombre d'inscrits. L'organisation après 17 éditions a fait ses preuves. La prochaine édition, la 18ème donc, aura lieu du 12 au 19 mars et tout est déjà bouclé.

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

Après quelques éditions du Rallye Classic où nous étions un peu plus rôdés et, il faut le dire, heureux de découvrir le Maroc rural, l'idée de nous organiser pour aider des gens défavorisés est venue naturellement, si je puis dire. Cela étant, nous ne voulions pas quelque chose de trop formel, telles que certaines associations le pratiquent ou le pratiquaient encore à l'époque, avec à mon sens trop de protocole et de distance entre les différents acteurs. Notre choix s'est porté vers « L'Heure Joyeuse », parce que cette association a toujours défendu l'idée de partenariat et non d'assistanat.







Lors d'un bivouac en 2000, durant le Rallye Classic, une vente aux enchères a été organisée pour financer une opération cartable pour les écoliers de la région de Tata et avons récolté 75 000 DH. L'année suivante 164 000 DH. Pour obtenir un total sur onze années de 5 millions et demi de dirhams levés lors de ces successives ventes aux enchères et autres contributions (sociétés partenaires, tombolas, dons individuels etc...) totalement reversés à L'Heure Joyeuse ce dont nous ne sommes pas peu fiers, car croyez-moi, c'est très difficile de maintenir les recettes au même niveau chaque année. Il nous faut être imaginatifs comme avec ce Trophée des 1ers 24h du Mans (offert par Bernard Consten) qui est monté à 130 000 DH ou encore trouver des dons comme des tableaux de Hassan Glaoui ou dernièrement Mehdi Qotbi, cette année Michel Legrand, Malika Agueznay et Mahi Binebine nous ont promis leur aide, etc. Avant le Rallye et sa vente aux enchères, nous rencontrons Leila Chérif la présidente de l'Heure Joyeuse et les membres de son comité, nous convenons d'un projet à caractère social urbain ou rural et le réalisons ensemble, en partenariat avec les gens du pays, pour déterminer un projet social. Nous organisons également un concours de peinture qui nous a permis de faire découvrir aux enfants lauréats d'Irgherm la mer à Casablanca et ce pour la première fois de leur vie. Cette action dite « la Route du Cœur » s'est développée naturellement. Ce n'est pas si difficile que cela d'agir pour les autres. Cela demande un peu de volonté et une détermination sans faille, année après année.

Que conseillerez-vous aux gentlemen drivers new generation ?

À côté des anciens, dont on peut dire que Omar Bekkari est le porte fanion de l'esprit gentlemen drivers aux cotés de Dafir Arraki, il y a toute cette génération de jeunes, tels que Abdelmjid Alaoui, Rafiq Lahlou, Karim Taissir et Karim Lazrak, qui participent au Rallye, ce qui est très réconfortant. Ils sont également de généreux donateurs. Suite à la décision de l'abaissement des droits de douane pour les voitures neuves, nombre de voitures que nous ne voyions quasiment pas auparavant sont apparues : Bentley Coupé ou cabriolet, Aston Martin, Porsche etc.
L'émergence d'amateurs privilégiés a créé un appel d'air, c'est plutôt positif. Cela étant, à mon seps être gentleman driver ne peut se réduire

sens être gentleman driver ne peut se réduire au fait de posséder, mais également de créer de la valeur ajoutée pour son environnement. La nouvelle génération doit se sentir concernée par l'action sociale, suivre en cela l'exemple de notre Souverain, Sa Majesté Mohammed VI avec l'Initiative nationale de développement humain. Lors de mes visites dans le monde rural, je suis agréablement surpris par la qualité des rapports humains et la disponibilité des gens pour dialoquer avec nous et même nous donner un coup de main en cas de pépin. Ces personnes, dont la vie est souvent âpre et difficile, sont extrêmement gentils et méritent de l'attention, du temps, de la disponibilité. Je n'ai aucunement la prétention d'être un oracle, mais il me semble qu'on constate une certaine déperdition des liens tissés par les générations précédentes. Je suis néanmoins persuadé que les jeunes générations, malgré les contraintes qu'imposent la vie moderne, sauront faire fructifier l'héritage de leurs aînés et suivre l'exemple de notre Souverain.

Parce que nous avons été favorisés par la vie, nous devons avoir un souci d'exemplarité vis-à-vis de ceux qui l'ont été moins que nous.

Pour moi , être gentleman driver, c'est être exemplaire dans tous les domaines.

AUT O L'égende



Attenzione!!! Le venin du scorpion risque de vous étourdir!

ABARTH

Elourable de la company de la



La Fiat 500 Abarth 695SS produite entre 1964 et 1971



Croquis de 2007, du designer en chef chez Abarth, Ruben Wainberg

Au Salon de Genève 2007, un nouveau constructeur surgit au milieu des carrossiers et autres créateurs de rêves. Le stand est immaculé de voitures blanches sur fond blanc. Avec



Croquis de la Fiat Abarth Berlina Corsa produite entre 1962 et 1968

un immense scorpion écarlate plaqué sur les cloisons, tel le sceau qui certifie la renaissance officielle d'Abarth en son nom propre. Né en 1908, Karl Abarth, était un citoyen autrichien aux origines paternelles italiennes. À 19 ans, il entre dans une écurie de course de motos. Apprenti mécanicien, il devient très vite pilote d'essai puis pilote officiel. Il s'essayera également au side-car. En 1939, il a 31 ans, lorsqu'il décide, après de multiples accidents de moto, de raccrocher son casque de pilote. À 20 ans, en 1928, Karl dirige un atelier de mécanique en Yougoslavie. Ce bricoleur de génie va s'efforcer de modifier le rendement des moteurs, tout en proposant à la vente des pots d'échappement. On commence déjà à parler de ses modifications avant la guerre. Mais tout basculera après la guerre, en 1946. À cette date, Karl part rejoindre son père à Murano en Italie. C'est làbas qu'il troque son prénom de Karl contre celui de Carlo, aux consonances plus latines.

En 1949, Carlo Abarth et Armando Scagliarini vont fonder la société Abarth et Cie à Turin.

La marque va aussitôt arborer le signe zodiacal de Carlo - le scorpion - comme emblème. L'usine fait travailler 32 personnes. Abarth va pouvoir rapidement aligner en course les Cisitalia 204 de 1100 cm3, rebadgées Abarth pour l'occasion.

Et en 1955, FIAT présente une version minimaliste de l'automobile, au travers de la FIAT 600. Carlo veut se faire les dents sur cette voiture. Il part donc d'un exemplaire de série. Un an plus tard, après maintes modifications, Carlo est en mesure de présenter sa version, revue et corrigée, de la 600. Le petit moteur quatre cylindres arbore maintenant une cylindrée de 750 cm3. Il est également doté de collecteurs spéciaux d'échappement et d'admission, de carburateurs double corps et de trains roulants modifiés et réglables. Toutes ces modifications seront la marque de fabrique d'Abarth qui est maintenant en mesure de produire ses modifications à plus grande échelle. Il se fait donc livrer des FIAT 600 dépourvues des éléments de sa conception (freins avant, vilebrequin, carburateur et échappement). Il opère le même travail de transformation à partir de sa 750, de laquelle découlera, en 1960, la 850 TC. Cette dernière sera très vite proposée en 1000 TC. Cette version aboutit, en 1969, à la TCR (à culasse radiale). Elle dispose de plus de 100 chevaux et d'une boîte 5 rapports, lui permettant d'atteindre les 200 km/h. Ces quatre voitures (750, 850 TC, 1000 TC et 1000 TCR), dont le nombre annonce la cylindrée, s'illustrent sur tous les circuits. Elles s'imposent dans différentes courses de tourisme aux mains d'amateurs peu fortunés, mais désireux de piloter en compétition. Ces succès contribueront à la renommée d'Abarth et feront exploser les ventes.

En 1957, on voit la naissance de la FIAT 500. Animée par un bicylindre refroidi par air, elle est

Le modèle turinois concocté par Carlo Abarth dans les années 60 renaît de ses cendres...



Carlo Abarth



La Fiat 595 Abarth avec kit de transformation Abarth, et la nouvelle génération des Fiat 500 Abarth

conçue pour remplacer la Topolino de 1936 et répond au même cahier des charges. Carlo Abarth va bien sûr s'attaquer à cette petite voiture. Les hauts rendements qu'il obtient ne sont pas autorisés par la grande série ; ses réglages et modifications paraissent presque surnaturels. La presse sportive commence même à le surnommer «le sorcier», à l'instar de Gordini, son homologue en France. Le secret derrière ce succès ? Une augmentation de la cylindrée, une modification des collecteurs et une mise au point pour trouver les nouveaux réglages combinant toutes les modifications.

En 1960, Carlo s'emploie à modifier une Porsche 356 B Carrera. Elle prendra l'appellation d'Abarth Pour se vendre, l'italienne n'a pas lésiné sur les moyens. Elle a misé sur un tempérament brûlant, un look dément, un équipement plus que correct et un clin d'æil historique apte à chatouiller la fibre nostaligique des passionnés d'autos les plus aguerris!



L'intérieur reprend les charmes de la version de base associé à la finition sportive d'Abarth comprenant les sièges bacquets, les pédales en aluminium, palettes au volant...



Croquis finalisé de 2009 de Ruben Wainberg de la Fiat 500 Abarth

GTL et restera un modèle unique. Une autre tentative du genre sera faite sur une Alfa Roméo équipée de la mécanique d'une Super.

Puis en 1961 : une collaboration avec SIMCA, encouragée par le préparateur Bialbero et ses 1000 cm3 du Mans, donne naissance aux SIMCA Abarth.

Et en 1962, les SIMCA Abarth voient le jour, à travers plusieurs versions 1150, 1300, 1600 et 2000 cm3, qui ont été élaborées sur la base de la petite voiture familiale SIMCA 1000. La version 2 litres propulsera les 670 kilos d'aluminium composant sa carrosserie à près de 270 km/h! Cette voiture conclura la collaboration d'Abarth avec SIMCA en 1965.

Mais comment l'Abarth arrive-t-elle à séduire autant? Les voitures Abarth avait toujours bénéficié de la collaboration des carrossiers les plus célèbres. Pininfarina, Ghia, Zagato, Bertone, Boano, Allemano, Viotti et le styliste Scaglione vont habiller des voitures construites soit en petite série soit à l'unité. Ces carrosseries profilées permettent d'obtenir le meilleur coefficient de pénétration dans l'air. Elles seront propulsées par des moteurs d'origine FIAT pour la plupart, mais également par des moteurs de conception entièrement Abarth, comme les 1100, 1500 et 2000 cm3 doubles arbre à came, qui vont faire parler d'eux.

Abarth absorbée par FIAT

Le 31 juillet 1971, la société Abarth & Cie est absorbée par le groupe FIAT. Carlo Abarth reste le conseiller de la nouvelle firme. Le service compéti-

tion est quant à lui revendu à l'écurie Osella, dirigée par Enzo Osella. C'est ainsi que des Abarth-Osella courront sur les circuits et remporteront le championnat d'Europe de 1972, avec une barquette de moins de 2000 cm3. Après cette date, les Osella poursuivront leur carrière en solitaires. Le rachat par FIAT implique l'abandon de la fabrication de prototypes. Le groupe, tentaculaire, va en profiter pour s'offrir les services d'un préparateur hors norme. Les versions les plus sportives du groupe FIAT seront désormais frappées du scorpion.

Fin du mythe?

Le 24 octobre 1979, à Vienne, Carlo meurt. Le scorpion lui survivra. Mais il n'aura plus le même impact et ne servira plus qu'a des fins commerciales.

