25 DH

AOUT/SEPTEMBRE 2012 - NUMÉRO 20/21

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

KARIM BENKIRANE

SEA, SURF AND CARS

Porsche
918 Spyder p.32
L'hybride autrement

Aston Martin
Vanquish p.38
Evolution plus que révolution

Lexus
LS 460 F Sport p.44
L'hybride by BMW

Pininfarina p.70
Le maître du design automobile

VOTRE VOLVO XC60 DRIVe

ENSEMBLE, PRENONS DE LA HAUTEUR

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

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

VOTRE VOLVO XC60 DRIVe C'EST MAINTENANT

À PARTIR DE

369.000 DH TTC

KM ILLIMITÉ
2 ANS DE GARANTIE

DRIVe

VisasInjad Entreprises

Le choix de la tranquillité pour vos collaborateurs

Wafa IMA Assistance

Vos collaborateurs se déplacent à l'étranger ? Faites pour eux le choix de la sécurité avec le nouveau contrat d'assistance **Visas Injad** Entreprises, conçu par **Attijariwafa bank** et garanti par sa filiale spécialisée **Wafa IMA Assistance**.

Visas Injad Entreprises offre des garanties d'assistance étendues parfaitement adaptées aux imprévus qui peuvent survenir lors de déplacements professionnels.

Pour plus d'informations, rendez-vous dans votre agence **Attijariwafa bank** ou contactez nous au 05 22 58 88 86.

التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank

Attijariwafa bank société anonyme au capital de 2 012 430 860 DH. Siège social : 2, boulevard Moulay Youssef, Casablanca. Agréée en qualité d'établissement de crédit par arrêté du ministre des finances et de la privatisation n° 2269-03 du 22 décembre 2003 tel que modifié et complété. RC 333.

Wafa IMA Assistance société anonyme au capital de 50 000 000 DH. Entreprise d'assurances et de réassurance. Siège social : Casablanca Business Center, lot n° 2 lotissement Mandarouna, Sidi Maârouf, Casablanca. RC 119 935 - IF 01068742 - Agrément n° 1395.11 du 13 mai 2011. Entreprise régie par la loi 17-99 portant code des assurances.

www.attijariwafabank.com

Édito

Ahmed Kseibati

Ramadan, cars, & bikes

En ce mois sacré de ramadan et sur la belle Corniche de Casablanca, durant 2 heures avant l'iftar, nous Casablancais , oublions les crises mondiales et toutes les difficultés économiques que traverse notre pays et sortons nos plus belles machines à 4 ou à 2 roues pour nous balader, souvent les cheveux au vent .

Sur cette même lancée, nous vous avons concocté ce mois-ci le portrait d'un très jeune Gentleman Driver, pour ne pas dire le plus jeune depuis que nous avons lancé notre concept il y a presque 2 ans, puisqu'il n'a que 37 ans , mais dispose déjà d'un beau palmarès et a un bel avenir devant lui. Il possède touts les atouts du collectionneur passionné et il nous a fait rêver, par son audace et sa spontanéité. Nous vous présentons également en exclusivité dans ce numéro les premières photos du tout nouveau modèle haut de gamme de Lexus, j ai nommé le Lexus ls600 et pour les amateurs de belles et anciennes voitures de course, un dossier unique sur le Mans Classic.

Je vous souhaite, chers lecteurs, un excellent Aïd al fitr et vous donne rendez-vous en octobre prochain.

Sommaire

06 Motors

06 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine
8>10 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
12 **Zoom sur le marché** Le marché du luxe par Youssef Bennour
14 **ActuEvènement** La sérénité n'a pas de prix par Amal Razine
16 **ActuEnvironnement** Lavage automobile bio par Youssef Bennour
18>27 **ActuEvènement** Le Mans Classic 2012 par Ahmed Kseibati et Youssef Bennour
28>31 **AutoConcept** Infinity Emerge E Concept par Youssef Bennour
32>37 **AutoException** Porsche 918 Spyder par Amal Razine
38>43 Aston Martin Vanquish : Evolution plutôt que révolution par Youssef Bennour
44>49 Lexus LS460F Sport : Limousine Hightech par Amal Razine
50>53 Mercedes GLK : Plus de sex-appeal par Youssef Bennour
54>59 Audi : A1 avenir sportif par Amal Razine

60>69 **Entretien du mois** **Karim BENKIRANE**
Sea, Surf and Sun par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

70>76 **AutoLégende** Pininfarina : Le maître du design automobile par Hamid Benmaarouf
78>79 **MotoException** Triumph Tiger Explorer 1200 par Lina Mouafak
80>81 **BateauException** ARTOFKINETIK Antagonist par Lina Mouafak

82 L'Homme

82>83 **Montres** Richard Mille Le Mans Classic 2012 par Lina Mouafak
84>85 **Culture** Le Musée des 24 Heures du Mans de Sarthe par Lina Mouafak
86>87 **Sport d'élite** La 1ère régate de Marina Saïdia par Lina Mouafak

88 Lifestyle

88>89 **Cigare** Cohiba 1966 par Antoine Delmas
90>91 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
92>95 **Evasion** Circuit Mount Panorama par Lina Mouafak
96>97 **Art** Jean-François Vautrin par Antoine Delmas

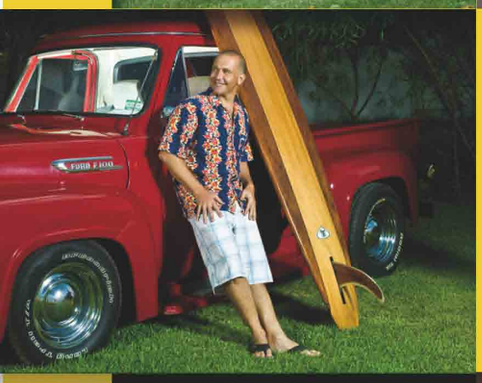
Gentlemen DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Lina Mouafak** - **Hamid Benmaarouf** - **Paola Franghie** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Maquette **Tristan Lastennet** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931
www.gentlemendriversmag.com
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 **PE** 01120 - **ISSN** en cours

70

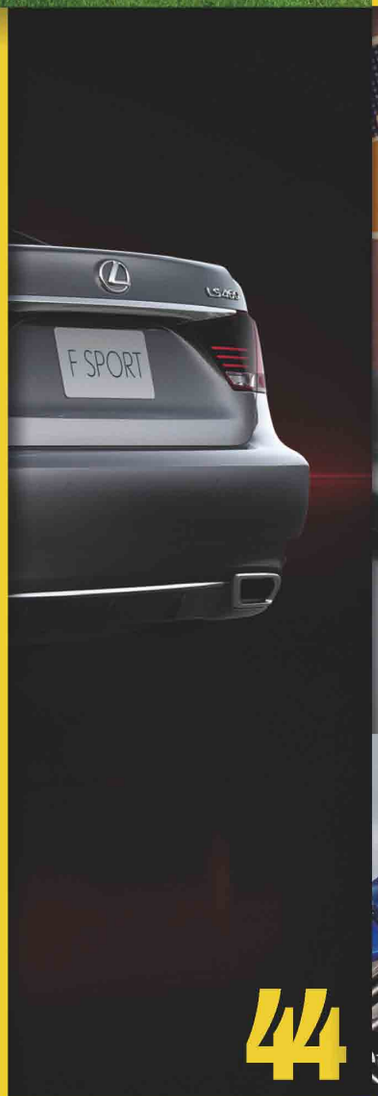
32
MARTINI

82
RICHARD MILLE
LE MANS CLASSIC

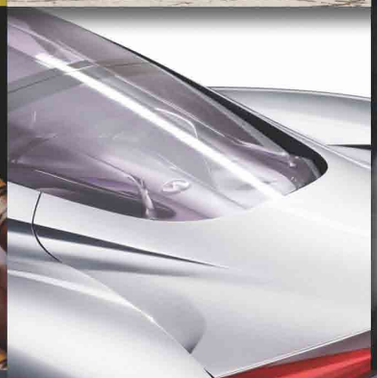

FORD F-100

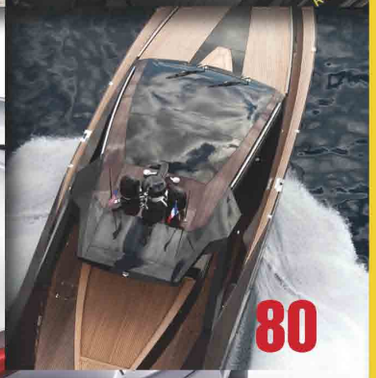
60

50

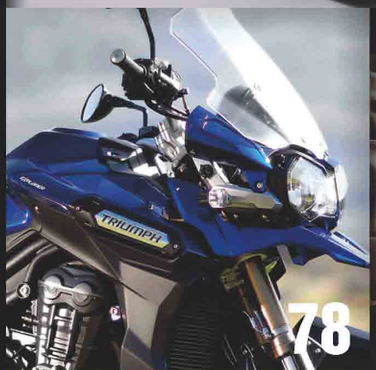

LS 460
F SPORT
44

COHIBA
Cohiba 1966
88




80

28


TRIUMPH
78

38

Nationales

par Amal Razine

Fête du trône

À l'occasion de la Fête du Trône, le directeur général et de publication de Gentlemen Drivers et toute l'équipe du magazine ont l'insigne honneur de présenter leurs voeux les plus déférents de santé, de bonheur et de prospérité à Sa Majesté le Roi MOHAMMED VI, que Dieu le glorifie, à Son Altesse Royale le Prince Héritier Moulay El Hassan, à Son Altesse Royale le Prince Moulay Rachid, à tous les membres de la Famille Royale, ainsi qu'à l'ensemble du peuple marocain.

La DS5 de François Hollande au Maroc

La Citroën DS5 de François Hollande a choisi le Maroc pour son premier déplacement hors du sol français. Sopriam, importateur exclusif de Citroën au Maroc, a réussi à ramener la voiture présidentielle pour une exposition dans la résidence de l'Ambassade de France à Rabat pour les festivités du 14 juillet. Convoité de toutes parts, ce modèle unique a été présenté en exclusivité mondiale en présence du chef du gouvernement marocain Abdelilah Benkirane, de la ministre du Commerce extérieur du nouveau gouvernement de Hollande, Nicole Bricq et bien évidemment de l'ambassadeur de France à Rabat. Pour transporter la voiture présidentielle, le service des Transports spéciaux de Citroën a mis en place un dispositif spécial avec un camion fermé qui l'a conduite jusqu'à l'Ambassade française et qui est resté sur place pour la ramener dès que les festivités ont pris fin.

L'Heure Joyeuse avec Renault

Renault a signé un mémorandum d'entente avec l'association « L'Heure Joyeuse » pour l'accès à la mobilité dans la province Fahs-Anjra. En effet, cette province bénéficiera du financement et de l'équipement de 3 bus (Renault Master) pour 3 établissements scolaires, grâce à l'alliance entre la marque au losange et l'association. Ce partenariat, qui entre dans le cadre de la politique de responsabilité sociale en faveur de l'éducation et du programme « Sécurité pour tous » a été signé par M. Michel Faivre-Duboz, directeur général du groupe Renault au Maroc, Mme Claire Martin, directrice de la Fondation Renault et Mme Leila Chérif, présidente de l'association « L'Heure Joyeuse », pour une durée de 3 ans et un montant de 1,8 MDH, incluant les frais de gestion des bus qui seront livrés pour la prochaine rentrée scolaire 2012-2013. Grâce à cette action, Renault confirme son engagement citoyen au Maroc et plus précisément contre l'exclusion sociale et l'abandon scolaire, dont l'Heure Joyeuse a fait son cheval de bataille.

20 à 30% des pièces automobiles contrefaites

Dans une interview accordée au quotidien « Aujourd'hui le Maroc », le ministre de l'Équipement et des transports, M. Rabbah, a regretté l'utilisation de pièces contrefaites dans le secteur automobile au Maroc à hauteur de 20 à 30%. « L'usage des pièces contrefaites pose un problème triple: de sécurité du fait des risques encourus par l'utilisateur, économique en raison du préjudice financier dû au marché frauduleux des pièces contrefaites, mais aussi citoyen, eu égard aux conditions dans lesquelles s'exerce la contrefaçon ». Il a aussi tenu à rappeler qu'une pièce contrefaite usée peut détériorer une fonction, voire même un ensemble de fonctions, entraînant des réactions en chaîne, alors que les pièces garanties par les constructeurs sont étudiées dès leur conception et font l'objet de tests et de crash-tests rigoureux. Conscient de l'ampleur de ce fléau, le ministère de l'Équipement et des transports l'a inclus dans son plan de lutte contre les accidents de la route.

RENAULT LATITUDE
PENSÉE POUR VOTRE CONFORT

www.renault.ma

RENAULT
QUALITY MADE

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

Renault Latitude, conçue pour votre bien-être.
Dotée d'un moteur 2,0 L dCi développant 175 ch et d'une boîte automatique à 6 rapports, Renault Latitude en version dynamique à 340 000 dhs vous procure des sensations de bien-être inégalées. Sa sellerie en cuir, son siège conducteur à réglage électrique, ses sièges avant chauffants et son frein de parking assisté vous font vivre à chaque instant l'expérience du confort en classe affaire.
Rendez-vous chez votre concessionnaire le plus proche afin de découvrir l'ensemble des versions Renault Latitude, disponible à partir de 255 000 dhs.

Actu en bref

Internationales

par Amal Razine

Honda Civic WTCC
Premiers tests

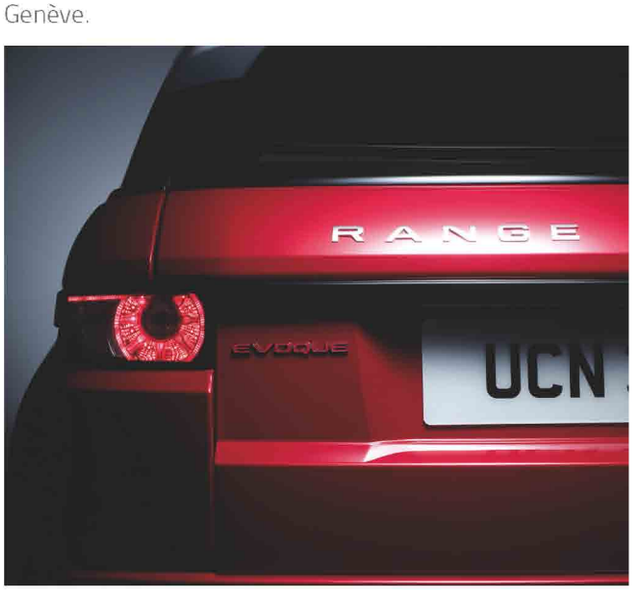
La marque japonaise Honda fera ses débuts dans le WTCC en fin d'année, avec le pilote portugais Tiago Monteiro. Pour les premiers essais toutefois, c'est Gabriel Tarquini, qui rejoindra l'équipe en 2013, qui a testé la Honda Civic. Après un premier shakedown à Vairano, les essais ont repris de plus belle à Vallelunga, oú Tarquini a roulé pendant deux jours. Également présent, le Portugais a pu faire quelques tours afin de découvrir la voiture avec laquelle il va courir dès la fin de l'année. À l'issue de ce premier test, Tarquini a déclaré que la voiture était précise et le moteur excellent et qu'il restait bien évidemment plusieurs choses à retravailler. Cette séance d'essais a permis aux équipes de recueillir le maximum d'informations, avant d'entamer d'autres essais avant ses débuts en course et leur a offert un moment émouvant comme en a témoigné le patron de l'équipe Alessandro Mariani. La Honda Civic fera donc ses débuts à Suzuka, avant de se rendre à Shanghaï ou encore à Macao.

Plus de reflets de la lumière
sur les gouttes d'eau

Un système qui supprimerait en grande partie les reflets de la lumière sur les gouttes d'eau vient d'être développé par l'université américaine Carnegie Mellon. Conscient de la gêne et du danger que cela peut représenter pour les conducteurs, ce système se base sur un calculateur pour détecter les « lignes » suivies par les gouttes lorsqu'elles tombent en envoyant de brefs éclairs lumineux. Quand le schéma de lignes est détecté, les phares envoient la lumière entre les lignes et en prenant en compte les résultats, le phénomène de reflet est évité. Ces premiers résultats semblent convaincants et l'université a déclaré qu'à 30 km/h 30% des gouttes d'eau étaient encore éclairées alors que ce taux atteint 80% à une vitesse de 100 km/h. Réalisés sur ligne droite, les premiers essais ne tiennent pas compte, pour le moment en tout cas, des mouvements latéraux de la voiture. Mais ce système, une fois mis au point, montrera son efficacité sur les différents modèles qu'il équipera.

Range Rover Evoque
souffle sa première bougie

Présenté au Mondial de Paris en 2010, le premier exemplaire de l'Evoque est sorti des chaînes de Halewood il y a tout juste un an. À cette occasion, les employés de la chaîne de montage JLR (Jaguar/Land Rover) en Angleterre, n'ont pas manqué de fêter la première année de production de leur dernier-né, le Range Rover Evoque. Vendu à près de 80.000 exemplaires à travers le monde, l'Evoque a enchaîné les récompenses pour dépasser la barre des 100.000. Grâce à ce succès, le Groupe JLR a dû renforcer ses équipes à l'usine avec 1.000 employés engagés en mars dernier. Dès sa présentation en tant que concept, il a réussi à séduire le public, grâce à ses allures de coupé, tout en conservant les gènes qui ont tant fait la renommée de Land Rover depuis des années. Alors qu'il continue de faire des étincelles dans le monde des SUV Premium, l'Evoque est au cœur des rumeurs quant à l'élargissement de sa gamme et pendant que certains parlaient d'une version sportive, il a surpris son monde avec une version Cabriolet au Salon de Genève.



BMW MAROC INNOVE.
4 ANS DE GARANTIE ET 4 ANS D'ENTRETIEN.
INCLUS DE SÉRIE SUR TOUTE LA GAMME.

BMW innove au Maroc et vous offre un privilège exclusif qui vous libère des frais d'entretien.
Dorénavant, vous bénéficierez de 4 ans de garantie et 4 ans d'entretien inclus de série sur toute la gamme BMW chez Smeia et ses concessionnaires. Vous avez fait le choix de l'excellence, votre BMW est la seule à vous offrir durablement et sans frais ce qui n'a pas de prix : votre sérénité.

VOUS CONDUISEZ. NOUS NOUS OCCUPONS DU RESTE.

4 ANS GARANTIE & ENTRETIEN

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

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

Garantie et entretien pendant 4 ans ou 80 000 km, au premier des deux termes échu. Pour toute commande d'une voiture BMW à partir du 1er août 2012.

Actu en bref

Internationales

par Amal Razine

Formule 1
Un mois bien rempli

3 Grands Prix, 3 vainqueurs, ce mois de juillet est bien à l'image de cette saison de Formule 1 qui est bien particulière. Le mois a débuté par le Grand Prix de Silverstone, qui a été remporté par Mark Webber, alors que pendant les qualifs, ce sont plutôt Vettel, Alonso et Hamilton qui étaient les protagonistes. Quelques jours plus tard, les pilotes se sont donné rendez-vous au Nürburgring, où l'Espagnol Fernando Alonso a fait le show de bout en bout, allant même jusqu'à déclarer après sa victoire : « Ça fait plaisir de gagner ici en Allemagne, pour un pilote espagnol dans une voiture italienne dessinée par un Grec ». En Hongrie, par contre, l'Espagnol a fait profil bas et s'est contenté de la 5e place qui lui a permis de gagner des points pour conforter sa première place en tête du classement général. À Budapest, c'est Lewis Hamilton qui a régné en maître pendant tout le week-end, tandis que les pilotes Lotus Raikkonen et Grosjean viennent compléter le podium. Les trois vainqueurs de ce mois, Webber, Alonso et Hamilton se donnent rendez-vous en septembre en Belgique, mais vu comment la saison a démarré, on n'est pas à l'abri de nouvelles surprises.

WTCC
Muller toujours au Top Chevrolet se retire fin 2012

Au Brésil et plus exactement sur le circuit de Curitiba, Yvan Muller a une nouvelle fois montré l'étendue de son talent. Parti en pole position, l'Alsacien s'est imposé lors de la première course devant ses coéquipiers Alain Menu et Rob Huff. Durant toute la course, les trois Cruze et la Leon de Tarquini collaient les unes aux autres, sans jamais pouvoir s'attaquer. Le pilote marocain Mehdi Bennani, a occupé la 8e place lors de la 2e course et avec 47 points, il se classe 9e chez les pros. Mais s'il y a un événement qui a marque ce mois de juillet dans le monde du WTCC, c'est sans doute l'annonce du retrait de la compétition de Chevrolet à la fin d'année. Après le retrait des équipes officielles Seat et BMW, la marque américaine a également pris la décision de mettre fin à son engagement en WTCC, alors qu'elle a remporté deux titres constructeurs et qu'elle est bien partie pour en remporter un troisième. Chevrolet poursuit ceci dit sa conquête du sport automobile, avec notamment l'IndyCar et le GT.

Nurburgring
Un circuit mythique menacé

Le circuit allemand fait face à d'énormes difficultés financières et les rumeurs quant à sa disparition courent depuis février dernier. En effet, le ministre de l'Intérieur, des sports et des infrastructures de Rhénanie-Palatinat, Roger Lewentz, avait demandé à mettre un terme au contrat d'alternance avec Hockenheim pour l'organisation des courses de Formule 1. Cette situation est notamment due aux importants travaux de développement entrepris en 2009 et qui ont conduit à un gouffre financier s'élevant désormais à 413 millions d'euros, dont 330 millions pour la seule banque du Land. Demandant une subvention au nom de la loi de la concurrence auprès de l'Union Européenne d'un montant de 13 millions d'euros, le circuit allemand s'est malheureusement vu refuser cette somme. Particulièrement apprécié pour son circuit F1 mais surtout pour sa Nordschleife, le Nurburgring a attiré l'attention de Bernie Ecclestone, qui s'est même déclaré prêt à organiser le Grand Prix du Nurburgring 2013 en l'exonérant totalement des droits F1. Le magnat de la F1 réussira-t-il à sauver ce circuit mythique ? Affaire à suivre

les nuits magiques

20h-00h

avec Karim Allam Bouché

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

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

LUXE RADIO

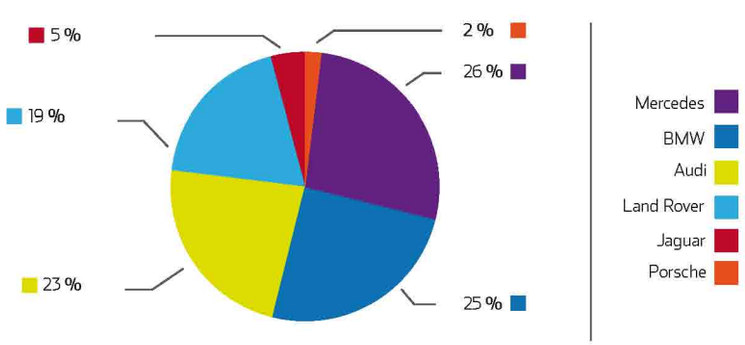
par Youssef Bennour

Le marché du luxe

Tout le monde progresse

Si l'année 2011 a enregistré un retour à la croissance, la première moitié de 2012 a fait exploser tous les chronos. Les statistiques de l'AIVAM (l'Association des importateurs de véhicules au Maroc) à fin juin2012 font, en effet, état d'une hausse des ventes de véhicules particuliers (hors CKD) de 31.82% à 46160 unités comparativement à la même période de l'année précédente.

L'année 2012 a démarré sur les chapeaux de roue pour le secteur automobile au Maroc. Dans ce contexte largement favorable, le haut de gamme a fait mieux que se défendre. Les chiffres de vente, eux, donnent le leadership dans ce segment à Mercedes qui a vendu sur les six premiers mois de l'année 872 unités, lui permettant de réaliser une croissance de 36,04% par rapport à l'année précédente. Cette performance s'explique essentiellement par les bonnes ventes de la nouvelle Classe C surtout les versions 200 et 220 CDI et de la Classe E. Le mérite revient également aux ventes remarquables de la nouvelle Classe B qui a séduit par son positionnement tarifaire compétitif. La domination de la marque à l'étoile devrait s'accentuer durant le second semestre à la faveur de l'introduction du nouveau ML et du prochain lancement de la Classe A.
On retrouve en deuxième position, l'éternel concurrent de la marque de Stuttgart à savoir BMW. Celle-ci fait à peine moins bien que Mercedes en enregistrant 816 ventes soit une progression de 19,3%. La hausse s'explique essentiellement par le succès de la nouvelle série 5 qui ne cesse de grappiller des parts de marché à ses concurrentes. De toute évidence, les qualités des voitures de la marque à l'hélice notamment un design alliant élégance et sportivité, une qualité de fabrication de haut niveau et des moteurs à la pointe de la technologie tout en étant sobres et écologiques, continuent de faire mouche auprès du public. La troisième place du podium est, quant à elle, trustée par une autre marque allemande : Audi. La marque d'Ingolstadt n'est pas très loin du duo de tête avec 764 unités vendues, ce qui représente une hausse de 22,04 %. Si l'arrivée de l'Audi A1 a permis à la marque de faire tomber dans son escarcelle une nouvelle clientèle jeune et branchée, il faut reconnaître que le Q5 continue de jouir d'un grand capital de séduction notamment dans sa version 2.0 TDI de 170 ch. La même motorisation dans sa configuration 140 ch a également séduit le public grâce à son prix bien étudié. A ne pas oublier enfin le succès du petit frère du Q5. En effet, le charme du petit SUV de la marque Ingolstadt, le Q3, commence à opérer et sa bouille de mini Q5 ne laisse apparemment pas indifférent. Juste derrière le trio allemand, c'est une marque anglaise qui pointe son nez : Land Rover. Avec 614 unités écoulées, elle enregistre + 205,4% par rapport à la même période de l'année écoulée ! Par modèle, c'est sans surprise, le séduisant et branché SUV Range Rover Evoque qui a volé la vedette. Son grand frère le Range Rover n'a pas pour autant perdu de son aura et maintient ses ventes surtout dans la version 3.0 L TDV6. Loin derrière, se profile une autre marque anglaise prestigieuse, Jaguar, qui compte à son actif 178 ventes à fin juin 2012. Par rapport à 2011, elle enregistre une performance remarquable lui permettant de redresser ses ventes de 30 %. A l'origine de ce regain de forme se trouve essentiellement la nouvelle XF qui dispose d'un grand capital de séduction que traduit une esthétique mêlant élégance et sportivité. Mais son vrai avantage par rapport à ses concurrentes demeure incontestablement son moteur 2.2 litres diesel qui se distingue par son étonnante frugalité. Le prix de cette version est, de plus, compétitif par rapport à la concurrence allemande.
Il sied par ailleurs de saluer la performance de la limousine XJ qui grâce à sa prestance et son raffinement fait mieux que se défendre dans une catégorie d'habitude trustée par les productions d'outre-rhin. Enfin, Porsche a réalisé, durant le premier semestre 2012, 70 ventes, soit quatorze unités de plus par rapport à l'année précédente. Cette performance s'explique essentiellement par le succès du Cayenne et de la Panamera dans leur version diesel et dans une moindre mesure de la nouvelle Porsche 911. Ceci ne fait que conforter le choix fait par la marque de Zuffenhausen d'intégrer le diesel dans sa gamme.