Et c'est en 2008, qu'Abarth se décide à ressusciter la célèbre Fiat. Lancée au salon de Genève 2008, la bombinetta n'a rien à voir avec le « pot de yaourt » qu'on connaît. La fameuse italienne a séduit par son charisme les jeunes et les moins jeunes, en effet, sous le capot, la sage citadine en profite pour troquer ses motorisations « classiques » pour un bloc essence vitaminé de 135ch. Elle se déclare ainsi être la poule aux œufs d'or pour Fiat.

Nul doute que le nom d'Abarth évoque encore une nostalgie chez tous les connaisseurs. Étrangement, c'est pourtant une population très jeune qui répond à cette sirène de souvenirs.

Chez Abarth, sportivité ne rime pas avec dépouillement. Ainsi, la 500 Abarth est très bien équipée pour

une sportive. C'est tout à fait évident, quand on observe de plus prêt l'habitacle de la sexy italienne. On y retrouve ainsi une ambiance très sportive avec notamment des sièges baquets rouges ou noir qui rappellent la F1 et qui offrent un excellent maintien latéral, un volant sport à base plate, de diamètre réduit, d'épaisseur plus importante qui tient parfaitement dans les mains avec même un emplacement dédié pour les pouces du conducteur! Un pédalier aluminium, ainsi que du cuir et surpiqûres sur le volant, le levier de vitesses et le frein à main.

Dernier détail qui ne trompe pas sur la sportivité de ce modèle, un manomètre qui affiche la pression du turbo, mais également un indicateur de changement de rapports, comme celui des Mini.

Avec des équipements pareils, on se demande bien ce que nous cache cette turinoise sous son capot. Eh bien, pour animer sa petite bombe, Abarth a installé sous le capot un moteur faisant partie de la nouvelle famille T-jet de Fiat, qui utilise la technologie du downsizing. Il s'agit du 1.4 16v Turbo développant 135 ch à 5500 tr/min et un couple de 180 Nm à 2500 tr/min. Mais, grâce à un overboost qui peut être activé par l'intermédiaire d'un bouton Sport implanté sur la planche de bord, celuici peut passer à 206 Nm à 3000 tr/min. Ce mode sportif modifie la cartographie du moteur, la pression du turbo et même la direction. À l'usage, on se rend compte que cette puissance est grandement suffisante pour procurer un énorme plaisir de conduite.

Les sensations sont biens là et l'on peut s'amuser sans se faire peur avec ce gros jouet qui se place

Le 1.4 de 16v Turbo développe 135 ch à 5500 tr/min

avec précision dans les courbes.

L'ESP non déconnectable laisse suffisamment de latitude aux réactions naturelles pour profiter pleinement de la bonne volonté et de l'agilité du châssis. L'empattement court permet d'augmenter le plaisir et les suspensions bien fermes tiennent bien la voiture, évitant tout roulis intempestif dans les enchaînements rapides. Un système de différentiel permet de conserver l'accélération dans les virages. Le Turbo donne toute sa vivacité au moteur, qui répond dès les bas régimes aux moindres sollicitations du pied droit. Le 0 à 100 Km/h ne prend que 7,9s. Signalons pour terminer l'excellent freinage, qui est rarement pris en défaut. De quoi se faire plaisir en toute sérénité!

Pour se vendre, l'italienne n'a pas lésiné sur les moyens. Elle a misé sur un tempérament brûlant, un look dément, un équipement très correct et un clin d'æil historique apte à chatouiller la fibre sentimentale des passionnés d'autos les plus aguerris.



LA MONTRE DU PLONGEUR

Aucune autre montre n'est conçue comme une Rolex. En 1953, année de son lancement, la Submariner fut la première montre étanche jusqu'à 100 mètres. Perfectionnée par la suite, elle peut désormais plonger jusqu'à 300 mètres, grâce à la remarquable couronne de remontoir Triplock, un ingénieux système breveté à triple étanchéité. D'un diamètre de 40 mm, la nouvelle Submariner est ici présentée en acier 904L avec une lunette munie d'un disque Geractirom vert.

LA SUBMARINER





M Caception

DICATION OF THE PROPERTY OF TH

Ducati voit grand et veut offrir une gamme complète de produits, voilà donc la routière « sauce bolognaise » nommée Diavel.

Pierre Terblanche, voilà un nom qui, désormais fera partie de votre vocabulaire de motard. Ce personnage n'est autre que Le deisgner attitré de Ducati. D'origine sudafricaine, il a travaillé au CRC (Cagiva Research Center) à Saint-Marin, sous la direction de Massimo Tamburini. À la vente de Ducati par Cagiva à Texas Pacific Group, Pierre Terblanche a choisi de rejoindre Ducati, et est nommé au poste de directeur du centre de design de Ducati en 1997. En décembre 2007 il quitte ce poste pour créer son propre studio de design. On lui doit entre autre les dessins de la Cagiva 900 Gran Canyon, des Ducati Multistrada, Hypermotard, 999, Supermono, la série ST, la MHe et la 1000GT.

Et dire que plusieurs trouvaient le style de Pierre Terblanche un peu ridicule! Le challenge pour ce bonhomme était de créer une ligne musclée sur un moteur dérivé de la compétition. Résultat final , une moto qui ressemble à un coureur de 100 mètres prêt à bondir des starting blocks. Voici donc officiellement la Ducati Diavel, née sous le label de Pierre (Eh oui, encore lui). Ses différentes apparitions sur les routes italiennes ont fait l'unanimité, excitation et stupéfaction sont les maîtres mots. Maintenant, les craintes comme les espoirs vont devoir se confronter à la réalité de la « Chose ». Pas qu'elle soit la première moto du genre, les VMax, Rocket III et autres V-Rod de ce monde ont déjà bouleversé les mécaniques

du monde de la moto, mais ce qui surprend, c'est que ce soit Ducati qui s'y mette.

Elle semble lourde, mais à 210 kilos, ce n'est que 20 kilos de plus que la Multistrada, 80 kilos de moins que le V-Rod de Harley-Davidson et 100 kilos de moins que le VMax de Yamaha. Avec le Testastretta de 1198 cm3 pour 162 chevaux, pas difficile d'imaginer qui sera le plus rapide pour s'extirper de la meute, quand le feu passera au vert. Ce qui retient également l'attention, c'est l'énorme pneu arrière, un Diablo Rosso 240/45 de Pirelli, conçu pour la Diavel.

Côté instrumentation, le guidon accueille un écran LCD affichant vitesse, compte-tour, heure, clignotants, etc., alors que le réservoir se voit doté d'un écran donnant le rapport engagé, rapport de consommation en temps réel et ordinateur de bord pour la gestion des modes de conduite, diagnostic réglage et personnalisation des fonctions. Reprenant la mode lancée par le Multistrada, la Diavel va dresser ses chevaux en offrant 3 modes; mode sport en pleine puissance avec 162 chevaux, mode tourisme avec l'écurie complète, mais sous contrôle cette fois-ci, et enfin le mode urbain, avec 100 chevaux tout doux, tout cela sous DTC, le contrôle de la traction et ABS à l'avant comme à l'arrière.

Ducati investit un segment pas commun du tout pour la marque, le gros custom. Réputée être une moto plutôt sportive, c'est un concentré de sport et de loisir qui se cache sous les 162 chevaux et 207 kg à sec de la Diavel.





La moto sera propulsée par le bicylindre Testastretta 11°, qui développera 13 mkg de couple en plein régime. La Ducati Diavel bénéficie également du Ride by Wire, du contrôle de traction (DTC), de trois modes de conduite (Sport, Touring et Urban), d'un ABS de dernière génération, d'un système de clé main libre et d'un écran couleur sur le réservoir.

Côté prix, il faudra compter aux environs de 200.000 dirhams pour les couleurs unies (blanc, rouge, noir mat), 230.000 dirhams pour la version carbone et au-delà de 250.000 dirhams pour la version carbone bicolore, soit tout près du tarif des Superbike haut de gamme de la marque. À ce prix là, on aura le droit d'avoir 24.000 km entre deux révisions, presque autant qu'un camion.

L'attitude de la Diavel est faite d'empressement, de domination, et de confiance s'approchant de la supériorité. Avec ses radiateurs latéraux ajoutant du muscle à ses larges épaules, qui s'effilent ensuite à travers le moteur et jusqu'au profilage bombé contenant le refroidisseur d'huile, le monstre prend forme. Un pneu arrière massif de 240 illustre parfaitement la manière dont le designer a voulu transgresser les limites.

« La Diavel est une véritable Ducati, née d'une passion pour la moto et conçue pour délivrer avec le plus grand respect, d'authentiques performances Ducati. »

La position d'assise basse, en plus du châssis abaissé pour un poids de 210kg permet au pilote de poser ses deux pieds au sol, garantissant confiance et équilibre. Sur cette moto, les passagers apprécieront l'ingéniosité avec laquelle le designer a su dissimuler les repose-pieds qui se rabattent du cadre arrière, et la poignée de maintien T-bar qui se découvre depuis l'arrière de la selle. Ils sont en outre en aluminium forgé. Renforcés, ils ont été peints en noir pour davantage de discrétion.

Le proéminent et imposant réservoir de 17l fait partie intégrante du style général de la Diavel. Ses lignes s'étendent du phare, en passant par la selle, pour terminer dans le châssis arrière et créer ainsi une ligne sans discordance. Le revêtement en acier du réservoir et les renfoncements dessinés pour accueillir les genoux ajoutent à la super moto un style incomparable. Quand on la regarde dans les yeux, la Diavel cache, des deux côtés du réservoir, de larges prises d'air en aluminium qui alimentent les prises d'air gigantesques du moteur.

Maintenant qu'on peut la tutoyer, il est quand même nécessaire de connaître les origines de son nom. Un jour, au début du processus de développement, le prototype fut présenté à un groupe d'ingénieurs Ducati. L'un d'entre eux, en admirant les lignes du train arrière s'exclama en patois bolognais : « Ignurànt comm' al Diavel ! » ce qui signifie : « Méchante comme le diable ! » en patois bolognais. Les présentations ainsi faites, admirons un peu le concentré de rêve italien en images.

Mouveautés

Kawasaki V1900

Kawasaki: Gamme VN900 Blackbuster • Année: 2011 • Prix: 145.000 DH

Couleurs disponibles : Bleu surf nacré rouge - Persimmon nacré - Noir étincelant / Noir mat étincelant

La révolution sur ce custom est surtout esthétique. Le constructeur du pays du soleil levant a osé avec ce « BlackMat » Look de la robe et des échappements, comme s'il dessinait une moto pour un Zorro des temps modernes.

Si vous souhaitez une moto du style « Gros Custom », aussi facile à utiliser que les motos de moyenne cylindrée, la VN900 Custom est faite pour vous.

Après une absence inexpliquée de 3 ans, le VN 900 version custom revient dans la gamme Kawasaki avec de moins bien sages intentions. Certes, il récupère la base de son grand frère 900 Classic, dont le bicylindre en V de 903 cm3, mais celui-ci est légèrement retouché (avec 4 chevaux de moins que sur le Classic), un couple également en légère baisse et perd surtout 4 kilos superflus.

La révolution sur ce custom est surtout esthétique. Le constructeur du pays du soleil levant a osé avec ce « Black-Mat » look de la robe et des échappements, comme s'il dessinait une moto pour un Zorro des temps modernes.

La monture est soulignée d'avant à l'arrière d'une imposante bande Rouge Geisha. Elle prend naissance au milieu de l'immense réservoir de 20 litres, se glisse et ressort derrière la selle, pour finir sur le garde-boue arrière qui épouse moins la roue, affinant la ligne générale.

Vu de haut, le réservoir est en forme de cœur. Vu de profil, c'est plutôt une forme de goutte d'eau qui accueille la console d'instrumentation. Dans leur habit de chrome, le compteur de vitesse et la jauge à essence sont lisibles d'un seul coup d'œil.

Plus bas, le chromage du moteur vient apporter une touche de brillance. L'immense roue avant de 21 pouces jantée de noir avec un mince fil rouge et des doubles branches singularise le train avant. Il s'équipe aussi d'un guidon relevé type Drag-bar, qui n'est pas au goût de tout le monde mais qui est en accord avec l'esprit recherché. Ce ne sera donc



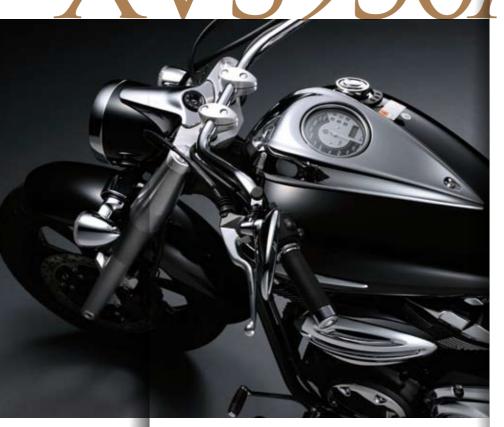
pas le portefeuille, mais bien le style qui pourrait influencer l'achat.

La selle se dresse à 685 mm, donc logiquement, la Bad-Moto 900 devrait séduire les moins d'1,75m et son poids tous pleins faits de 278 kg ne devrait pas être un handicap, compte tenu de son centre de gravité très bas.

La base technique reprend le V-twin de 903 cm3 (VN 900 Classic) à refroidissement liquide. Développant 50 ch à 5 700 tr/min pour 78 Nm à 3 700 tr/min, ce moteur devrait se montrer plus que savoureux pour les longues balades comme au quotidien.

Il est clair que cette jeune japonaise veut s'expliquer avec la Harley 883 Iron. Enfin, si vous trouvez que ce Custom est dégarni, une pléiade d'accessoires est proposée par Kawasaki. Demandez conseil auprès de votre revendeur.

Midnight Star Yamana



Néoclassique

Classique, maniable et puissant. Voilà les premiers adjectifs qu'on peut attribuer à ce XVS de moins de 1000 cm³. Il est aussi vrai qu'en termes de choix, les bikers devaient jusqu'alors se contenter des bi-cylindres en V de plus d'un litre. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Avec cette magnifique moto qui allie style d'un gros custom et puissance, son dynamisme et la sensation de légèreté ne se justifieront qu'après avoir pris le taureau par les cornes.

Moteur compact, selle basse, lignes contemporaines, la 950 Midnight Star fait déjà parler d'elle. Si la moto bénéficie des derniers progrès technologiques de Yamaha, elle conserve néanmoins la simplicité des lignes qui caractérisent un custom classique digne de ce nom.

À l'avant, Miss Midnight possède une grande roue de 18 pouces qui allège la direction et souligne la légèreté de la silhouette. L'arrière est en revanche chaussé d'un pneu assez large de 16 pouces, qui procure une motricité optimale et assure un excellent confort au conducteur, ainsi qu'au passager. Elle dispose d'un réservoir classique en forme de larme, pouvant contenir jusqu'à 17 litres malgré son gabarit svelte. Vu d'en haut, ses courbes sont superbement sculptées et s'affinent à la base, au niveau des genoux du conducteur, afin qu'il puisse poser facilement les deux pieds à terre. Si la hauteur de selle met en confiance les moins d'1m75, ils seront aussi rassurés par les premiers mètres parcourus : malgré ses 278 kg à sec, la machine est d'une surprenante maniabilité et la position de conduite est reposante.

Sur le plan mécanique, c'est là que les choses deviennent plus intéressantes. Le bloc moteur est un bicy-lindre refroidi par air de 942 cm3 et 54 ch (4 soupapes par cylindre), conçu pour s'exprimer dès les plus bas régimes, avec un couple maxi (76,8 Nm à 3.000 tr/mn. Ce moteur se distingue par ses séquences d'allumage décalées, ce qui procure au moteur un rythme caractérisé et donne à l'échappement une note rauque. Pour accentuer la sensation de légèreté, ce nouveau moteur est dépourvu d'arbre d'équilibrage, ce qui accentue son punch et facilite la montée en régime et la vivacité de la réponse. Avec des pistons forgés, un revêtement des cylindres en céramique et une transmission par courroie, il vous propulsera facilement jusqu'aux limites autorisées...

Ce custom se démarque nettement de ses homologues par son profil long et bas, que Yamaha qualifie de « néoclassique ». Contrairement aux motos plus traditionnelles, où le conducteur s'assoit « dans » la selle, c'est-à-dire dans le creux formé entre le réservoir haut et l'ensemble selle passager/garde-boue arrière relevés, le conducteur de la 950 Midnight Star a plutôt le sentiment de s'asseoir sur sa moto. Détail pratique, l'éclairage de l'instrumentation se règle par un bouton à gauche du guidon afin d'adapter la brillance de l'affichage aux conditions extérieures.

Ce souci du détail, manifesté à tous les niveaux, débouche sur une machine de haute qualité, qui ajoute une dimension nouvelle à l'univers du custom. Avec son bicylindre en V à refroidissement par air au couple impressionnant, sa transmission finale par courroie, la XVS950 prend place dans le monde des gros customs, tout en offrant une grande manœuvrabilité et des sensations de souplesse impressionnantes.

Verdict. À près de 140.000 DH, la Midnight Star ne brade donc pas ses charmes. Par contre, ceux qui y succombent n'auront pas misé sur un tocard. Pour ma part, j'achète !!... dès que j'en aurai les moyens, bien sûr !

Motors

BATEA Craft Strand Craft

 ${\tt Constructeur: YACHTS\ NorthCoast, INC\ (NCY)}$

Design du yacht : NCY / Fredrickson

Design d'intérieur : NCY Stephen Yadvish ; Adriel Design ; Fredrickson

Année de construction: 2011

Quand on est millionnaire, une Bugatti Veyron ne suffit pas toujours pour frimer. C'est pour ce type de rares clients, toujours en quête d'exclusif, que Strand Craft et Gray Design ont imagine un superyacht avec supercar intégrée. Le Strand Craft 166 est en effet un moyen de transport de très grand luxe, deux en un.

Les rappeurs américains taperaient des pieds et des mains pour s'accaparer une telle production dans leur prochain clip! Le Strand Craft 166 repousse les limites de la technologie! Le flybridge est escamotable et il s'avère possible de le rentrer en fonction de l'utilisation. Nous nous trouvons juste au début des réjouissances. Les radars sont eux aussi escamotables pour une ligne plus dynamique, plus lisse. Juste en-dessous, un escalier permet l'accès au pont principal, inférieur et au garage, qui accueille d'ailleurs un supercar sur mesure propulsant 620 CV! Le moteur V8 pousse le monstre jusqu'à 305km/h! Si le bolide réfuqié à l'intérieur ne doit rien à personne, le superyacht se porte bien, merci pour lui! Deux MTU de 5 766 CV alimentés par un Vericor de 5 600 CV permettent à l'engin d'atteindre les 40 noeuds ! Une vitesse atteinte grâce à une structure en composites high-tech, atout indispensable pour pousser la bête de 230 tonnes dans ses derniers retranchements...





Est-ce un yacht ou une voiture?

Ce yacht de 50 mètres présente une particularité : il s'inspire d'éléments utilisés pour les voitures. Au niveau des lignes, on joue sur du léger et de l'hydrodynamique. Un choix matérialisé à l'intérieur du superyacht, avec de nombreux pans de mur qui affichent une sellerie en cuir rouge. Dans les cabines, le chrome se fera la part belle, certaines parois imitant le bronze brossé. Les fenêtres et le cockpit sont encadrés d'aluminium brossé. Les designers ont souhaité obtenir une ambiance intimiste. Pour cela, des LED de courtoisie sont installées. Pour obtenir le sentiment d'évoluer dans un contexte 100% sécurisé, des tapisseries en cuir de tuniques de samouraïs peuvent être disponibles. Une protection pare-balles, qui existe avec l'apport de fibres manufacturées de Vectran.

Un superyacht muni de tous les atouts du confort!
Une autre surprise se cache à l'avant du Strand Craft
166. Sous son interminable étrave se cache un lounge
en plein air comprenant un jacuzzi, un bar encastré et
sièges pour 8 personnes. Ce dernier mène directement
dans le cockpit. Une fois le Fly et le cache du nez relevés, un pont dévoile ses lignes pour pouvoir organiser
des soirées de haute envergure. Les convives seront
logés dans cinq doubles cabines équipées d'écrans
Bang & Olufsen 52 pouces, d'un système audio dernier cri et là encore, de LED de courtoisie. Cerise sur le
gâteau, une tablette iPad permettra de contrôler chaque partie du superyacht sans se déplacer! Voilà un
projet d'envergure façonné par Gray Design et réalisé
par Strand Craft USA!

Alors si vous avez envie de vous prendre pour James Bond et que votre compte en banque est bien garni, vous aurez peut-être le privilège de pouvoir vous offrir le splendide superyacht de 50 mètres baptisé Strand Craft 166, combiné à un supercar.

Les tarifs de ce deux en un qui ne connaîtra que six exemplaires, n'a pas été communiqué mais puisque le petit SC122 de seulement 38 m de long s'échange contre 20 millions de dollar... Alors je vous laisse imaginer la suite!





Données techniques

Lg HT (m): 50
Lg HT (ft): 164.05
Largeur: 9m
Tirant d'eau: 1.9 m
Poids: 230 tonnes
Capacité carburant: 35000 I
Capacité eau: 5000 I
Motorisation Standard: 2 X 5766 HP MTU 20V 4000 M93L
Vitesse maximale: 40 nœuds
Vitesse de croisière: 30 nœuds
Matériaux: High tech composite

Propulsion: Water Jets Rolls-Royce KAMEWA.

On a tout emporté... Même la Supercar!

BATEA Nouveauté

AQUARIVA Demonsi

Constructeur: Jeanneau Prestige Architectes: Garroni Design / J&J Design J. F. de Premorel Concept

Contraint au sans faute

La grande maison de luxe italienne sait célébrer son 90ème anniversaire en bonne et due forme, et pour cela, elle s'associe avec la non moins célébrissime marque Riva. En collaboration avec Officina Italiana Design, et la directrice de création de Gucci Frida, Gucci sort son luxueux « AQUARIVA BY GUCCI », un modèle fabriqué sur commande!

Collaboration unique entre les deux maisons de création les plus réputées d'Italie. Gucci et Riva mettent à l'honneur l'ère de la Dolce Vita, époque bénie où joie de vivre, glamour et élégance incarnent un comportement et un mode de vie. Artisanat et design, passé et vision contemporaine sont les fondements de leur notoriété internationale.

Riva, quant à elle, incarne indéniablement tradition et innovation lorsqu'il s'agit de créer des joyaux maritimes authentiques, expression de l'élégance et du charme à l'italienne. Les matériaux les plus précieux et les détails sont mis à l'honneur.

Ainsi révélé au public azuréen, il a attiré l'attention des amateurs, mais aussi des simples curieux. Deux noms aussi prestigieux accolés sur une œuvre aussi esthétique que celle-ci, voilà en effet de quoi en subjuguer plus d'un!

Aux lignes élégantes et raffinées, c'est l'attention apportée au détail qui surprend et l'amour de la tradition inspirant l'esprit « Forever Now » de Gucci qui surprennent! Une coque en fibre de verre peinte dans une nuance de blanc brillant propre à Gucci, tandis



Collaboration unique entre les deux maisons de création les plus réputées d'Italie. Gucci et Riva mettent à l'honneur l'ère de la Dolce Vita



que le cockpit, les ponts de promenade et l'écoutille sont en acajou, matériau de prédilection de Riva sur lequel sont également appliquées vingt couches de finition classique vernie - dix par pinceau et dix autres par pulvérisation.