AVEC LES CARTES SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, ACHETEZ & BÉNÉFICIEZ DE NOMBREUX CADEAUX SUR LA REDOUTE.ma & knooz.ma

smart shopping online

* 50 Dhs à recevoir sur votre compte KNOOZ et/ou LA REDOUTE

يـدنـــا فـي يـــدك

الـشـركـــة الـعـامـــة

SOCIETE GENERALE

Actu évènement

par Amal Razine

La sérénité n'a pas de prix.

Pour le reste, il y a BMW !

« Vous conduisez. Nous nous occupons du reste », le slogan choisi par BMW résume parfaitement le nouveau service « BMW Service Inclusive » lancé par la marque à partir du 1er août. Cette initiative, qui est la première du genre sur le segment premium entre dans le cadre de l'amélioration continue de la qualité des services de la marque au Maroc pour répondre aux attentes de ses clients.

Smeia, importateur exclusif de BMW au Maroc, offre à ses clients de série, pour tout achat d'un modèle de la gamme à compter du 1er aout 2012, 4 ans de garantie ou 80.000 km et surtout 4 ans de frais d'entretien. Grâce au « BMW Service Inclusive » donc, le client est libéré de toute contrainte et ses seules dépenses liées à son véhicule concernent les pneus et l'essence, comme l'a déclaré Rachid Fadouach, lors de la conférence de presse de présentation de ce nouveau service.

Le « BMW Service Inclusive » offre plusieurs avantages au client, notamment, la maîtrise du coût d'utilisation de la voiture, le maintien de sa qualité et de sa valeur et la protection contre les dépenses imprévues. Ceci permet au véhicule de garder une cote optimale sur le marché de l'occasion, d'autant plus que ce service est transmissible si la voiture est vendue pendant la durée du contrat.

Ainsi, pour gagner de nouveaux clients et préserver la relation de confiance avec les propriétaires de BMW, Smeia met à leur disposition une expertise professionnelle, un savoir-faire sans égal, une technologie de pointe, tout cela sans frais. Les clients BMW peuvent bénéficier de ce service dans n'importe quelle concession agréée, que ce soit au niveau national ou même international. Ce qu'il faut savoir aussi c'est que le BMW Service Inclusive est gracieusement offert par Smeia à tous ses nouveaux clients, alors que dans le monde entier c'est un service payant, mais cela n'aura aucune répercussion sur les prix de vente. Cette initiative, qui ne manquera pas d'attirer de nouveaux clients soucieux de disposer d'un bon produit sans pour autant débourser de l'argent pour son entretien, permet à Smeia de renforcer sa position sur le marché en tant que leader du segment premium au Maroc.

Le BMW Service Inclusive qui offre à ses clients une sérénité qui n'a pas de prix, peut compter sur des équipes qualifiées pour assurer l'entretien du véhicule et garantir aux bénéficiaires de ce service, l'utilisation exclusive des pièces d'origine.

La présentation de ce service s'est tenue en présence d'une délégation de BMW, composée notamment de Guenther Seemann, en charge des marchés imports Afrique, Caraïbes, Europe de l'Est, Asie, Pacifique et Moyen-Orient, ainsi que du manager de la région, Jérémie Kraemer, qui n'ont pas manqué de rappeler l'engagement de Smeia sur le marché marocain et le partenariat qui existe depuis deux années entre la marque et l'importateur sur notre marché. Ils ont également profité de cette occasion pour annoncer l'ouverture prochaine de la plus grande concession d'Afrique, à Casablanca.

Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

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

تأمين الوفاء
Wafa Assurance

Wafa Assurance société anonyme au capital de 350 000 000 DH. Siège social : 1, boulevard Abdelmoumen, Casablanca.
Agréée en tant que compagnie d'assurance au sens de la loi 17-99 par décision du ministère des finances sous n° 52-06 en date du 6 janvier 2006. RC 31.719.

par Youssef Bennour

Nouveau concept
de lavage automobile bio

Pour le lavage d'une seule voiture il faut plus de 150 litres d'eau et à une ère où cette ressource se fait de plus en plus rare, un jeune chercheur marocain, professeur habilité au Département des sciences économiques et de gestion de l'Université de Settat vient de signer une première mondiale dans ce créneau.

Hicham El Bayed vient de lancer au Maroc un nouveau concept de stations de lavage et de rénovation de véhicule, à la main, en libre service, avec des produits sans eau, 100% biodégradables, utilisés à l'aide de pulvérisateurs manuels universels. Pour cette première, le professeur marocain a déposé un brevet à l'Office marocain de propriété industrielle et commerciale (OMPIC) et la procédure de dépôt international auprès de l'OMPI (Organisation mondiale de la propriété intellectuelle) est en phase finale.
Associant écologie et économie, ce concept doit son originalité notamment à la présence dans une même aire d'un lavage et d'un espace de rénovation.
En effet, à côté des produits de lavage, le distributeur automatique fournit divers produits de rénovation, qui sont utilisés selon le même procédé des pulvérisateurs manuels universels, tant pour l'intérieur que pour l'extérieur du véhicule (baume cuir, détachant tissu, brillant plastique, brillant pneu, polish...).
Ce nouveau concept bannit la lance utilisée dans les stations de lavage de véhicules à l'eau en libre service et prône l'utilisation de pulvérisateurs manuels universels, contenant des produits sans eau et écologiques, qui sont récupérés grâce à un système automatique.
Ce concept met en avant des produits 100% biodégradables, adaptés notamment à la température de la carrosserie e t grâce aux pulvérisateurs manuels. Avec une gâchette à plusieurs positions, ils permettent une utilisation rationnelle pour des usages multiples.
Écologique, ce concept a fait de la préservation de l'eau son cheval de bataille, surtout quand on sait qu'un lavage dans une station normale nécessite plus de 150 litres. Il a également réussi à se débarrasser des désagréments des lavages conventionnels comme les rayures causées par la haute pression ou encore la dilatation des joints ainsi que l'inefficacité des systèmes de séchage proposés.

En plus des produits, le professeur marocain a également pensé à des services fournis de façon automatique, comme l'aspirateur, le souffleur d'air, le sécheur et le gonfleur de pneus.
Toujours aussi novateur et dans une logique économique et surtout écologique , le concept prévoit de faire fonctionner la station à l'énergie solaire, de récupérer l'eau de pluie et de recycler l'eau usée. C'est ainsi que l'autonomie énergétique de la station sera assurée.
Ce nouveau concept, pour lequel plusieurs brevets ont été déposés au Maroc et à l'étranger n'attend plus que des investisseurs prêts à y croire et l'idéal pour le Marocain qui l'a créé serait d'en faire un business model franchisable.

TOYOTA

Actu évènement

par Ahmed Kseibati Youssef Bennour
Photos : Ahmed Kseibati

Le Mans Classic 2012

Un gran cru

Pendant trois jours, du vendredi 6 au dimanche 8 juillet 2012, le circuit de la Sarthe a revêtu pour les passionnés d'automobile ses plus beaux atours, pour accueillir un des évènements phares de l'automobile : le Mans Classic. Et le mot n'est pas fort, au regard de quelques chiffres qui forcent le respect : 8.000 véhicules anciens, 1.000 Porsche, 450 voitures participant à la course, 109.000 spectateurs. Son secret ? Offrir des plateaux exceptionnels, permettant à des bolides qui se sont illustrés sur le tracé unique du circuit des 24 Heures du Mans entre 1923 et 1979 de s'affronter de nouveau.

INTERDIT
AUX
PIETONS
LE MANS
HI IM KA

Actu évènement

Club Jaguar XK 120

L'édition 2012 du Mans Classic, organisée conjointement par l'Automobile Club de l'Ouest et Peter Auto, avait un goût particulier, parce qu'elle a coïncidé avec le dixième anniversaire de cet évènement, qui a acquis ses lettres de noblesse en un laps de temps assez court. La météo capricieuse n'a pas découragé les spectateurs, dont le nombre est passé de 96.000 en 2010 à 109.000 cette année. Pas plus d'ailleurs que les pilotes, qui bravant des averses parfois sérieuses, ont offert aux spectateurs de belles joutes. Toutefois, l'évènement

Porsche 959
Porsche Carerra GT
Mercedes SLK Cabriolet

Ford Focus RS

ne se limite pas à une simple compétition historique. Il est le prétexte pour des milliers d'amateurs de converger vers Le Mans à bord de véhicules de toutes les époques, des plus baroques aux plus coûteux. Les clubs ont été ainsi nombreux à se déplacer pour présenter leurs bijoux. Au total, 8.000 voitures ont été exposées, transformant l'endroit en un véritable musée à ciel ouvert. Le club Ferrari GTO avait fait le déplacement, réunissant 21 des 39 voitures produites, d'absolus chefs-d'oeuvre. D'ailleurs, le Mans Classic est le seul évènement au monde à réunir une telle brochette de voitures plus exceptionnelles les unes que les autres. Jugez-en par vous-même : outre les 250 GTO, on pouvait admirer sept Ferrari 512 BB LM, trois Porsche 917, cinq Ford GT40 et cinq Jaguar Type D. Excusez du peu !

Ferrari Testarossa

Si les chiffres parlent d'eux-mêmes, ils ne suffisent pourtant pas à décrire le gigantisme du Mans Classic, car ils ne reproduisent pas le sentiment partagé par tous les spectateurs. Trois jours ne suffisent pas à prendre la mesure complète de cette manifestation, tant les spectacles proposés apparaissent nombreux et variés.

Réunir autant de modèles n'est certes pas une promenade de santé, mais la notoriété des 24 heures du Mans a pris le dessus et aidé les organisateurs à aplanir toutes les difficultés. Faire rouler son automobile de collection sur le circuit des 24 Heures constitue en effet une motivation suprême pour certains propriétaires, prêts à faire venir leur trésor par avion, bateau, ou plus simplement, par la route. Cette démarche n'est cependant pas sans risque. Ainsi, l'une des 39 Ferrari 250 GTO, l'une des voitures les plus chères au monde, a subi un grave accident, alors qu'elle se rendait sur place.
Ceux qui rêvaient de voir de très près les bolides les plus célèbres de la course automobile ont été gâtés. En effet, la piste des 24 heures accueillait cette année

Actu évènement

Bus Citroen 1938

Ford Shelby GT 350

Jaguar XJS V12

Mercedes 500 SL Cab
Mercedes 280 SL Cab

Porsche 356 Speedster

Mercedes Panamerica

de très nombreux modèles uniques. Se sont relayées sur la piste la Porsche 917 victorieuse aux 24 heures du Mans en 1970, l'unique Jaguar E2a, chaînon manquant entre les Type D et Type E, le « monstre » Cadillac conçu par Briggs Cunningham en 1950, l'Aston Martin DP 212 conçue pour Le Mans en 1962 ou encore l'unique Howmet TX à turbine de 1968. Les modèles uniques se bousculaient également sous la tente Artcurial, où se tenait la vente aux enchères des prototypes du carrossier Heuliez. Mais les autres

Corvette 24 Heures du Mans 1976

Bus Mercedes

n'ont pas été oubliés pour autant. Ainsi, les mordus d'autocars anciens, de véhicules du débarquement, de motos, d'américaines d'avant-guerre y ont également trouvé leur compte.

Ce qui fait également le charme du Mans Classic, c'est la possibilité d'approcher de très près ces machines. Contrairement aux courses modernes, aseptisées, le quidam peut entrer dans les paddocks et partager sa passion avec les pilotes et les mécaniciens de ces bijoux.

Le Mans Classic doit également son existence à de très nombreux partenaires. Les constructeurs automobiles tels que Nissan, BMW, Ford, Mercedes-Benz ou encore Jaguar y voient l'occasion de présenter leur gamme sportive. Ils ne sont pas les seuls. D'autres entreprises, plus inattendues, y font briller leur blason. Les fabricants de montres, de vêtements, les banquiers, tiennent à associer leur nom à la manifestation.

Il est à noter que cette édition s'est distinguée par une météo capricieuse, qui a remplacé le soleil de plomb habituel à cette période de l'année. Cela a compliqué un peu les choses pour les pilotes, dont certains ont connu les affres du bac à sable. Pourtant, l'attrait du mythique circuit est irrésistible pour tous les participants, qui ne se feront pas prier pour participer à la prochaine édition de 2014.

Au final, l'édition 2012 a tenu toutes ses promesses. Avec les 450 voitures engagées en compétition, les quelque 8.000 véhicules exposés représentant 160 clubs et 80 marques différentes, cette affluence importante confirme le grand rendez-vous du Mans, comme l'incontournable événement consacré au patrimoine des 24 Heures du Mans et à l'esprit des épreuves d'endurance. C'est une occasion unique pour les amateurs de bolides d'exception de remonter l'histoire et de se retrouver nez à nez avec des voitures qui ont marqué leur temps. Décidément, le Mans Classic est un événement où l'exceptionnel est à la portée de chacun.

TVR

Actu évènement

Simca 1100, 1977 (Souvenirs, souvenirs)

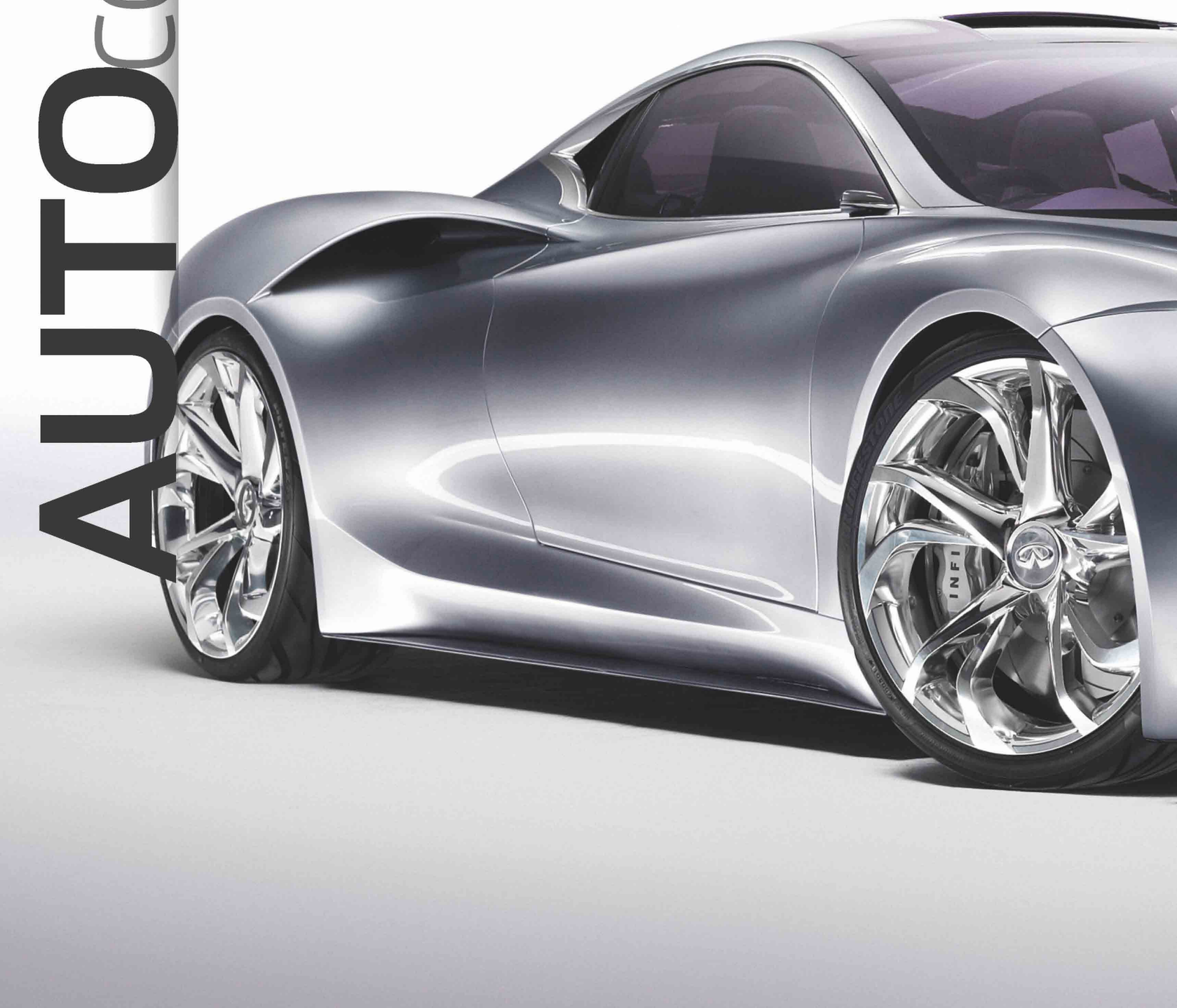
BMW CSL 3.0 1973

par Youssef Bennour

AUTOCONCEPT

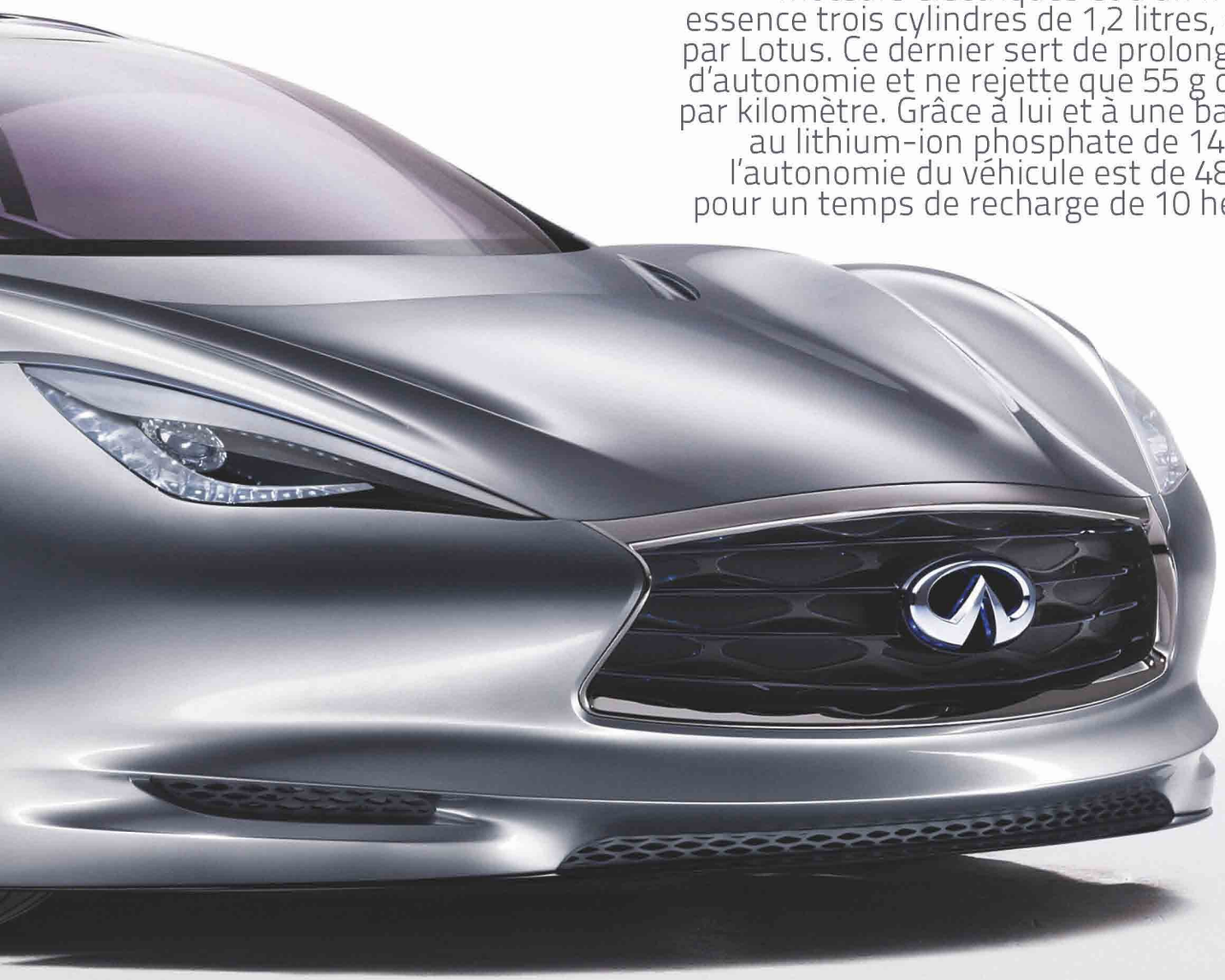
INFINITI®

Emerge E Concept



Résolument sportive

En marge du Salon de Genève, Infiniti a présenté le concept car Emerge-E, premier modèle électrique à prolongateur d'autonomie de la marque nippone. Il s'agit d'une sportive électrique hybride, développée en Europe. Cette biplace de 4,469 m de long est équipée de deux moteurs électriques et d'un moteur essence trois cylindres de 1,2 litres, conçu par Lotus. Ce dernier sert de prolongateur d'autonomie et ne rejette que 55 g de CO_2 par kilomètre. Grâce à lui et à une batterie au lithium-ion phosphate de 14,8 kW, l'autonomie du véhicule est de 480 km, pour un temps de recharge de 10 heures.



AUTOCONCEPT

INFINITI
Emerge E Concept

Culminant à 408 chevaux, le montage s'illustre surtout par son couple monstrueux de 1.000 Nm, d'autant plus appréciable que la carcasse en aluminium et la robe en carbone limitent la masse à 1.600 kg. L'Emerge-E est par conséquent capable de franchir le 0 à 100 km/h en seulement 4 secondes et peut atteindre une vitesse maximale de 222 km/h.
Esthétiquement, l'Infiniti est plutôt élancée et sculpturale. Premier concept de la marque à être développé en Europe, l'Emerge-E reprend les dessins du futur langage stylistique de la firme nippone que nous avons déjà pu voir sur les concepts Essence et Etherea. Cette berlinette biplace à moteur central, aux hanches saillantes et aux épaulements marqués, adopte des lignes musclées et particulièrement tourmentées. La partie arrière de cette Emerge-E est en accord avec le reste de la voiture. Assez imposante, la poupe se dote de phares horizontaux, ce qui donne un aspect de super car au concept japonais.

Capable d'accueillir deux personnes à bord, l'Emerge-E joue résolument la carte de la sportivité en orientant

clairement la planche de bord vers le conducteur. Celle-ci se révèle par ailleurs futuriste, avec sa console centrale flottante.

Pour finir, la production d'un tel concept n'est pour l'instant pas à l'ordre du jour. Toutefois, ce prototype pourrait augurer du futur style des prochaines productions d'Infiniti.

Auto Exception

par Amal Razine

PORSCHE 918 SPYDER

L'hybride autrement

Alors que les premiers véhicules seront livrés à la fin de l'année 2013, la Porsche 918 Spyder se dévoile dans de nouveaux clichés et se précise davantage pour sa version de série. Ses caractéristiques révélées au grand jour, elle donne du fil à retordre aux sportives existant sur le marché, qui ne peuvent pas vraiment rivaliser avec ce modèle, qui revendique 770 ch, avec une consommation de 3 l/100 km. C'est du jamais vu !

23
MARTINI

Auto Exception

En présentant la 918 Spyder à Genève en 2010, Porsche voulait donner naissance à la Plug-in Hybrid la plus puissante du moment. Grâce à ce prototype, la firme de Zuffenhausen pourrait bien mettre un terme à l'ère des super sportives qui obligent leurs propriétaires à faire des passages récurrents aux stations service et à un moment où les prix du carburant ne cessent de s'affoler, cela est loin d'être une partie de plaisir. À sa présentation, elle a créé la surprise et c'est encore le cas aujourd'hui, à travers les différentes phases de développement avant le modèle définitif. Produite à 918 exemplaires seulement, elle propose à ceux qui ont déjà franchi le cap de la commande, la possibilité d'acquérir une 911 Turbo S « Edition 918 Spyder » en attendant l'arrivée de la supercar dans un peu plus d'un an.

En 2010, le public a pu découvrir les lignes de la 918 Spyder, qui sont fortement inspirées de légendaires voitures de course de la marque à l'instar de la Porsche 917 K ou encore de la RS Spyder. Et si 5 prototypes, sur la dizaine prévue, ont déjà vu le jour depuis sa première présentation, la structure porteuse de la caisse de la 918 Spyder consistant en un monocoque avec support pour le moteur en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC), la ligne générale et le concept de toit en dur se démontant manuellement pour se ranger dans le coffre, n'ont pas changé. Elle réussit à associer les formes caractéristiques et bien structurées des voitures de course avec des surfaces parfaitement modelées et minutieusement travaillées, pour donner à la voiture ce dynamisme commun à tous les modèles Porsche. Ceci se traduit notamment par le double bossage, qui est un prolongement des appuie-tête et qui intègre des trompes d'admission

Cylindrée :	V8 à 90° 32s Hybride
Puissance :	798 ch à 9000 tr/min
Couple :	--
Transmission :	4roues motrices/directrices