Une fois à bord, L'intérieur du yacht révèle tout le luxe voulu par Frida Giannini. Les sièges et le pont supérieur sont recouverts d'un tissu imperméable à l'imprimé Guccissima emblématique; la tapisserie d'ameublement est, quand à elle, encensée par la blancheur impeccable du coton de Gucci. La fameuse bande verte-rouge-verte entoure la ligne de flottaison et dévoile votre Gucci-attitude au monde entier.

Doté de deux moteurs Yanmar de 380 chevaux, le yacht vous transporte à une vitesse maximale de 41 nœuds, avec une autonomie en vitesse de croisière de 150 miles.

Tout au long de l'année 2011, l'Aquariva sera amarré dans les lieux les plus prestigieux du monde pour marquer le 90ème anniversaire de la maison Gucci, et tandis que les messieurs apprécieront la puissance des deux moteurs, les dames pourront exhiber leur panoplie d'accessoires luxueux griffés Riva By Gucci (sac, tongs, foulard, maillot, casquette...)

Réincarnation de la Dolce Vita, l'Aquariva By Gucci, reprend tout l'ADN des deux maisons pour incarner le symbole du style et de la qualité de travail à l'italienne. L'Aquariva par Gucci sera disponible sur commande spéciale via le réseau de concessionnaire Riva. En 2011, à partir de 760,000 \$.



Données techniques

Longueur: 10,07 m largeur: 2,80m Motorisation: 2 x YANMAR 6 LY 3/UTP 380 Vitesse maximale: 41 nœuds PRIX: 760 000 \$





MONTRES

Cartier ASTROTOURBILL Grown at the second se

Cinq années de recherche, pour une splendeur technique et esthétique

Fleuron de la créativité maison, la haute horlogerie Cartier défie l'avenir à travers la volonté toujours plus marquée d'allier la maîtrise d'un savoir-faire à l'expérimentation technique, la connaissance à la différence, l'amour du métier à la passion du fini et du détail.

Le mouvement astrotourbillon a été dévoilé l'an dernier, après cinq années de recherche au sein de la manufacture de Chaux-de-Fonds.

Avec la montre Rotonde de Cartier Astrotourbillon en or rose ou or gris (47mm), le célèbre horloger-joailler français astrotourbillon présente un mouvement imaginé et développé par les maîtres horlogers de la marque « phare » du groupe Richemont.

Le mouvement 9451 MC comporte une cage de tourbillon comprenant les différents organes de l'échappement et du balancier-spiral.

Selon un communiqué de la marque, ce tourbillon a des particularités qui font que c'est un mouvement unique. En effet, la cage a un axe de rotation particulier, illustré par le fait qu'elle se situe au centre du mouvement, ce qui implique une conception totalement différente du train d'engrenage, depuis les deux barillets du mouvement, jusqu'à l'affichage des minutes et des heures.

D'autre part, l'axe du balancier et l'axe de la roue d'échappement ne sont pas sur l'axe de rotation de la cage. Ils sont disposés d'un côté de la cage, linéairement par rapport à son axe de rotation, et c'est ce qui fait la particularité visuelle de la montre. Enfin, la cage de tourbillon est disposée « au-dessus » du mouvement, entre deux cadrans, et non directement intégrée au mouvement, comme c'est le cas pour un tourbillon classique.

Cette construction inédite pour un tourbillon central a des conséquences esthétiques et techniques. Visuellement, la cage ainsi allongée effectue un tour en une minute sur toute la surface du cadran. Le pont de balancier, excentré et dessiné en forme de flèche, permet ainsi de lire les secondes. Techniquement, il a fallu assurer l'équilibre de la

cage, en apportant de l'autre côté de celle-ci un contrepoids en platine, dissimulé sous le cadran central. De plus, afin de maîtriser l'inertie de la cage lors de sa rotation, son poids a dû être limité (0,39 g pour la totalité de la cage hors contrepoids), d'où le choix du titane pour sa fabrica-

Un mouvement pour lequel a été choisi l'élégance moderne de la montre Rotonde de Cartier dans sa version extra large. Or rose ou or gris, 47 mm de diamètre, entre-cornes larges et vis décoratives pour cette montre élégante à l'effet hypnotique.



Patek

Une version contemporaine et sportive dans votre collection

Patek Philippe n'a pas l'habitude de lancer de nouvelles gammes de montres. Au contraire, cette manufacture genevoise se concentre plutôt sur l'optimisation de ses collections existantes.

Les changements au niveau d'un cadran ou d'un nouveau matériau de boîtier garantissent le nombre limité d'exemplaires de chaque version, afin de satisfaire la passion des collectionneurs. Ceux-ci, en effet, attachent beaucoup d'importance à la rareté des pièces qu'ils acquièrent.

C'est ainsi qu'en 2010, le chronographe à quantième annuel se décline lui aussi dans une nouvelle version s'imposant par sa personnalité affirmée.

Rappelons, qu'en 2006, lors de son lancement, le chronographe à quantième annuel a accueilli le premier mouvement chronographe de production courante intégralement conçu, développé et fabriqué dans les ateliers Patek Philippe.

La version platine de 2006, avec cadran anthracite, a été complétée en 2009 par un modèle en or rose avec cadran gris foncé argenté satiné, et en 2010, la collection s'enrichit avec un second modèle en platine avec cadran bleu mat satiné soleil.

Avec son chronographe à fonction flyback et son quantième annuel, la 5960P réunit deux des complications les plus recherchées. Le module de calendrier se base sur le brevet Patek Philippe spécialement développé pour le quantième annuel de 1996. Ce mécanisme fonctionne essentiellement à l'aide de pignons, au lieu des habituels bascules et levier.

Ce quantième annuel breveté offre toutes les indications d'un calendrier complet. Il reconnait automatiquement les mois de 30 et 31 jours. Ce mécanisme indique le jour, la date et le mois ; il commande aussi un affichage jour/nuit.

L'innovation est au niveau de la transmission de l'énergie, en remplaçant l'embrayage horizontal à bascule et roues par un embrayage vertical à disques. Ce dispositif ultramoderne garantit une haute sécurité de fonctionnement. En renonçant aux engrènements entre roues dentées, il élimine tout risque de saut ou de recul lorsqu'on enclenche le chronographe.

La nouvelle référence 5960 P possède, comme le premier modèle de 2006, un boîtier rond en platine 950 doté d'un verre saphir antireflet et d'un fond saphir transparent vissé. Sur le flanc droit du boîtier se trouvent les poussoirs de chronographe ronds ainsi que la grande



couronne assurant une excellente maniabilité, sur le flanc gauche les trois correcteurs permettant de régler les indications du calendrier.

Avec un diamètre de 40, 50 mm, la référence 5960 s'inscrit parmi les modèles Patek Philippe de grande taille et elle s'impose par son allure puissante, renforcée par le poids du boîtier en platine au poignet. La pièce se porte sur un bracelet en alligator grandes écailles bleu avec boucle déployante en platine.

Dans cette version, le cadran se présente sous un jour entièrement nouveau, avec un fond bleu mat satiné soleil sur lequel se détache le monocompteur deux tons, bleu et argenté.

Il est à rappeller que Patek Philippe est désormais présente au Maroc, et on la trouve chez l'horloger joaillier Passion.



51.3N



51.3N

THE NEW FRESH FRAGRANCE FOR GENTLEMEN

CIGARE

Quelle boisson, avec mon cigare?

Ce petit jeu de devinette est le parcours de tout homme de foi sur le cheminement du plaisir. Nul magazine, ami ou autre préjugé n'a le droit de se mettre entre vous et votre plaisir, il s'agit d'une chasse gardée où vous seul devez rester maître. Défendez-vous de ne pas aimer quelque chose, car le goût est une sensation bien trop subjective, qui dépend de bien trop de facteurs pour arriver à unir tout un chacun sous une même «étiquette».

Le goût est aussi quelque chose qui se doit d'être respectée autant que vous même, il s'agit de votre intimité. Alors profitez-en et abandonnez-vous à toute la curiosité du GENTLEMAN que vous êtes. Goûtez, papillonnez d'un cigare à l'autre, d'un mariage de boisson à l'autre, révisez votre jugement, faites donc tout ce qui vous plaira. Le temps fera de vous un amateur averti, votre palais deviendra fin et aiguisé. Et ainsi, de plus en plus souvent, vous aussi, vous réussirez votre «équation plaisir».

Mais il existe effectivement quelques accompagnements que tout le monde s'accorde à approuver, tels que les cognacs, armagnacs et toutes les eaux-devie en général, sans oublier les vins, mais tout dépend du cigare que l'on a choisi.



Le cognac par exemple s'accorderait plutôt avec une vitole riche en arômes, épicées, et qui saura tenir tête au feu de l'alcool charentais. Il faudra tout de même choisir un bon vieux cognac, une eau de vie trop jeune aura en effet le tempérament de son âge et son feu masquera ses arômes encore endormis. Par ailleurs, les notes alcooliques viendront défigurer les arômes de votre module. Choisir un cognac vieilli de bonne facture est bien plus judicieux : vous goûterez aux arômes subtils de ce grand produit et les notes de fruits secs, de miel et boisé léger se mêleront délicatement à votre cigare. Mais gare aux cognacs trop boisés : le cigare étant déjà un produit très végétal, renforcer cette sensation ne serait pas du meilleur choix.

L'armagnac, très proche du cognac est en fait un

Choisir un cigare est parfois une affaire périlleuse. Chaque épicurien est à la recherche de l'équation du plaisir : Cigare + Instant + Boisson = Plaisir

faux-frère. Là où le cognac joue sur le registre de la finesse des fruits secs, l'armagnac se concentre sur des notes plus rustiques, mêlant suavité et arômes forts de pruneau. C'est un superbe alcool aux notes gourmandes.

Attention donc au choix du cigare! Néanmoins, tous les armagnacs ne se valent pas. Privilégiez les basarmagnacs qui sont de loin les plus fins et les plus exquis.

De tout temps, le cigare a fait partie de la société britannique. Il est donc tout à fait légitime d'associer le produit des Caraïbes, reflétant chaleur et douceur de vivre, à la rudesse et à la rectitude écossaises,





Enfin, le champagne qui, en règle générale, est LE compagnon hors pair pour réaliser un beau mariage, à condition de ne pas le servir glacé! A déguster avec modération!

En dehors de ces classiques, le cigare peut bien se marier avec d'autres boissons, tels que les cocktails. Bien que difficile à associer, une bonne maîtrise du cigare, vous permettra de reconnaitre le bon cocktail qui n'estompera pas votre plaisir. Il faudrait toujours rester dans les cocktails peu sucrés, mais surtout rafraîchissants, qui pourront renouveler votre palais entre deux bouffées de cigare. Le plus célèbre mariage reste dans les tons cubains, un bon mojito ira à merveille avec votre cigare cubain. Plutôt sentimental, comme accord! Mais préférez surtout un cigare pas trop agressif pour que l'harmonie entre les saveurs du cocktail-déjà trop varié-s'installe.

Et pour les plus sages, un bon cigare peut s'allier tout simplement à un thé ou du café.

Par contre, la rencontre entre le café et le cigare n'est

Il existe des whiskies très faciles d'accès et atypiques qui sauront séduire les amateurs.

opter pour un whisky est donc tout à fait judicieux, néanmoins l'association du cigare et du whisky reste extrêmement difficile. Chaque marque de whisky a sa propre ligne gustative, et chaque marque recèle différents produits. Alors, n'hésitez pas à partir à la découverte de quelques perles rares qui restent bien souvent accessibles à toutes les bourses. Il existe des whiskies très faciles d'accès et atypiques, qui sauront séduire les amateurs.