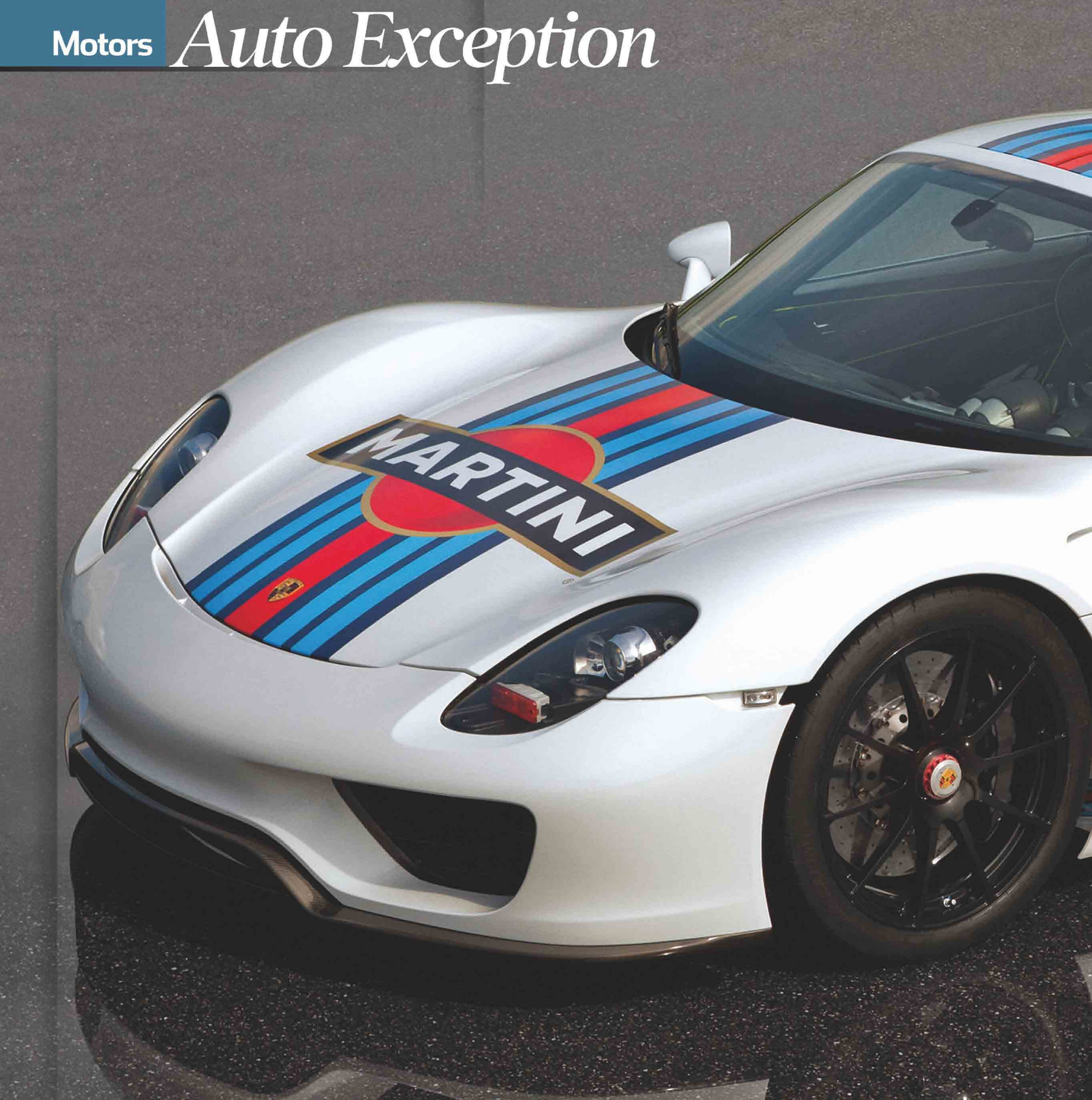
Poids et mesures

Poids à vide :	---- kg
Dimension :	4.65/1.95/1.20 (L/l/h)
Réservoir :	-- l
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	--

Performances globales

Vitesse max :	320 km/h
0 à 100 :	3.2 s
Consommation :	3 l/100
Autonomie :	--- km

Auto Exception



d'air télescopiques. Celles-ci permettent de rejeter directement les gaz en aval du moteur et de réduire leur contrepression, la ligne d'échappement étant très courte. L'imposant aileron arrière accentue le côté sportif de la 918 Spyder, donnant à la poupe plus de caractère, ce qui n'est pas pour déplaire aux futurs acquéreurs. Pour la présentation de ce prototype, qui se rapproche du modèle de série, Porsche a opté pour une couleur bi-on en noir et blanc, qui rappelle le prototype du Spyder 936 sur le circuit Paul Ricard, ainsi que d'autres prototypes peints de la même manière. À un peu plus d'une année des premières livraisons, les acheteurs peuvent déjà se faire une idée plus concrète sur le modèle qu'ils recevront, mais d'autres modifications devraient encore être apportées d'ici là par les équipes de Zuffenhausen.

À l'intérieur, le pilote et son passager seront plongés dans un cockpit ergonomique, tout en étant high-tech. Comme pour la carrosserie, l'habitacle également s'inspire du monde de la course, avec les sièges baquets tout d'abord, mais aussi avec les instruments qui indiquent la vitesse, le régime et la gestion des flux et dont l'éclairage vire du vert au rouge, selon le mode de conduite choisi. Le volant sport multifonctions à

trois branches regroupe les commandes importantes, alors que la console centrale permet de gérer intuitivement les fonctions de la voiture, à travers une surface tactile.

Cependant, en attendant la version de série, tout peut encore être modifié, à part les caractéristiques techniques qui ont été figées il y a un moment déjà, pour décider les clients à acquérir un des 918 modèles qui seront produits.

De ce fait, la 918 Spyder est animée par un V8 de 4,6 litres qui développe 570 chevaux, avec un régime allant jusqu'à 9.000 tr/min. Toutefois, ce qui fait la particularité de cette sportive, c'est le module hybride qui lui a été ajouté et qui est composé de deux moteurs électriques, un sur chaque train, grâce auxquels les batteries Lithium-ion peuvent être rechargées sur secteur en près de trois heures, la puissance totale de la sportive allemande atteint 770 ch. En temps normal, il aurait été difficile d'imaginer la consommation engendrée par une telle puissance. Dans le cas de la 918 Spyder, c'est juste incroyable. 3 l/100 km en cycle mixte, voilà qui n'est pas commun, mais c'est bien la particularité de cette hybride plug-in. Affichant des émissions de CO2 de 70 g/km, l'autonomie annoncée en mode tout électrique est de 25 km.

Pour faire partie des 918 futurs pilotes de ce bolide écolo, il faudra compter plus de 770.000 euros, mais en pensant à toutes les économies en essence que vous ferez, cela vous décidera peut-être à franchir le pas, s'il reste encore des exemplaires disponibles, ceci dit.

Auto Exception

par Youssef Bennour

ASTON MARTIN

ASTON MARTIN
Vanquish

Évolution plutôt que révolution

Pour assurer une descendante digne à sa sportive de référence, Aston Martin a préféré puiser dans son passé riche, pour ressusciter le nom de Vanquish. Résultat des courses, une ligne qui ne change que peu, mais qui traduit mieux les prétentions sportives de la bête et surtout un moteur shooté aux amphétamines.

Auto Exception

par Hamid Benmaarouf

ASTON MARTIN
Vanquish

Révélée fin mai avec le concept AM310 présenté au concours d'élégance de la Villa d'Este, la remplaçante de la DBS reprend un nom bien connu, celui de Vanquish. Un modèle produit entre 2003 et 2007 et le dernier à être assemblé entièrement à la main dans les ateliers de Newport Pagnell. Sa descendante revient cette année avec une philosophie bien plus moderne, puisqu'il s'agit de la première création de la marque à s'habiller d'une carrosserie entièrement en carbone. Le recours à la fameuse fibre permet d'économiser quelques kilos, mais surtout de créer des formes beaucoup plus complexes qu'auparavant. On pense évidemment au superbe aileron intégré à la carrosserie. De manière générale, la partie arrière marque une véritable progression du style porté par la One-77.

Cylindrée :	6L V12 48v
Puissance :	565ch - 6750 trs/min
Couple :	63 m/kg à 5500 trs/min
Transmission :	Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide :	1739 kg
Dimension :	4.72/2.07/1.30 (L/l/h)
Réservoir :	-- l
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	--

Performances globales

Vitesse max :	295 km/h
0 à 100 :	4.1 s
Consommation :	-- l/100
Autonomie :	--- km

Auto Exception

ASTON MARTIN Vanquish

Ailleurs, les changements sont plus timides et feraient penser à un restylage beaucoup plus qu'à autre chose. On apprécie tout de même le soin apporté au détail des plis de carrosserie et des éléments de carbone nu ceinturant les bas de caisse. Dans l'habitacle, le plus gros changement se trouve sur la console centrale, qui adopte un système maison, faisant la part belle au tactile. En termes de finition, la nouvelle Vanquish fait honneur à son aïeule, comme en attestent les superbes surpiqûres des sièges ou les palettes en carbone. Bref, bien que légèrement agrandi, l'habitacle conserve donc l'atmosphère raffinée et racée, typique des produits de Gaydon.

Côté mensurations, le gabarit de cette nouvelle mouture est assez proche de celui de la DBS. Elle mesure 4,72 mètres en longueur, avec 2,74 mètres d'empattement, 2,07 mètres en largeur, 1,29 mètre en hauteur et perd 55 kg par rapport à la voiture qu'elle remplace. À l'intérieur, la Vanquish offre sans surprise la possibilité de passer du strict deux places au 2+2. Dans cette dernière configuration, elle réserve aux passagers situés à l'arrière plus d'espace que ne le permettait la DBS : 3,7 cm de plus au niveau des jambes, 5 cm de plus pour les genoux, 8,7 cm pour les coudes et 2,5 cm pour les épaules. Au total, le volume d'espace à l'arrière se chiffre à 368 litres, en progression de 60% par rapport à la DBS.

Avec un poids de 1.739 kg sur la balance, la nouvelle Vanquish n'est pas vraiment une ballerine, même si elle économise quelques dizaines de kilos sur la DBS.

Associé à la boîte automatique à 6 rapports ZF et à un « launch control », le V12 permet tout de même de la propulser à 100 km/h en 4,1 secondes. Repris de la DBS, ce dernier voit sa puissance grimper à 573 chevaux et 620 Nm de couple, grâce à l'adoption du calage variable des soupapes. Toutefois, le principal point faible de la Vanquish devrait se trouver dans une vitesse de pointe qui plafonne à 295 km/h, soit 10 km/h de moins que la DBS.

S'agissant du comportement routier, Aston annonce une rigidité en hausse de 30%, ce qui devrait améliorer une tenue de route déjà traitée aux petits oignons, grâce à trois modes de suspension (Normal, Sport et Track) et surtout à une monte pneumatique généreuse : des Pirelli P Zero 255/35 à l'avant et 305/30 à l'arrière.

Enfin, pour stopper une bête aussi endiablée, pas la peine de se faire du souci, car les freins en carbone sont offerts de série.

Même si la firme de Gaydon a toujours emprunté un chemin à part, plus gentleman qu'acharnée des circuits, la nouvelle Vanquish semble avoir pris du retard sur une concurrence de plus en plus exacerbée. Le style reste fabuleux, mais peine à se renouveler et la base technique pourrait évoluer plus radicalement. Il reste à savoir ce qu'en penseront les clients, qui devront débourser environ 250.000 euros pour l'acquérir, en fin d'année.

Auto Exception

par Amal Razine

LEXUS

LS 460 F Sport

Limousine High-tech

Première voiture Lexus à être lancée en 1989, la LS a eu droit un restylage. Plus affirmée, elle vient directement s'attaquer aux modèles allemands, qui règnent en maîtres sur ce segment, à savoir les Série 7 de BMW, A8 d'Audi ou encore la Classe S de Mercedes. Présentée en Californie, la LS se veut plus sportive et plus high-tech. Outsider jusque-là, elle fera une entrée fracassante dans le cercle privé des limousines de luxe, après sa présentation officiel au Mondial de Paris.

Auto Exception

LEXUS LS 460 F Sport

Commercialisée depuis 2006, la génération actuelle de la LS en a profité pour faire un tour du côté des ateliers pour revoir son look, mais également pour se faire greffer de nouveaux moteurs. Au final, ce sont plus de 3.000 changements qui ont été opérés, dont quelques premières mondiales, ainsi que des premières Lexus. La LS est disponible en trois versions : LS 460, la version hybride LS 600 h et la toute nouvelle F Sport, à laquelle nous nous intéressons aujourd'hui et qui présente d'autres spécificités qui lui sont propres pour revendiquer sa sportivité.

Entièrement redessinée, la LS répond à la nouvelle orientation de Lexus et donne un aperçu des modèles futurs de la marque. Elle intègre de ce fait une nouvelle calandre trapézoïdale en sablier pour une face avant imposante, mais élégante à la fois. Pour la première fois sur un modèle Lexus, un système d'éclairage extérieur à LED fait son apparition et comprend, entre autres, des antibrouillards verticaux, incorporant la plus petite lentille PES du monde et des feux de jour à tubes fluorescents continus en forme de L. La LS respire le dynamisme et son côté sportif est accentué pour la version F Sport. La version la plus sportive de la LS se distingue visuellement, notamment par sa garde au sol légèrement abaissée. Les plus observateurs remarqueront également la présence d'étriers de freins Brembo.

Grâce à ces changements et ces éléments distinctifs, la F Sport présente de véritables améliorations dynamiques, procurant à la limousine japonaise un comportement sportif qui lui manquait jusque-là.

La F Sport, comme son nom l'indique, est très portée vers une ambiance sportive, dans laquelle les occupants plongent à l'ouverture des portières.

Cylindrée :	V8 à 90°
Puissance :	386 ch à 6400 tr/min
Couple :	498 Nm à 4100 tr/min
Transmission :	Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide :	1980 kg
Dimension :	5.80/1.87/1.45 (L/l/h)
Réservoir :	--- l
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	---

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	5.4 s
Consommation :	---
Autonomie :	--- km

Auto Exception

LEXUS LS 460 F Sport

L'habitacle a été renouvelé et des touches sportives viennent agrémenter cette version, avec notamment des palettes au volant qui ne manqueront pas de plaire à des conducteurs à la recherche de sensations, tout en étant au volant d'une limousine de ce gabarit. Si les ingénieurs ont travaillé sur l'insonorisation pour limiter les bruits de roulement, ils ont également travaillé sur un créateur de son d'admission dans le moteur, qui amplifie les vibrations des pulsations d'air admis et les fait résonner dans l'habitacle, comme cela a été fait pour la Toyota GT 86.