Dernière recommandation : ne dégustez jamais de whisky avec de la glace... sauf s'il n'est pas bon ! Et bien sûr, ne négligez pas le cadre de dégustation : un livre, un feu de cheminée et un fauteuil club ! Bon voyage !

pas techniquement aisée : il est difficile de passer deux heures à boire du café et à fumer une vitole. Sachez donc choisir un module court (15 minutes) pour accompagner un café expresso fraîchement torréfié qui saura contenir un mélange judicieux de robusta et d'arabica.

Et pour les néophytes, rien de mieux que de commencer avec des boissons simples, qui garderont l'envie de rallumer une vitole le jour suivant.

Et pour les amateurs confirmés, le moment est toujours bon pour découvrir de nouvelles saveurs. Le cigare et sa dégustation ne doivent jamais être une contrainte, mais un jeu pour les sens ; un jeu de la curiosité, et de la découverte de nouveaux arômes...

CCESSOIRES

Mange, prie et aime!

L'amour se fête chaque jour...sélection de cadeaux à offrir pour faire rire, étonner, chouchouter, ou encore épater...des idées pour elle pour lui faire tourner la tête, d'autres pour lui, pour lui dire à quel point on le connait et qu'il n'est pas si incompris...

Une série mode spéciale «Saint valentin» qui propose des attentions allant du simple geste symbolique au cadeau demesuré fait de pierres précieuses rares ou d'escapades longues durées à la façon de «mange, prie et aime>>...

Plusieurs façons de célébrer l'amour! Résumé en images...



«Cadeaux pour lui, des accessoires de bureau en passant par les must have d'une garde robe masculine sans oublier le côté ludique pour accrocher un sourire sur le visage de monsieur...»

Tableau 1980 DH, loupe 650 DH, coupe papier 790 DH, éteignoir 350 DH chez **Maison de famille** Chaussures **Church 8670 DH** Cravate rayée **Brioni 1760 DH** Echarpe bicolore **Corneliani** 1540 DH Boutons de manchettes Givenchy chez **studio 14 homme 1890 DH**.



«Fleurs, chocolats, agendas, dîners en tête à tête, massages, lectures coquines...toutes ces petites attentions qui ponctueront l'année à compter du 14 février...je le promets... pour que jamais tu n'oublies combien je t'aime...»

Agenda en cuir rose pour nos rendez-vous amoureux de l'année 320 DH

Le «kamasutra des paresseuses» 203 DH

L'emotion box faite de bien-être 700 DH, et de saveurs 600 DH, le tout chez Carrefour des livres

La boîte de chocolat et les rochers truffes, les deux chez Jeff de bruges

Le bouquet de gerburas fuschia disposées en boule chez Marie M 450 DH

La boîte à macarons chez Reflets du temps 140 DH.

CITROËN C5. IMPOSEZ LE RESPECT.









CITROËN C5 DIESEL A PARTIR DE 269 000 DHS.

Citroën C5 va redéfinir les standards d'élégance. Ce nouveau modèle se distingue par un style innovant, aux lignes pures et fluides, revendiquant prestige et dynamisme. A l'intérieur, tout a été conçu pour vous rendre la vie à bord des plus agréables: climatisation automatique, volant à commandes centrales fixes, ordinateur de bord intégré, radar de stationnement avant et arrière... sans jamais faire l'impasse sur la sécurité, avec l'ABS, l'ESP, 9 airbags et l'aide au démarrage en pente.











8 Raisons le prouvent :

Nous sommes les pionniers de l'hybride

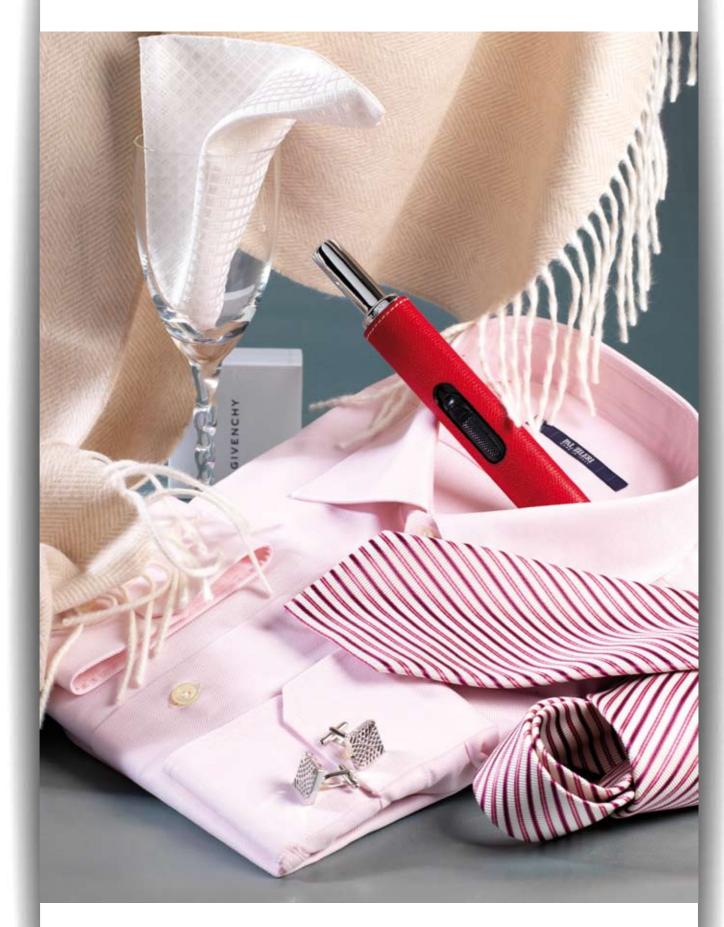
Raison N°3

En 1997, Toyota a révolutionné l'industrie automobile en lançant le premier véhicule hybride de série au monde, la Toyota Prius. Combinant l'efficacité d'un moteur essence à un moteur électrique non polluant, la technologie hybride permet de réduire les émissions de CO2 et la consommation de carburant, tout en garantissant une motorisation parfaitement silencieuse et une performance sur route impressionnante. Ainsi, bien qu'étant un véhicule familial de taille moyenne, la Prius consomme autant de carburant et n'émet pas plus de CO2 qu'un petit modèle urbain. Aussi, son taux d'émission particulaire (Dioxyde d'azote et HC) est inférieur à celui de n'importe quel autre modèle de voiture essence. La Prius est en outre recyclable à 95 %.

Aujourd'hui, la recherche Toyota a abouti à la mise au point de huit modèles hybrides (Prius, Camry, Highlander, Estrima, Alphard, Harrier, Crown, Auris), déjà adoptés par près de 3 millions de conducteurs dans le monde.

Découvrez les 7 autres raisons sur le site web : www.eco-toyota.ma

Today Tomorrow Toyota



Dînet élégant en perspective dans un lieu classique et feutré Chemise Pal Zelieri 1630 DH

Chemise Pal Zelieri 1630 DH Cravate Brioni 1730 DH Boutons de manchette Givenchy 1890 DH Pochette 480 DH Châle corneliani 3010 DH le tout chez Studio 14 Coupe de champagne 269 DH, briquet rouge 1190 DH, les deux chez Maison de Famille.



«Une nuit à deux...

Même si ce n'est pas la première…dessous coquins, détails parfumés, ambiance feutrée et jeux malins…de quoi s'occuper jusqu'au petit matin…»

Soutien-corset

Culotte et dés pour massages et autres jeux,
Pantoufles glamour le tout chez Women secrets
Bracelet chez Carpe diem
Bougie collection baobab 990 DH et coeur en satin parfumée 350 DH, les deux chez Maison de famille Pantouffles pour lui chez Studio 14 pour homme 2150 DH.



«je t'emmènerai au bout du monde, en commençant par une escale à Cuba... On fumera du cigare, accompagné d'un cocktail face à un paysage renversant. Le soir venu, on ira dîner en tête a tête, juste tous les deux, tu porteras les bijoux hors de prix, sur lesquels tu as craqué...achetés au coin d'une prestigieuse rue de Paris ou nous avons fait escale».

Ras de cou en or jaune serti de diamants et émeraudes avec bague et boucles d'oreilles assorties chez Tamengo Le guide du routard pour Cuba, chez Gauthier livres

Paréo pour se pavaner au soleil chez Camaieu

Porte clef usb en forme de coeur pour garder en mémoire les moments inoubliables passés sur l'ile... 580 DH chez Reflets du temps

TENDANCES

LOOK BOOK

Selection de look book pour la saison...Les costumes sont de sortie, teintés de gris, marine, bleu nuit ou encore de marron...

Des coupes ajustées, des assemblages de cravates et de chemises classiques pour afficher un esprit smart, comme il se doit...Résumé de ce qui défile actuellement sur les podiums de grands noms comme Canali, Calvin Klein ou encore Pal Zileri. Puisez les inspirations à la source même de la mode et du raffinement.











SPORT/Élite

BARCELONA WORLDRACE:

Un sport de passionnés!

Naviguer en double, c'est un monde qui peut ressembler aux deux autres modes de navigation, en solitaire et en équipage complet, mais qui en aucun cas ne leur est identique. C'est pour ça qu'est née la Barcelona World Race et que cette course autour du monde semble vouée au succès. Ceux qui l'ont disputée veulent revenir; tandis que de nombreux skippers qui n'ont pas encore relevé ce défi en meurent d'envie.

La Barcelona World Race est une course autour du monde en double, sans escale et sans assistance. Réservée aux monocoques IMOCA, elle part et arrive à Barcelone. Créée par la Fondation de Navigation Océanique de Barcelone et OC Events, cette épreuve se court sur des monocoques IMOCA de 60 pieds.

La Barcelona World Race rythme le calendrier IMOCA en alternance avec le Vendée Globe. Tous les deux ans, ces tours du monde, l'un en solitaire, l'autre en double, constituent la marque de la Classe IMOCA.

Dès la première édition, cette épreuve très attractive s'est imposée comme l'un des rendez-vous phares du circuit IMOCA. Neuf équipages avaient pris le départ de la première édition de la Barcelona World Race le 11 Novembre 2007, remportée par le Français Jean-Pierre Dick et l'Irlandais Damian Foxall à bord de Paprec-Virbac 2.

Le format en double permet d'attirer des pointures de la voile océanique internationale n'ayant pas l'expérience de la naviga-







tion en solitaire, et ainsi de favoriser l'internationalisation de la Classe IMOCA. Un pari réussi, comme en témoigne la liste des engagés de la prochaine édition, composée de sept nationalités différentes : France, Espagne, Royaume-Uni, Suisse, Allemagne, États-Unis et Pologne. Au total, ce sont quinze duos qui tentent de succéder à Jean-Pierre Dick et Damian Foxall lors de la deuxième édition, qui s'est lancée de Barcelone le 31 décembre 2010.

Alors quelle est la particularité de cette course ?

Et bien tout d'abord c'est un tour du monde un peu particulier, puisqu'il commence par la Méditerranée et qu'il fait voir la Nouvelle-Zélande de près, ce que l'on ne fait pas d'habitude.

Ensuite, c'est une course en double, ce qui est rare et vraiment excitant, ce qui permet de mieux utiliser les bateaux, et d'être accompagné, ce qui procure un plus grand plaisir!

Mais comment se fait-il que la navigation en double attire aussi bien les champions de la navigation en solitaire que les habitués de la Volvo ? À cette question, il y a autant de réponses que de navigateurs. Pour certains, c'est comme une course en solitaire qui offre l'avantage de pouvoir dormir et de ne pas se sentir complètement seul. Pour d'autres, il s'aqit d'un défi totalement différent, celui de construire une équipe qui ne soit pas simplement la somme de deux individualités mais plutôt la multiplication des possibilités des deux navigateurs. Il y en a, enfin, qui considèrent que la navigation en double revient au même que la navigation en équipage complet, sauf qu'il y a moins de mains pour effectuer tout le travailEMais il faut dire que c'est un vrai travail d'équipe! Tous les navigateurs interrogés semblent d'accord sur ce point : en double, on pousse davantage les limites du bateau. Javier Sansó, ou Bubi de son surnom, explique ainsi que sur le Mutua Madrileña, son coéquipier et lui avaient laissé un spi hissé pendant dix jours de suite alors qu'il n'aurait pas hésité à l'affaler s'il avait été en solitaire: «On arrivait à la limite du pilote automatique. En solitaire, il aurait fallu réduire la toile, mais comme on était deux, on a tenu la barre pendant dix jours sans s'arrêter, en se relayant toutes les quatre heures «.

Cela signifie-t-il donc que le matériel subisse plus de dégâts et qu'il y ait beaucoup plus de risques d'avaries et de ruptures? Pas forcément. «Le matériel souffre beaucoup pendant les manoeuvres, et les manoeuvres en solitaire sont beaucoup plus longues qu'en double. Quand on prend un ris dans la grand-voile, par exemple, la voile faseille, et ça, ça l'abîme beaucoup. Comme à deux les manoeuvres se font beaucoup plus rapidement, il y a moins de dégâts en double qu'en solitaire, bien qu'on force plus le bateau», explique Guillermo Altadill, skipper d'Estrella Damm,

24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pendant au moins 13 semaines de suite, chaque participant ne voit personne d'autre que son coéquipier.

qui cumule six tours du monde à son compteur. «Ce qu'on force en plus quand on navigue en double, tu le gagnes en fiabilité et en contrôle parce qu'il y a deux personnes à bord», conclut Albert Bargués, skipper d'Educación sin Fronteras lors de la première édition de la Barcelona World Race.

La deuxième grande différence entre un tour du monde en solitaire et un tour du monde en double, et sur laquelle tous les avis se rejoignent, c'est la gestion de la fatigue. Avec une autre personne à bord, on dort plus et mieux. Certes, ce « mieux » est très relatif, surtout en tempête où, en plus des mouvements, accélérations et ralentissement, s'ajoute un bruit permanent qui peut vite devenir assourdissant, étant donné que la coque en fibre de carbone agit comme une véritable caisse de résonance.

Mais naviguer en double n'est pas toujours facile, nous savons tous que tout le monde n'a pas le même caractère, ou la même perception du travail en équipe, nous avons toujours des Leaders et des Followers, alors il faudrait savoir gérer cette difficulté.

24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pendant au moins 13 semaines de suite, chaque participant ne voit personne d'autre que son coéquipier. En plus du travail, de la fatigue, des difficultés et de la nourriture lyophilisée, ces deux personnes doivent partager un espace vital qui, en général, n'excède pas les 10 mètres.

Albert Bargués insiste aussi clairement sur le fait qu'on ne peut pas concevoir une course en double comme la rencontre fortuite

SPORT/Élite



de deux solitaires à bord d'un bateau: « Dure, la vie à deux ? Ça peut être dur, mais ça peut aussi être merveilleux. C'est ce qu'il y a de plus beau chez l'être humain. Ce qui compte, surtout, c'est de partager certaines valeurs. Naviguer en double, ce n'est pas la simple somme de deux navigateurs solitaires. Moi, avec la Barcelona World Race, j'ai appris à vivre avec l'autre et j'ai augmenté ma capacité d'acceptation, aussi bien pendant le tour du monde qu'au cours de l'introspection qui a suivi «.

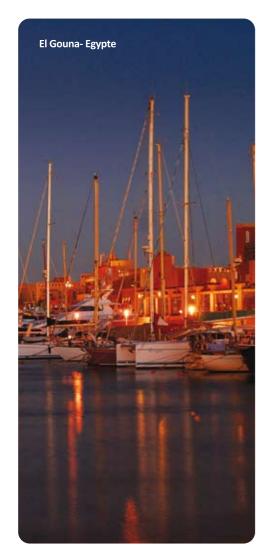
Une mauvaise relation à bord peut avoir des répercussions négatives sur le rendement du bateau pendant la compétition, de même que sur un bateau avec un équipage complet. Un bateau heureux est toujours plus rapide qu'un bateau qui fait la tronche.

La Barcelona World Race 2010 est la seconde édition de cette folle régate se déroulant tous les 4 ans. La première a eu lieu en 2007/08, la troisième se déroulera donc (logiquement) en 2014. Départ et arrivée à Barcelone, avec comme points de passage les 3 caps (Bonne Espérance, Leeuwin, Horn) et le détroit de Cook. La longueur approximative du parcours est de 25 000 milles nautiques, soit pour les non initiés, 46 300 km!

Et puis si vous êtes intéressés par cette course, vous pourrez suivre tous les contenus audio, les vidéoconférences et les communications avec les bateaux grâce à une application Iphone téléchargeable directement sur le site Web de l'évènement.



Le Créateur d'El Gouna et de 18 autres projets lance Chbika Marina au Maroc











Chbika Marina

Première ville touristique intégrée au Maroc

Dans un havre de paix entre océan et désert, la marina de Chbika a été conçue comme un écrin naturel pour recevoir votre bateau et vous offrir un cadre de vie et de confort digne des meilleures marinas du monde.

Tout droit sorti de l'imagination d'un groupe de grands architectes passionnés par la mer et le grand large qui, pour la première fois, ont collaboré ensemble pour réaliser en harmonie des villas signées, des appartements et des riads exceptionnels.

Et il ne pouvait en être autrement car à Chbika tout a été pensé pour être une exception...à lieu d'exception, marina d'exception.

Chbika, Embraced by Nature.





- Un port de plaisance 5 étoiles
- 8 hôtels offrant 2 500 chambres
- 1 851 unités résidentielles
- Un parcours de golf 18 trous de niveau international
- Une médina
- Un centre de congrès, des loisirs, des commerces et un centre sportif
- Une communauté de vie : hôtels, bars, restaurants, boutiques, centre médical

chbika.info@chbika-dev.ma www.chbika.ma www.orascomdh.com

Tél.: 05 22 543 543



Lifestyle par Houria Zaghloul

GASTRONOMIE

Clay De Colon

Table en vue!
Tout nouveau, tout en fraîcheur, au plus
près des mâts, voiles ou presque, le
restaurant gastronomique « La Vela »
situé au cœur de la somptueuse marina
du Bouregreg, à Rabat, a le vent en
poupe depuis le début de l'année.

Un concept tout en finesse, où l'esprit casual chic des lignes modernes et de celles, fort chaleureuses, des matériaux boisés donne une touche d'élégance et de convivialité au nouveau site. En moins de quelques semaines, « la Vela » a su répondre aux nouvelles attentes d'une clientèle r'batie aspirant à un lifestyle chic et détendu. Le site d'abord, exceptionnel : déjeuner ou dîner avec vue sur bateaux, offre toujours un sensation esthétique, dépaysante, un peu hors du temps des contingences terrestres. « La Vela » dans la marina du Bouregreg, au pied de la Tour Hassan, en ce sens, joue à merveille son rôle d'écrin pour une clientèle trentenaire qui aime sortir, se retrouver, faire la fête de façon désormais décomplexée. Le restaurant répond également aux aspirations d'une clientèle un peu plus âgée : hauts dirigeants, dignitaires, décideurs économiques fins gourmets gastronomiques appréciant une table variée dans un cadre sobre et élégant.

Une capacité de cent couverts pour une carte internationale dotée d'un fort penchant naturel pour les poissons marque le la Vela's touch. Carpaccio de poisson mariné, verrine de crevettes, terrine de lentilles entre autres entrées. Les grands classiques des tables du pêcheur répondent à l'appel : filet de St Pierre en papillote, sole meunière, papillote de colin à l'estragon, etc. Mais également — et c'est la bonne surprise du lieu-, un vrai respect des amateurs de viande avec foie de veau à la française, magret de canard aux fruits secs, cœur de filet de bœuf, carré d'agneau crème à l'ail et autres variétés de recettes classiques d'une cuisine haut de gamme. « Notre clientèle a une vraie culture gastro-

nomique, du fait de ses déplacements hors du Maroc ou encore dans d'autres villes du pays qui telle Marrakech, par exemple, ont développé art de vivre où le restaurant est une pierre angulaire, un point de ralliement, un endroit où l'on se sent bien. La ville de Rabat vit un essor comparable, dans une certaine mesure, depuis cinq ans maintenant. J'ai créé ce lieu avec l'idée précise d'un endroit dans lequel j'aimerais aussi bien organiser mes rendez-vous professionnels que de retrouver mes amis. Beau, savoureux et accessible sans perdre son cachet de raffinement.», affirme Mehdi Benomar, le concepteur et propriétaire du site. Enfin, un espace lounge, à part et tout aussi imposant que le restaurant en soi, signe l'esprit délibérément cool d'un lieu singulier et original dans la capitale. Le service, l'accueil personnalisés et les prix peu prétentieux font de la Vela un antre pour habitués et curieux des papilles.

14 février : un menu in love !

Réservez d'ores et déjà une table pour un dîner amoureux au doux son du clapotis des yachts et voiliers alentour.

Huîtres Bloody Mary

Rémoulade de chair d'araignée au céleri rave Crevettes royales grillées avec un tatin d'endives

revettes rogales grillees avec un tatili a ent

0u

Magret de canard avec son chutney de tomates, pommes grand mère et tian de légumes.

Galettes aux fruits rouges tombées au balsamique

Prix: 380 DH



La recette du chef

Tarik Fikri a fourbi ses armes aux fourneaux du « Grand Comptoir » à Rabat avant de prendre les commandes les cuisines de « La Vela ». Il défend avec virtuosité une cuisine française haut de gamme, créative et savoureuse. En exclusivité pour Gentlemen Drivers, ses suggestions :

En exclusivité pour Gentlemen Drivers, ses suggestions:

FILET DE DAURADE ET COQUILLETTES
AVEC SON CHUTNEY DE TOMATES ET AU JUS D'OLIVES NOIRES:

Recette pour 4 personnes

4 filets de daurade
12 palourdes
2 kilos de tomates
500 grs d'oignons
4 gousses d'ail
1 branche de thym
1 càs de concentré de tomate
1 petit citron confit
1 càs de moutarde
2 càs de tapenade d'olives noires
10 dcl d'huile d'olive
2 càs de coriandre hachée
1/4 de fondrin de veau
150 grs de beurre
Sel et poivre
Préparation

Monder et éviter les tomates puis les couper en dés.
Hacher les oignons, les faire suer dans de l'huile d'olive avec la branche de
thym et les gousses d'ail. Y incorporer les tomates coupées en dés. Laisser
cuire, puis ajouter le concentré de tomate et le citron confit coupé en petits
dés, la moutarde et la coriandre hachée. Laver les coquillages.
Faire saisir les filets et les coquillages à la poèle dans le beurre, puis finir la
cuisson au four. Faire réduire le fondrin, saler, poivrer puis l'incorporer à la
tapenade. Disposer dans une assiette le chutney, les filets, les coquillages
par-dessus, puis arroser avec le jus d'olive noire.











Lifestyle par Walid Benslimane

MMOBILIER

CASABLANCA MARINA

AL MANAR DEVELOPMENT COMPANY S.A

Les acteurs de ce gigantesque projet qui s'étend sur 26 hectares ne peuvent être que des structures dignes de ce nom. Ici, CDG Développement en collaboration avec Al Manar se sont investis pour nous présenter ce qui sera dans quelques années, un joyau de la capitale économique.