Mais la F Sport n'a pas oublié sa vocation principale et réussit à conserver le confort qui fait tant la renommée de Lexus et de ses limousines. Les occupants ont ainsi droit à des fauteuils climatisés associés au système de régulation de la température intérieure utilisant notamment la température corporelle des passagers. Ce nouveau système de contrôle de la température Lexus Climate Concierge, doté de 13 capteurs commandés par une ECU centrale, est une première mondiale. Dans le volet des nouveautés, la LS bénéficie également du premier système d'éclairage évolué (AIS) au monde avec de nouvelles lampes blanc champagne et un éclairage du tableau de bord à LED dynamique.

La limousine sportive peut également compter, pour séduire ses futurs acheteurs, sur un système de navigation des plus rapides et des plus précis du marché, un système audio ambiophonique à 19 haut-

parleurs ainsi qu'un système de divertissement arrière mis à niveau avec un lecteur Blu-ray.
Ne négligeant pas la sécurité de ses passagers, la LS a notamment eu droit à un nouveau système de sécurité pré-collision (PCS) évolué, qui a été conçu pour aider le conducteur à éviter ou atténuer les collisions avec des véhicules ou des piétons. La Lexus est dotée également d'un système d'assistance garde-voie (LKA) pour aider le conducteur en cas de changement de l'inclinaison de la route et de vents de travers et d'un moniteur d'angles morts (BSM).

Pour ce qui est de la tenue de route, la limousine a vu son comportement dynamique optimisé pour une meilleure stabilité et offre au conducteur le choix entre différents modes de conduite : Éco, Confort, Normal, Sport S et Sport S+. Faisant appel aux mêmes motorisations, la LS 460 F Sport est donc animée par le V8 de 386 ch et promet de belles sensations au conducteur, grâce en partie à une boîte robotisée avec palettes au volant générant un coup de gaz automatique au rétrogradage.

Si la fuite des photos a obligé Lexus à dévoiler les images officielles de la LS plus tôt que prévu, la présentation au grand public est, elle, attendue au Mondial de Paris en septembre prochain, pour une commercialisation à l'automne. Il reste à connaître le prix de cette limousine qui se veut sportive, mais qui n'a rien perdu de son élégance ni de son confort.

Auto Exception

par Youssef Bennour

Mercedes-Benz GLK

Plus de sex-appeal

Quatre ans après son lancement, le GLK décide de se départir de son aspect pataud pour faire valoir des formes plus adoucies. Toutefois, là n'est pas la seule qualité du SUV stuttgartois, puisque son aménagement intérieur et ses motorisations enregistrent également une sensible amélioration.

Mercedes-Benz
GLK

Avec sa robe cubique, le Mercedes GLK faisait classe à part dans la gamme Mercedes. Après quatre ans d'existence, le SUV de Stuttgart se pomponne pour affronter une concurrence gonflée à bloc. En termes de style, le GLK deuxième du nom troque sa ligne anguleuse au profit de davantage de rondeurs, se rapprochant ainsi de ses petites soeurs, les nouvelles Classe A et Classe B. Il profite ainsi d'optiques plus plongeantes, aux sourcils marqués, d'une calandre à deux barres plus épaisses, typique des modèles sport, de boucliers aux courbes plus prononcées, ainsi que de bas de caisse chromés, rappelant le grand ML. À l'arrière, les feux reçoivent des diodes plus subtiles. Pas de grande révolution donc, mais juste de petites touches, qui changent de façon radicale le design.
Le changement s'invite également à l'intérieur, à la faveur d'une planche de bord moins triste qu'auparavant. Le mérite en revient à des inserts de bois ou d'aluminium brossé, un nouveau volant, des aérateurs circulaires et surtout à l'usage de matériaux plus valorisants. L'inspiration est clairement puisée chez les Classe A et B, qui ont jeté aux orties l'apparence rectiligne, au profit de courbes plus agréables au regard.

Côté équipement, Mercedes n'a pas lésiné sur les moyens ! Ainsi, le GLK emprunte des équipements à ses grandes sœurs Classe E et Classe S, à l'instar du détecteur de fatigue et du « Brake Assist ». Les phares adaptatifs (Intelligent Light System) adoptent désormais une fonction tout terrain. On note également l'apparition de quatre caméras situées à l'avant, à l'arrière ainsi que dans les coquilles de rétroviseurs, permettant de savoir ce qui se passe autour du GLK. Il est à souligner, par ailleurs, la présence d'un nouveau système d'info-divertissement. Dirigé par une molette baptisée « Command », il offre, en sus de la navigation et des connectivités audio, la possibilité de se connecter

Cylindrée :	3.0L V6 24S
Puissance :	306ch - 6500tr/min
Couple :	362 Nm - 3500tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1830 kg
Dimension :	362 Nm - 3500tr/min
Réservoir :	66 l
Volume coffre :	450/1550 l
Pneumatique :	235/60 R 17 - 255/55 R 17

Performances globales

Vitesse max :	238 km/h
0 à 100 :	6.5 s
Consommation :	10.5/6.9/8.2 l/100
Autonomie :	668 km

à Internet, pour des infos trafic en temps réel. Quant à l'habitabilité, elle apparaît largement suffisante pour quatre, mais très juste pour un cinquième larron qui ne sera pas très bien loti...

Au chapitre mécanique, le catalogue 2012 de la Mercedes GLK propose six motorisations réparties à parts égales entre essence et diesel. Ainsi, le 250 CDI (204 ch) disparaît, remplacé par une version essence 250 BlueTEC de même puissance et consommant autant (6,1 à 6,5 l/100 km). Un autre moteur essence vient compléter l'entrée de gamme, le 220 BlueTEC à 4 cylindres en ligne de 170 ch, aux mêmes consommations et émissions que le 250. Sont reconduits les diesel 200 CDI (143 ch), 220 CDI (170 ch), 350 CDI (V6 265 ch) et l'essence 350 BlueEFFICIENCY (V6 306 ch). La boîte manuelle à 6 vitesses peut équiper les 200 et 220 CDI, alors que la transmission auto 7 rapports est alignée partout ailleurs. Il y a lieu de noter que, hormis le 200 CDI, toutes les autres motorisations profitent de la transmission intégrale 4Matic.

Équipé du Pack « Off Road », qui donne droit à une protection des soubassements, à un limiteur de vitesse en descente, ainsi qu'à une commande permettant d'augmenter le régime du moteur, le GLK pourrait aisément s'aventurer hors des sentiers battus. Ainsi, croisements de ponts, descente vertigineuse, évolutions en terrain très glissant, ne devraient pas l'effrayer, même si ses capacités de crapahutage n'également pas celles du grand Frère GL.

Restylage réussi donc pour ce GLK. Fini le look pataud de la première génération et place à un relifting bienvenu, qui le replace dans la course au sein de cette catégorie très disputée et trustée par les productions outre-Rhin. Attendu au tournant par les BMW X3 et l'Audi Q5, le SUV de la marque à l'étoile aura fort à faire, même s'il peut toujours compter sur son équipement riche, et son confort revu à la hausse pour se démarquer.

Auto Exception

par Amal Razine

A1 Quattro

A1 avenir sportif

Dès sa sortie, l'Audi A1 a été sujette à de folles rumeurs concernant ses versions les plus sportives. Si certains s'attendaient à une S1 ou à une RS1, la marque aux anneaux a surpris tout le monde en lançant une édition limitée nommée Quattro, en hommage au modèle de rallye des années 80. Produite en 333 exemplaires, seulement, la plus petite des Audi a tout d'une grande, performances à l'appui.

A1 Quattro
A1 quattro
10:53
14.12.2011

À chaque lancement d'un modèle de la marque aux anneaux, le public attend la version sportive, que ce soit la « S » ou la « RS ». Même le Q5 y a eu droit, alors forcément, quand l'A1 a été lancée, elle était attendue au tournant. Un moteur puissant dans un si petit gabarit, forcément ça ne peut qu'être explosif. Pour répondre à l'attente de ce public, ou plutôt d'une infime partie de ce dernier, Audi a produit la série limitée A1 Quattro, qui reprend le nom d'une légende des années 80, mais avec des ambitions en phase avec son temps. Pour cette déclinaison, qui doit beaucoup au monde du rallye, les détails stylistiques ont été travaillés de façon à faire ressortir sa sportivité, qui ne fait plus aucun doute.

Cette série limitée se distingue par une couleur spécifique et unique surtout, à savoir le blanc glacier métallisé. Ce blanc est contrasté par le noir brillant du toit, pour une allure élégante, certes, mais qui ne perd pas une miette de sa sportivité. À l'avant, l'A1 Quattro a droit à un pare-choc bien musclé et à une calandre Singleframe en noir brillant également. Pour un regard agressif, les blocs optiques sont dotés de Wings bien spéciales, puisque soulignées d'une teinte rouge. Black, White & Red, une association de couleurs

Auto Exception

par Hamid Benmaarouf

Cylindrée :	2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	256ch - 6000tr/min
Couple :	350 Nm - 2500tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1390 kg
Dimension :	3.99/1.74/1.41 (L/l/h)
Réservoir :	45 l
Volume coffre :	210 l / 860 l
Pneumatique :	225/35 R 18

Performances globales

Vitesse max :	245 km/h
0 à 100 :	5.7 s
Consommation :	11.7/6.8/8.6 l/100
Autonomie :	434 km

qui fait toujours sensation et qui sied parfaitement à cette A1 bien musclée. En plus de tous ces signes distinctifs, la Quattro se voit apposer des badges sur la calandre, les arches de toit et le hayon arrière, pour rappeler à qui en douterait que c'est une A1 loin d'être comme les autres. Les designers ne se sont toutefois pas arrêtés là, puisque la petite bombe a eu droit à des vitres teintées à l'arrière, des ailes élargies, ainsi qu'un hayon et un diffuseur de couleur noire. Si l'avant et le profil sont impressionnants, la poupe l'est tout autant avec, entre autres, des optiques arrière à LED teintés et le système d'échappement avec ses deux sorties polies de 100 millimètres de diamètre chacune. Aucun détail n'a été laissé au hasard, pour que l'A1 Quattro ait un look à la hauteur de ses ambitions. De ce fait, elle a eu droit à des jantes de 18" en blanc glacier, avec un design exclusif en « turbine ».

Dans l'habitacle, le noir et dans une moindre mesure le rouge sont les couleurs dominantes, pour une ambiance extrêmement sportive. On retrouve tout naturellement à l'avant des sièges sport, en cuir Nappa satiné, avec des surpiqûres en rouge et des bourrelets latéraux renforcés pour un meilleur maintien. Dans la peau du pilote, les 333 acquéreurs se retrouveront face à un combiné d'instruments avec des aiguilles de compteur blanches, un tachymètre à fond rouge, le logo Quattro et un ordinateur de bord couleur. L'A1 Quattro propose bien évidemment le volant sport multifonctions, avec méplat sur la partie inférieure en cuir, les surpiqûres rouges et le numéro de production de la série limitée badgé sur la branche inférieure. Comme plusieurs sportives, la petite Audi a droit à des pédaliers et repose-pied en acier inoxydable brossé, alors que le pommeau de levier de vitesses est en aluminium.

Cependant, la partie la plus sensationnelle de cette A1 se trouve sous le capot, qui loge 286 chevaux, excusez du peu. Elle est animée par le 2.0 TFSI, qui combine l'injection directe avec le turbocompresseur. Grâce à ce bloc, avec un couple de 350 Nm, l'exercice du 0 à 100 km/h est bouclé en moins de 6 secondes et la vitesse maximale atteint les 245 km/h. C'est à travers une boîte mécanique à 6 rapports que le 4 cylindres délivre sa puissance à la transmission intégrale permanente. Pour plus de sportivité, le châssis de l'A1 a été revu et l'embrayage multi-disques a été positionné sur l'essieu arrière, pour une bonne répartition des charges à l'essieu.

L'A1 Quattro est bien partie pour se faire une place de choix dans le monde des petites sportives. Pour se porter acquéreur d'un exemplaire des 333 existants de cette série limitée, il faut débourser 51.190 euros, le prix de l'exclusivité.