Projet d'envergue, lancé officiellement en 2006, Casablanca se dote elle aussi de sa Marina, un projet qui s'inscrit bien dans le cadre des stratégies nationales tant au plan industriel, que touristique. Ce projet figure parmi les grands projets de développement de la ville de Casablanca et permettra de doter la métropole économique d'un pôle multifonctionnel ouvert sur la mer, constitué d'hôtels, de divers centres de loisirs et commerce tout en incorporant des plateformes de bureaux destinés à des activités aussi diversifiées que les financières, l'offshoring et les NTIC. Situé dans la métropole, le projet Casablanca Marina est novateur, il ambitionne ainsi de positionner la ville de Casablanca dans le giron des grandes métropoles économiques et touristiques, à l'échelle régionale et internationale.

Il sera situé au cœur de Casablanca, au noyau de l'économie de la métropole, à proximité du port de Casablanca, de la gare ferroviaire de Casa port, de la grande mosquée Hassan II, et essentiellement près de la Médina, alliant ainsi tradition et innovation!

Ce projet s'étale sur une longueur de 1,5 km et se développe sur une emprise foncière de prés de 26 hectares qui a nécessité de gigantesques travaux d'extension et de protection maritimes. Il est conçu pour être le nouveau pôle multifonctionnel situé au cœur de la métropole, et est voué à créer une nouvelle dynami-







que économique en répondant à une demande importante en résidentiel, en espaces de bureaux et en activités commerciales, touristiques et de loisir, tout en tenant compte des contraintes urbaines et environnementales du site.

Totalement dans l'esprit écologique, la conception de la Marina est axée sur l'aménagement des espaces verts, ce projet comportera alors près de 1500 mètres d'espace dédié à la balade des jardins, ainsi qu'un espace piéton qui permettra de parcourir l'ensemble du projet dans un cadre très agréable! Un espace pour la balade marine sera notamment aménagé, pour les sportifs et les amateurs de pêche à la canne, et qui leur permettra d'avoir une vue directe sur la mer.

onçu d'une manière très harmonieuse, ce projet comporte 4 ixes principaux:

La Marina », développée autour du port de plaisance, abritera in hôtel 5 étoiles de luxe et un palais des congrès ainsi que des estaurants. Elle comprendra également un yacht club, des espates de commerce, de loisir et d'animation, ainsi que toutes les acivités nautiques liées au port de plaisance qui y sera aménagé.

It puis nous aurons notre propre « Rambla » Casablancaise, celle-ci se développera à proximité du bassin de plaisance. Elle egroupera, au sein d'un même ensemble architectural, les votations affaires, loisir et commerces. Et comme vous pourrez le leviner, cette séquence comprendra un hôtel Affaires sous forne de tour, un grand centre commercial ainsi que des espaces pureaux.

Et toujours dans l'esprit commercial, « les portes océanes »,



La marina en chiffres :

L'investissement global du projet dépassera les 6 milliards de dirhams.

Espaces verts : plus de 1500 mètres
Environ 6000 places de places en parking souterrain
Superficie : 26 hectares
1 palais des congrès d'une capacité «théorique»,
précise-t-on, de 5.000 personnes
1 hôtel 5 étoiles
1 hôtel 4 étoiles, des apparts-hôtel,
1 restaurant panoramique,
1 business center ainsi que des bureaux locatifs

nouveau centre d'affaires intégré, avec des espaces bureaux et résidentiels. Les commerces de proximité, restaurants et équipements, complètent le cadre de vie haut standing, à l'image de tous les pôles urbains intégrés.

Et enfin « Les Jardins de la mosquée », cette partie du projet fait la transition entre les zones de développement du projet et la grande Mosquée Hassan II. La zone de respect est entièrement dédiée aux espaces verts aménagés en balades piétonnes, avec un aquarium et un équipement culturel.

Ville aguichante et troublante, Casablanca en a séduit plus d'un ; écrivains, poètes, urbanistes, architectes ou dirigeants, ils ont été nombreux à lui déclarer leur flamme.

Au delà de son aspect architectural, la ville recèle en effet un mythe et une fable symbolique, qui font d'elle à la fois une ville originale et pittoresque.

Alors la Casablanca Marina saura-t-elle préserver ce mythe, tout

en y mettant une touche de modernisation ? En attendant nous ne pouvons que dire que ce projet participera largement dans l'expansion de la métropole vers de nouveaux horizons touristiques, et que Sa concrétisation participera à la revalorisation de l'ensemble du secteur environnant ainsi qu'à la réhabilitation de la vocation océane de la ville en lui apportant un port de plaisance et en offrant à ses habitants une promenade piétonnière exceptionnelle tout le long de son front de mer!

Les responsables du projet ont tenu à toucher l'esprit rêveur des Casablancais. Cela se traduit par la description poétique qu'ils ont réservée à la présentation du projet: «Une halte maritime accueillant, le temps d'une escale, les grands paquebots de croisière en route pour les Caraïbes, les Canaries, les Antilles... Les bateaux entrant au cœur de la Cité. Image magique et surréelle...», sans oublier de préciser l'importance de telles escales pour l'animation et l'activité commerciale de la ville. Et pour cause, les promoteurs du projet comptent bien sur les croisiéristes curieux qui, pendant leur temps libre, parcourront les marchés et monuments touristiques de Casablanca.

H-TECH Vouveautés

Leica M9 Titanium Limited Edition

By Wolkswagen!

Si vous avez de l'argent à ne pas savoir quoi en faire, l'APN Leica M9 Titanium special edition pourrait vous intéresser. Le designer automobile Walter de Silva s'est lâché, en rhabillant le Leica M9 de titane massif et de cuir, pour une version grand luxe, avec une ligne précise, logique, rigoureuse et ergonomique sans trahir l'âme de l'appareil à visée télémétrique. L'APN est une version actualisée du M9. Il est fabriqué en titane et le design a été effectué en collaboration avec Volkswagen. Vous aurez du cuir, des lignes du boîtier illuminées LED, et il résiste aux traces de doigt. Vous y trouverez aussi un parasoleil en titane, une courroie, un étui personnalisé, et un objectif 35mm Summilux F/1.4. Le M9 original coûtait déjà 8000\$, alors son prix ne devrait pas vous surprendre, car il n'y aura que 500 exemplaires, en tout et pour tout.

Prix : 28 000 € (en lettres ça donne : Vingt huit mille Euros). Vous avez bien lu!!!





Sony LX900

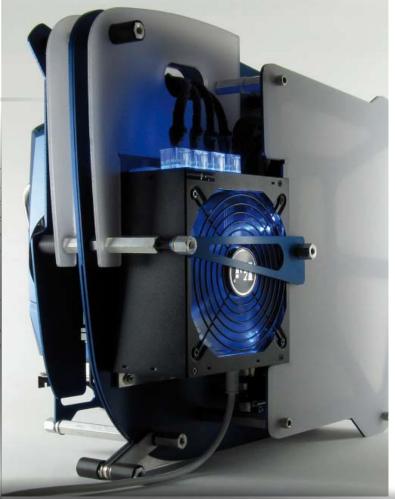
Abracadabra Fouchtra!

Cet écran LED 3D est équipé d'un capteur de présence intelligent qui permet de régler ou de désactiver l'image en fonction des allées et venues dans le salon. Il optimise aussi les réglages audio et vidéo selon la position des personnes dans la pièce, et avertit celles-ci lorsqu'il les juge trop près de lui. Prix: de 2299 euros (102 cm) à 3999 euros (152cm)

Hammerhead HMR989

Les vieilles tours carrées vous sortent par les yeux et cela fait longtemps que vous attendez un peu plus d'originalité de la part des constructeurs. Si c'est le cas, alors le Hammerhead HMR989 est sans doute fait pour vous puisque cette unité centrale ne ressemble à rien de ce qui existe déjà. Même qu'elle ne pourra laisser aucun Geek indifférent et que le résultat est juste magnifique. Tu veux en voir plus ?

Attention tout-de-même car le design a un prix. Le Hammerhead HMR989 est ainsi proposé àE hemE 2.899 \$. Notons que ce prix n'inclue pas les frais de port et que vous pourrez trouver de jolies choses moins chères du côté de la Pomme. Mais c'est à vous de voir!!



Velmota ipod dock Offrez un dock sixties à votre lpod

Imaginé par Graham Browne, étudiant en électronique à l'Université du Missouri, le «Velmota» est un dock iPod singulier. Fabriqué à partir d'une radio Arvin de 1958, ce bel objet en aluminium chromé recèle bien des trésors chers aux collectionneurs. Ses grilles d'enceintes proviennent d'un ampli Fender. D'anciens tubes agrémentés de leds, nichés à la base de l'appareil, évoquent les amplifi cateurs à lampes d'antan. Enfin, la télécommande du Velmota a été empruntée à un poste de télévision. Zénith des années 60. Petite concession à la modernité, les enceintes, de la marque BOSE, sont, elles, bien de notre époque. Velmota iPod dock, 553 e sur velmota.com





Samsung C9000

Elle ne râte rien!!!

Avec la C9000 LED 3D Samsung invente la zapette munie d'un écran pour suivre une émission dans une autre pièce en Wi-fi . Idéal pour aller faire un pipi pendant le match.

Lifestyle



VOUS L'ACHETEZ.



MAIS C'EST

ELLE

QUI VOUS POSSÈDE.

Photo non contractuelle

Enfin disponible au Maroc



PARFU Souveautés

Armani Code: Code Homme

Une fragrance sensuelle pour un homme au regard captivant. L'élégance masculine ultime associée au glamour hollywoodien. Une fragrance boisée orientale à la fois fraîche, virile et sensuelle : fleur d'olivier, cédrat, fève tonka et bois de gaïac. Un flacon couleur nuit inspiré du célèbre smoking Giorgio Armani souvent porté à la cérémonie des Oscars d'Hollywood. Le code absolu de séduction pour homme.





<u>Allure Homme Sport</u> de Chanel

Donner corps à son allure.

Une fraîcheur pétillante et vivifiante alliée à une nouvelle sensualité. Quand l'allure entre en mouvement, elle révèle le langage instinctif du corps et devient séduction naturelle ; elle dévoile puissance et grâce dans une dynamique sensuelle. Il ne lui manquait plus qu'une interprétation : Allure Homme Sport est née.

Aqua Di Gio by Giorgio Armani

C'est le rivage aride et secret de l'île de Pantelleria, où Giorgio Armani aime se ressourcer, qui a inspiré ce parfum. Dans un rectangle de verre givré surmonté d'un bouchon gris métal, la fraîcheur de la bergamote et du néroli énergisée par la mandarine verte. Une fête de notes marines, florales comme le jasmin, mordantes comme le ciste et le romarin, fruitées comme le kaki. Un parfum authentique et naturel qui représente la puissance masculine dans son plus pur accomplissement.





L'Homme by YSL

L'Homme Yves Saint Laurent : la force d'attraction d'un homme au style unique, fait de charisme, d'audace et de sensualité. L'équilibre parfait entre le brut et le précieux, l'ultra-masculinité et le raffinement, l'industriel et le luxueux. Un parfum frais et boisé. Bergamote - Gingembre - Vétiver. Un parfum frais et boisé qui joue sur les contrastes et laisse un sillage magnétique et sensuel. Un envol frais et pétillant. Un caractère élégant et moderne, autour de notes florales et épicées. Une structure boisée ambrée, intensément masculine.



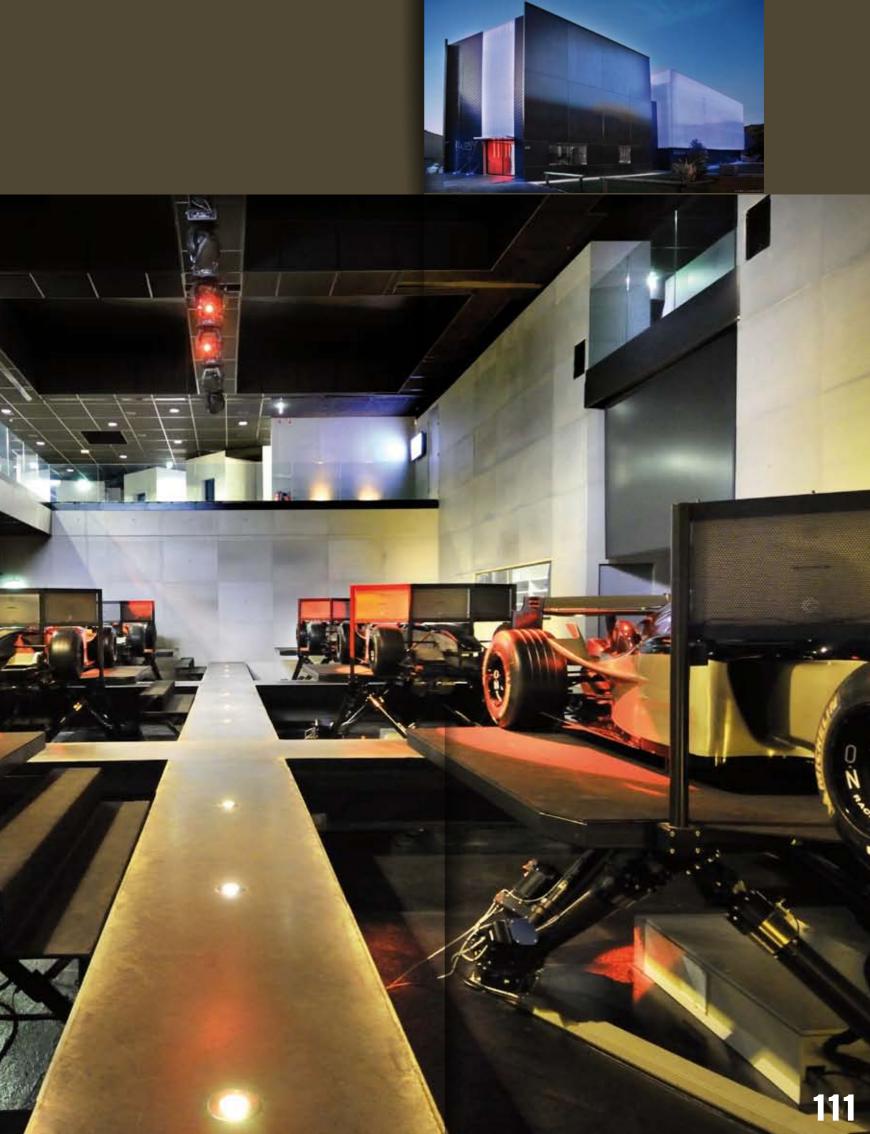
EVASION de rêve

Simulateur

Simulons, Simulons

Ressentir toutes
les sensations
du pilotage
d'une Formule 1,
c'est désormais
possible à Lyon,
où un complexe
unique incluant
18 simulateurs
a ouvert ses
portes.







Très lounge tendance glamour avec ses belles lignes architecturales, le complexe | Way World offre un espace de vie haut de gamme pour tous les amateurs hyperactifs 'en quête d'émotjons fortĕ's. Avec' 18 simulateurs (6 Fórmule 1,6 Rallye, 6 Prototypes-Endurance), la course auto est à portée du volant pour tout un chacun ou presque, selon la corpulence, en situation de course réelle. Composés d'une voiture de sport en taille réelle, les simulateurs sont posés sur une plate-forme mont'ée sur vérins 'électŕiques qui s'élève à 1,80m du sol. Trois circuits de F1 sont proposés : un rapide, un rapide-'tec'hnique et un'technique', dont les tracés sont évidemment différents avec virages ici, lignes droites, là. Au choix šelon qoüts et aspirations de chacun. Il s'agit bien de simuler et cela dans les moindres détails pour s'approcher au plus près des 'sensatiòhs des pros'.



Virages vertigineux, accélérations, freinages, chaque mouvement est retranscrit à l'identique de la réalité.

Le complexe qui se veut divertissant prend les choses très au sérieux. Dès l'accueil, l'encadrement avec un instructeur donne le ton : la combinaison, le casque, les gants et les bottines instaurent la mise en situation qui précède un briefing théorique, l'installation dans la voiture, ainsi qu'une petite séance de qualification et de prise en main qui durent à peu près 20 minutes. La course peut alors débuter et c'est presqu'intégralement que sont reproduits les mouvements et réactions des modèles choisis. Le simulateur Formule 1 pour ne citer que lui est doté d'un moteur de 850 CV et 19000 tours/minute. Dépassements à haute vitesse, accélérations, freinages, force centrifuge, virages spectaculaires, chaque mouvement retranscrit à l'identique la réalité, avec un système audio et des écrans qui couvrent le champ visuel du pilote.

L'expérience se vit en solo, mais le cadre permet une sortie en groupe.

Restaurant lounge, bars sans alcool, salle fitness, espace spa avec la « fontaine de glace » comme spécialité maison, en plus des habituels services, boutique design, le site ouvert au grand public offre également un service Séminaires/Incentive pour les entreprises. Le tarif est somme toute correct pour les services de l'infrastructure (90 euros la course). Différents packs sont proposés tout au long de l'année, avec conseils d'hôtels pour hébergement. En soi, le complexe est un cadre idéal pour toute personne ou tout corporate souhaitant décompresser dans un jaillissement d'adrénaline et de dopamine, dans un cadre aussi raffiné et que spécialisé.

I-Way 4, rue Jean Marcuit 69 009 Lyon 00 33 4 37 50 28 70 contact@i-way.fr



ART

FRouveau

Le tourbillon de l'Auto

Françoise Rouveau est une passionnée du mouvement, alors forcément aussi une férue d'automobile. C'est dans son enfance, auprès d'un père grand amateur de voitures, que les « lignes des autos » l'interpellent. C'est aussi à cette époque qu'elle découvre le dessin. Deux passions mêlées à l'avenir dans de nombreuses créations. Professeur de dessin, le déclic dans le monde survient auprès de Ferrari. Charles Pozzi, Directeur de la marque Ferrari France et ami du Commandatore lui commande une œuvre. « Un cheval bien sûr » qui plait et qui embarque cette passionnée de cheval mais aussi de golf dans de nouvelles aventures.

QUELQUES RÉALISATIONSE /// SES CRÉATIONS

AFFICHE DU TOUR AUTO 1993
2E PRIX AU TROPHÉE LANVIN 1993
AFFICHE DU TROPHÉE LANCÔME FÉMININ 1998
PARTICIPATION AU CONCOURS DU TROPHÉE LANCÔME EN 1985
EXPOSITION AU TOURNOI PERRIER PARIS
EXPOSITION AU SHOW ROOM FERRARI. AVENUE KLEBER. PARIS
1989 - 2007
EXPOSITION AU MUSÉE DU SPORT
AFFICHE DU JUMPING OLYMPIQUE DE SAINT VALÉRIEN

ACTUALITÉS

Exposition du 12 au 19 février 2011 d'une lithographie du Tour Auto et d'un Cheval Ferrari à l'espace culturel de la Rochette Melun Près de Fontainebleau. Michigan Bell Telephone, Detroit, MI Masco Corporation, Detroit, MI PVS Chemical Corporation, Detroit, MI





Carnet d'adresses

AZUELOS

16, bis boulevard Moulay Youssef Casablanca. Tel: 0522471308

DIESEL

Rue Ali Abderazak Espace porte d'anfa Casablanca Tel 0660122061

TAMENGO

Rue Aïn Harrouda, Résidence Yasmine. Casablanca. Tel : 0522368989

STUDIO 14 FEMME

14, rue Essanani, Triangle d'or. Casablanca. Tel : 0522202674

STUDIO 14 HOMME

Tel : 0522202674 (Déménagement en cours)

EFFERVESCENCE

2, rue Jbal Bouiblane. Triangle d or. Casablanca. Tel : 0522490638

CORTEFIE

9, rue Aïn Harrouda, Rond Point des Sports. Casablanca Tel : 0522360602

SHOPPING SHOP

4 rue ain Harrouda. Casablanca Tel : 0522953795

DIAGONE

44, bd Sidi Abderrahmane Beauséjour Casablanca Tel : 0522953400



Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

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

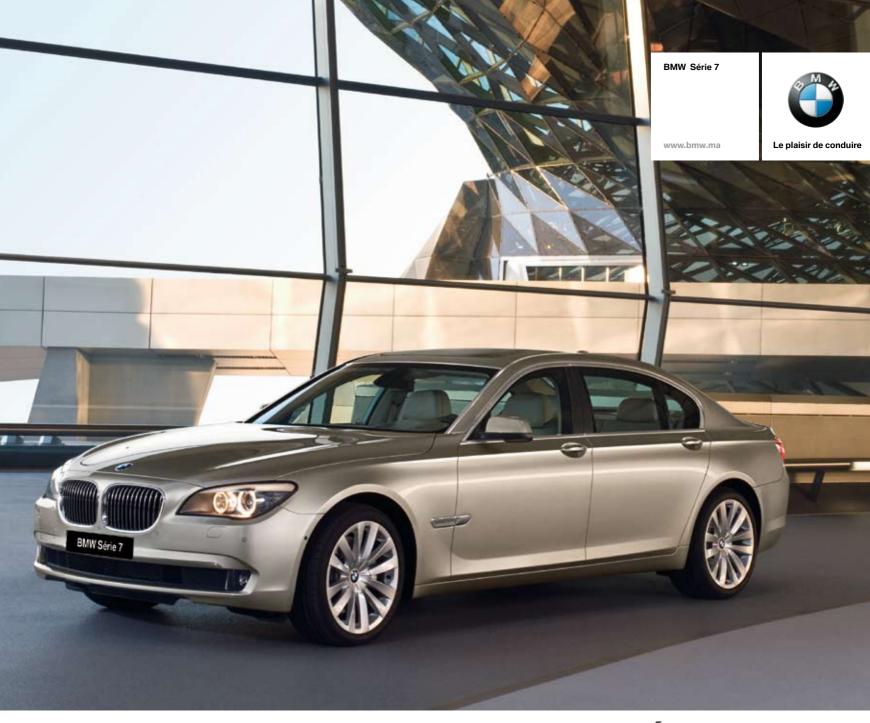
MODE DE PAIEMENT

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

☐ 1 an = 250 DH

☐ 2 ans : 450 DH





LA JOIE DE SE MOUVOIR ET DE S'ÉMOUVOIR.

Peut-on rêver plus belle union que celle placée sous le signe de l'excellence? La nouvelle BMW Série 7 vous invite à célébrer ce mariage en prenant place dans un intérieur généreux et exclusif à l'avant et plus encore à l'arrière pour des passagers exigeants. Alliance de nouvelles technologies mises au service de la performance et réduisant la consommation, la nouvelle BMW Série 7 est à la fois une berline sportive et une limousine raffinée qui vous réserve une expérience de conduite inédite. Venez signer son livre d'or en la découvrant sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

BMW SÉRIE 7.

BMW EfficientDynamics

Moins d'émissions. Plus de plaisir.

Smeia

Importateur exclusif

47, boulevard Ba Hmad 20300 Casablanca Tél.: 05 22 40 07 00/01

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 Agadir: Soutra 05 28 84 74 28/29

Marrakech : ouverture prochaine.