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

KARIM BENKIRANE

SEA, SURF AND CARS

100
Radial T/A

Entretien du mois

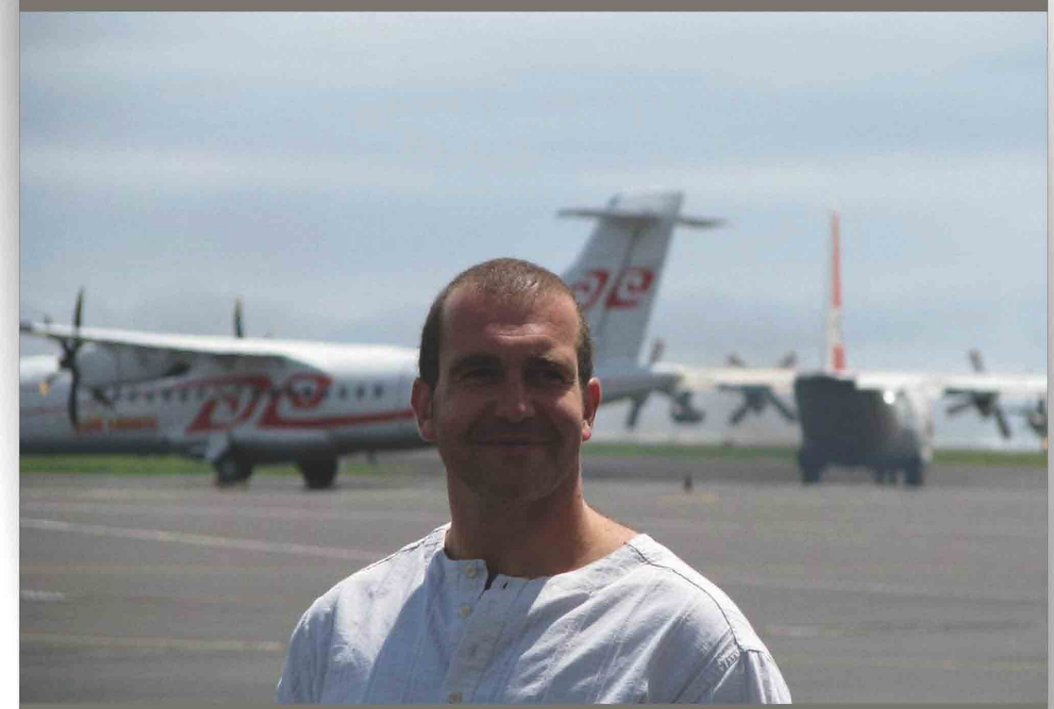
KARIM BENKIRANE

SEA, SURF AND CARS

Rien ne prédestinait Karim... à devenir un collectionneur et un restaurateur de voitures anciennes. Son parcours atypique l'a pourtant conduit à se passionner pour les quatre roues. C'est à Tahiti que notre gentleman driver s'est abreuvé de la culture automobile locale pour devenir un vrai connaisseur en la matière. Et comme la valeur n'attend pas le nombre des années, le jeune âge de Karim..., qui n'a que 37 ans, ne l'a pas empêché de réaliser de belles restaurations et de s'attaquer au projet fou d'implanter un moteur de S2000 dans une réplique de Lotus Seven. Récemment de retour au Maroc, il passe le plus clair de son temps libre à bichonner ses voitures et à faire du surf, son sport favori. Nous vous invitons, chers lecteurs, à en savoir un peu plus sur ce gentleman driver atypique, à travers cet entretien.

Biographie

1975 : Naissance à la clinique de Val d'Anfa à Casablanca
1993 : Obtention du bac au lycée Lyautey
2000 : Maîtrise en commerce international à l'Université de Bordeaux
2003 : Arrivée à Tahiti en Polynésie française
2004 : Responsable Approvisionnements dans une structure de maintenance aéronautique.
2011 : Retour au Maroc et intégration de l'entreprise familiale spécialisée dans le Dédouanement.



KARIM BENKIRANE

SEA, SURF AND CARS

comme ça que j'ai appris le métier sur le tas, en sachant notamment ouvrir des durites, monter une pompe à essence, vérifier le calage des soupapes, changer les bougies....après cela a été au tour de l'électricité de me livrer tous ses secrets.
Pareil pour la sellerie, j'ai trouvé un marquisien qui était mort de rire de voir un marocain se démener pour restaurer de vieilles voitures. La restauration de cette anglaise de 1967 m'a demandé huit mois de dur labeur. J'ai roulé avec un bon moment et j'avais l'habitude de lui atteler une remorque avec mon jet ski dessus. C'était le trip, rouler au bout du monde, dans une voiture entièrement restaurée sur place, sauf pour les carburateurs qui avaient été envoyés aux États-Unis pour leur refection.

Cela a été le début de votre passion pour la restauration des vieilles voitures ?
Effectivement. Par la suite, j'ai acquis deux SL 280 qui étaient dans un état délabré et qu'il fallait restaurer. Il fallait chercher les pièces sur Internet. Pour ne pas trop s'éloigner de Tahiti, il fallait chercher soit sur la côte ouest des États-Unis, soit en nouvelle Zélande, soit en Australie. La restauration des deux voitures a nécessité grosso modo sept mois.
J'étais heureux d'avoir ces belles voitures, mais les voisins l'étaient moins et n'étaient visiblement pas très contents de voir mes voitures occuper autant d'espace. Du coup, j'ai décidé de vendre la Daimler et les deux Mercedes pour acheté la Triumph TR5. Cette dernière, au même titre qu'une réplique de Lotus Seven à l'état démonté, je l'ai débusquée chez un copain collectionneur qui habitait en bord de lagon. Un jour, au gré de mes pérégrinations sur la toile, je suis tombé dans un forum sur quelqu'un qui réalisait de superbes répliques de Lamborghini. Et là, il me parle de son projet de monter le moteur de la S2000 sur une Lotus Seven. Et là, il m'envoie toutes les photos, les moindres détails...Tenté par l'expérience, je décide d'acheter le moteur, les faisceaux, la boîte et la triangulation de la Honda S2000. C'est un projet que je compte finaliser d'ici deux ans (650kg pour 250 ch).
Pour débusquer les perles rares, je faisais le tour des quartiers et je n'hésitais pas à aller vers les gens. À chaque fois que je remarquais un bout de capot, je m'arrêtais. On pouvait trouver voitures intéressantes sur l'île, mais je n'avais toujours pas le budget pour me les payer.
En 2011, sur mon trajet de retour au Maroc, je me suis arrêté en France où j'ai trouvé une Lancia Flavia Vignale cabriolet de 1966 et une Mercedes 250 S 4 portes 1967 qui nécessitaient une restauration. Avec l'accord de mon épouse, je les achète et les stocke chez sa famille (!).
S'agissant de la Lancia qui était complètement pourrie, je me suis tout simplement lancé le défi de pouvoir restaurer une voiture dans un état très dégradé. C'est une phase à laquelle il fallait s'attaquer après avoir réussi à réaliser autant de choses. Une voiture pareille, je ne l'aurai même pas regardée il y a trois ans !
Quand j'ai décidé de rentrer définitivement au Maroc, j'ai ramené avec moi trois voitures dans un seul conteneur: le chargement et déchargement furent épiques ! Il s'agit de la Lotus seven, la Mitsubishi Evo 8, la Triumph TR5. Cette dernière, je l'ai complètement restaurée au Maroc. À l'aide de mon mécanicien, je l'ai complètement dépoilée et je l'ai restaurée en puisant dans mon stock de pièces que j'ai fait venir des États-Unis et d'Angleterre. Heureusement, ma femme était encore à Tahiti car la restauration m'a pris presque 6 mois. Cinq soirs par semaine jusqu'à 23 heures. Mais à la fin, je n'en pouvais plus. Je ne suis pas très satisfait du résultat, mais je peux évaluer ma restauration à 15/20 en partie grâce à l'outillage ramené avec moi ; panoplies, vidangeurs par aspiration, cabinet de sablage,... car cet équipement aurait coûté trop cher au Maroc. En effet, malheureusement, il n'y a peu ou pas d'outillage adéquat ici. Pour enlever un rivet, certains

KARIM BENKIRANE

SEA, SURF AND CARS

de professionnalisme au Maroc. Là-bas, c'est le traitement aux petits oignons. Les interventions se font selon un manuel qui est respecté à la lettre. C'est une culture américaine. C'est très clean. On peut carrément ouvrir le capot et manger sur le moteur ! ! Mais je tiens quand même à rendre hommage à l'équipe du garage « Le Tôlier » sis à Aïn Sebaâ, qui a réalisé les modifications de face, d'aile et de capot sur l'Evo. Ces gens sont de vrais professionnels qui ne comptent pas leur temps et font du bon travail. Ce sont d'ailleurs eux qui m'ont fait un devis pour une modification de la structure de la Lotus Seven. L'équipe est motivée pour le projet, mais pour l'instant je ne peux pas le faire, faute de moyens.
Aujourd'hui, mon problème est d'affiner les réglages par rapport à la qualité de l'essence que l'on trouve au Maroc. C'est une mission quasi impossible car il n'y a pas de banc d'essai dans notre pays malgré un parc de véhicules de sport qui commence à prendre de l'ampleur. Il n'y a que des installateurs de puce préprogrammées et je n'ose même pas en parler.

Vous êtes également un mordu des pick-up….
J'ai toujours rêvé d'avoir un bon pick-up américain vintage. Un jour en cherchant sur le site ebay, je tombe sur une enchère intéressante : un Américain qui voulait vendre son Ford F100 de 1954. C'était une simple cabine avec un gros V8 de 5 litres. Je remporte les enchères en pleine nuit, vers 4heures du matin, à un prix très intéressant. Le propriétaire m'appelle le lendemain pour annuler et propose de me rembourser. Constatant que je ne voulais rien céder, il s'est finalement résigné. Je lui ai versé un acompte sur le champ et après, mon cousin de Boston lui a fait un transfert et il a récupéré la voiture. Le problème c'est qu'à cette époque, tous les États aux États-Unis ne délivraient pas de carte grise et une simple attestation de vente suffisait. Or, au Maroc, la carte grise est obligatoire. Donc, il fallait refaire les papiers aux États-Unis. Cela m'a pris une année avant de pouvoir ramener la voiture au Maroc.

Parlez-nous de votre histoire avec la Mini…
À Tahiti, je me suis fait un petit nom en me spécialisant dans les Mini cooper. J'en ai acheté onze au total. Il s'agissait de voitures accidentées que je retapais. J'en ai revendu huit et trois m'ont servi d'épaves. À la fin, BMW Tahiti, m'a envoyé deux personnes qui avaient besoin de pièces ou voulaient gonfler leur moteur. J'ai ressenti ce geste comme une reconnaissance du travail que j'avais accompli. À l'origine de cet intérêt pour la Mini, ma femme qui voulait une Mini et comme ce modèle coûte cher à Tahiti, j'ai eu l'idée d'en chercher une accidentée et de la retaper. Un jour quelqu'un a vu la voiture et a insisté pour l'acheter. J'ai donc cherché une autre Mini pour ma femme et entre temps, j'en ai acheté deux autres. Et c'est ainsi que ce business s'est amorcé. Ma femme est celle qui en a tiré le plus profit, parce qu'elle avait chaque trois mois une Mini de couleur différente (rires…). Au Maroc, un ami m'a confié sa Mini que j'ai restaurée complètement et boostée. Cela a été un travail lourd, parce qu'il a fallu complètement désosser la voiture, ce qui m'a demandé trois mois de travail.

Cela ne vous a-t-il pas donné l'idée de faire de la restauration un business ?
Mes collègues au travail, mes amis et ma femme m'ont énormément aidé pour apprendre le métier et être capable aujourd'hui de réaliser de belles restaurations Le fait d'avoir travaillé dans l'aéronautique et côtoyé deux orfèvres de la mécanique, Angélo et Yannick m'a permis de découvrir une autre passion que le surf, à savoir l'automobile. Ces derniers m'ont également inculqué leur savoir-faire, basé sur le perfectionnisme et le professionnalisme. Donc, chemin faisant, j'ai gagné davantage en confiance et décidé à mon retour au Maroc d'ouvrir un atelier. Mon ambition était de créer un corps de métier de restauration. Elle était d'autant plus légitime que toutes les conditions matérielles sont réunies pour réussir une telle activité : nous avons les ébénistes, les selliers, les carrossiers et la main d'oeuvre. L'objectif était de ramener

des voitures d'Europe pour les restaurer à un prix beaucoup plus compétitif. J'ai donc ouvert un atelier à Médiouna, mais malheureusement, il n'y a pas d'encouragements, ni d'appui de la part de structure corporative, associative ou culturelle car la voiture de collection doit être considéré comme un patrimoine. En outre, chez nous, confier une voiture de collection à un professionnel n'est pas encore ancré dans nos moeurs. Par conséquent, j'ai mis le projet en veilleuse. J'ai fait le choix de la qualité et je préfère de loin restaurer en une année deux voitures dans les règles de l'art que d'en bâcler une dizaine.

Etes-vous serein par rapport à l'avenir de la restauration au Maroc ?

Le message que je voudrais faire passer ici s'adresse aux collectionneurs marocains qui doivent prendre des initiatives pour partager leur passion et faire en sorte que leur patrimoine chargé d'histoire soit accessible au plus grand nombre. C'est pourquoi je suggère la mise en place d'un musée participatif à l'instar de ce que j'ai vu dans d'autres pays. Dans ce musée, on trouverait des voitures exposées non roulantes, d'autres proposées à la vente et enfin une troisième catégorie de voitures roulantes appartenant à des collectionneurs qui ne s'en servent que quelques fois par an.

Est-ce que vous continuez à faire du moto cross ?

J'ai arrêté la moto après mon mariage parce qu'elle représente trop de risques. J'ai un ami qui est paraplégique à cause du motocross. Personnellement, j'ai subi cinq opérations (chevilles, poignets, greffe de ligaments) et je ne suis pas prêt de continuer à m'exposer. La moto c'était surtout un challenge. Je voulais surtout me prouver que je pouvais faire comme les autres. A l'époque, j'attendais le départ de tout le monde pour m'entraîner à réussir des sauts. Le jour où j'ai sauté 5 centimètres, j'ai été très heureux (rires...).

Pourquoi n'avez-vous pas songé à participer au Rallye Classic ?

J'aurais bien voulu faire le Rallye Classic avec la TR5. Mais malheureusement, c'était trop cher pour moi. Mine de rien, cette anglaise arrache parce qu'elle est légère : 950 kg pour 150 ch. À 160 km/h, la voiture vibre de partout et les sensations sont extraordinaires. Ces voitures d'une autre époque ne sont pas aseptisées et distillent un plaisir de conduite unique.

Quelle est la voiture qui vous a le plus marqué ?

J'ai eu la grosse chance d'assister à Las Vegas à l'ouverture de la caisse de la Lamborghini Reventon. Tu te crois dans Startrek. Ce supercar est une maquette. Ce n'est pas une voiture ! C'est presque de la science fiction !

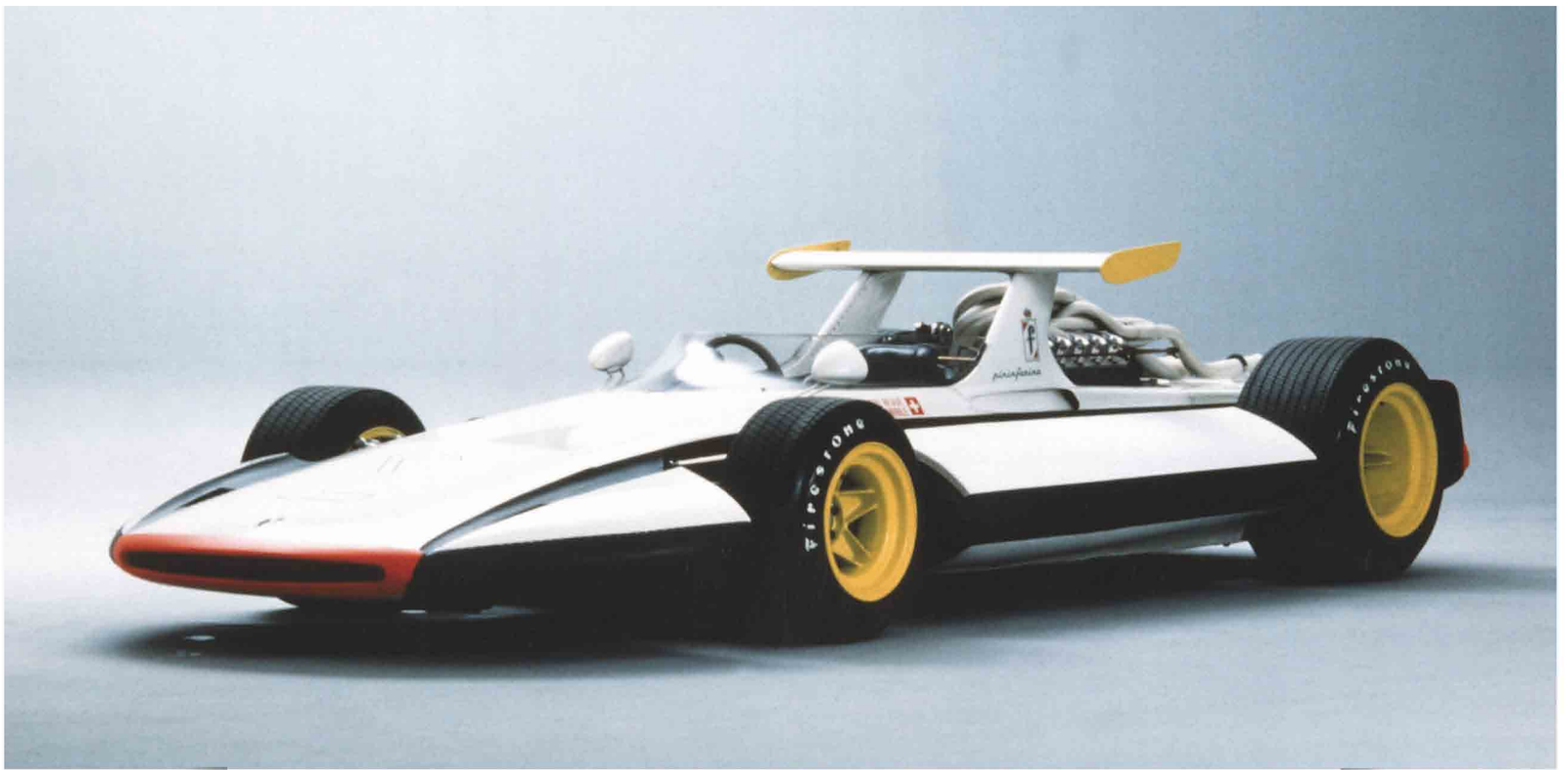
Quelle serait votre voiture de rêve ?

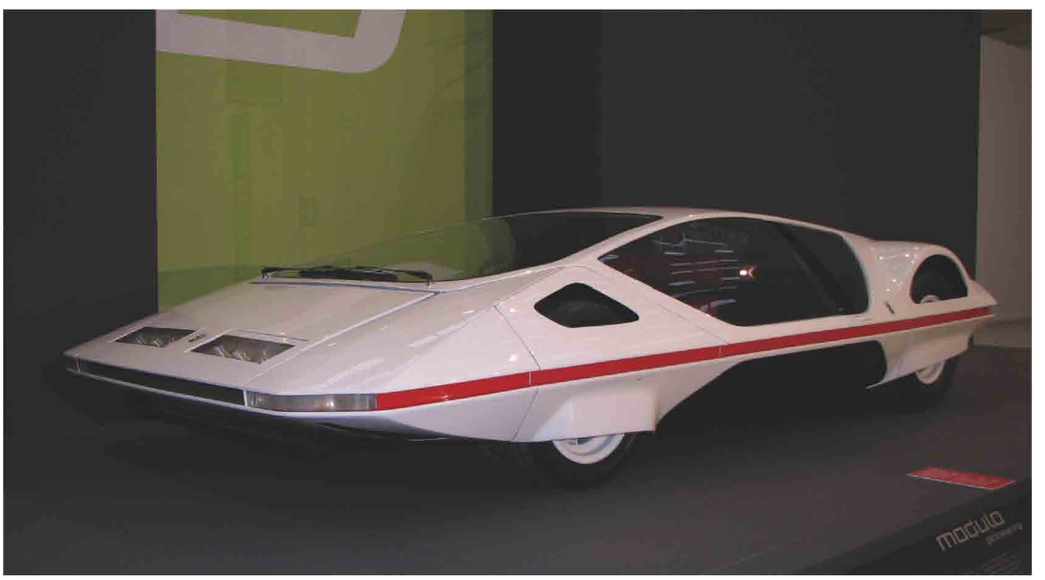
La voiture que j'aimerais un jour avoir, c'est soit une Delahaye, une Talbot Lago Figoni Falaschi ou une Gullwing 300 SL.

pininfarina

LE MAÎTRE INCONTESTÉ DU DESIGN AUTOMOBILE

De petit atelier à une grande structure réputée mondialement pour ses œuvres en matière de design automobile, Pininfarina a connu une success story qui fait rêver. Son nom a été associé et continue encore à l'être à la prestigieuse marque italienne Ferrari. En 80 ans d'existence, le designer italien a jeté les bases de l'automobile du XXe siècle, dans ses versions élégantes et grand public. À l'origine de ce succès, Sergio Pininfarina vient de s'éteindre et avec lui, une page glorieuse du design automobile est tournée.





L'année 1946 marque également la révélation de la Cisitalia 202. Cette berlinette aux formes aérodynamiques esquissées par Mario Savonuzzi va accéder au panthéon de l'automobile. Depuis 1951, elle est exposée au Musée d'art moderne de New York.

Auto Légende

En 1961, à l'âge de 35 ans, Sergio Pininfarina se voit offrir la succession de son père, qui mourra cinq ans

plus tard. Très vite, l'héritier s'oriente vers l'étranger pour proposer la collaboration de son bureau de design à plusieurs firmes étrangères, dont Peugeot, un constructeur avec lequel la collaboration se prolongera sur plus d'un demi-siècle.

valaient bien ce caprice. Début 1953, la Ferrari 212 Inter et la 375 MM, deux chefs d'oeuvre, furent les premiers modèles frappés du cheval cabré à bénéficier du design Pininfarina.

Ce sera le début d'une saga qui portera l'artisan turinois dont le nom peut s'écrire en un seul mot à partir de 1961, conséquence d'un décret présidentiel, au sommet se son art. Durant la décennie 1950-1960, la Série des Ferrari 250 GT marque l'apogée du style Pininfarina, placé sous la responsabilité d'Aldo Brovarone. Sergio est aussi aux premières loges, lorsqu'il s'agit d'accompagner l'évolution du secteur. Sergio Pininfarina, qui avait assisté à cet entretien entre son père et Enzo Ferrari, prolongera la complicité entre les deux firmes une fois qu'il sera à la tête de l'entreprise. Ainsi, depuis près de soixante ans, la majorité des Ferrari ont été dessinées par le styliste de Turin. Sergio Pininfarina parviendra même à convaincre l'inflexible Enzo Ferrari d'adopter l'implantation d'un moteur arrière central pour certains de ses modèles. Une véritable révolution à Maranello.

En 1961, à l'âge de 35 ans, Sergio Pininfarina se voit offrir la succession de son père, qui mourra cinq ans plus tard. Très vite, l'héritier s'oriente vers l'étranger pour proposer la collaboration de son bureau de design à plusieurs firmes étrangères, dont Peugeot, un constructeur avec lequel la collaboration se prolongera sur plus d'un demi-siècle. Il est ainsi associé au design des modèles 403, 404 et plus tard des cabriolets 205 et 306 ou encore, en 1996, à la réussite esthétique du coupé 406, dont la production sera entièrement confiée aux usines Pininfarina. Il est à noter que le design des Fiat 1500, 1600 et 1600S (de 1962 à 1966), particulièrement réussi, est, en fait, une « copie conforme » du design des Peugeot 404 coupé et cabriolet (de 1961 à 1968), également dessinées par la firme Pininfarina. En raison des liens privilégiés entre les firmes Peugeot et Fiat, cette similarité, pour ne pas dire cette totale similitude, entraînera quelques frictions entre les deux entreprises.

En 1966, l'année du décès de Battista, Sergio propulsé aux commandes, avec son beau-frère Renzo Carli, inaugure un nouveau centre d'études et de recherche à Grugliasco, dans la région de Turin. Visionnaire, il est le premier à s'équiper d'une soufflerie et à croire à l'informatique. Depuis 1975, il est devenu le carrossier exclusif de Ferrari. La relation n'est pas toujours apaisée. Pionnier, Sergio diversifie les activités de l'entreprise dans l'ingénierie et le design, pour le compte de marques de maroquinerie et d'appareils de la vie courante. En 1982, il pressent que le numérique va révolutionner le design automobile et se dote d'outils modernes dans le nouveau centre de Cambiano. Pour conduire ces bouleversements, la société est introduite en Bourse en mai 1988. Ses trois enfants sont à ses côtés: Lorenza gère la communication, Paolo est administrateur délégué de la filiale de design industriel et Andrea le patron à partir de 2001. Son rêve s'est réalisé. Il a réussi à transmettre à une nouvelle

génération ce que son père lui avait légué. Alors que le secteur vit de nouveau une révolution, début août 2008, l'accident mortel d'Andrea plonge la famille dans la détresse.

Le stylisme Pininfarina ne s'est pas uniquement exprimé au profit d'une trentaine de marques automobiles et près d'un millier de modèles, dont un quart ont été effectivement produits. Il s'est aventuré aussi dans le domaine de l'aviation, des trains, de la bagagerie ou encore de l'horlogerie et de la téléphonie.

Si la crise frappant l'industrie automobile a contraint la firme Pininfarina à cesser son activité de production à la fin de l'année dernière, le département design a résisté à toutes les tempêtes. Sergio Pininfarina, qui avait cédé son groupe à son fils Andrea en 2002, avait vu son autre fils, Paolo, lui succéder à la tête de l'entreprise familiale. Le patriarche se consacrait depuis à son poste de sénateur, après avoir occupé le siège de président de la Confindustria, le patronat italien, de 1988 à 1992.

En 2003, la société rachète Matra Automobile Engineering (ex ingénierie du constructeur Matra Automobile) au groupe Lagardère, incluant le CERAM (Centre d'essais et de recherche automobile de Mortefontaine) et la société D3 (société de design automobile fondée en 1986 par Bernard Pène et achetée par Matra Automobile en 1999).

Cinq années plus tard, Pininfarina signe un partenariat avec le groupe Bolloré pour la fabrication en série, au sein d'une co-entreprise, Pininfarina-Bolloré, d'un véhicule électrique dérivé de la Blue Car de Bolloré et avec la technologie et les batteries du constructeur français, rebaptisé B0. Le modèle de série a été présenté au Mondial de l'automobile de Paris d'octobre 2008.

Au total, le centre de design de Pininfarina Spa a dessiné plus d'un millier de modèles et en a produit à peu près 250. Fin 2005, plus de 30 millions de véhicules dans le monde ont été créés avec le concours de Pininfarina ou en portent la griffe.

Cette période glorieuse prendra fin avec le décès de Sergio Pininfarina en juin 2012, à l'âge de 85 ans. Cette disparition, aura l'effet d'un tremblement de terre dans le milieu automobile mondial. L'industrie automobile italienne venait de perdre l'un de ses derniers dinosaures après Enzo Ferrari en 1988, Giuseppe Bertone en 1997, Gianni Agnelli en 2003 et Sergio Scaglietti en 2011. Aujourd'hui, Giorgetto Giugiaro, 74 ans, un autre designer automobile italien de renom, doit se sentir déjà orphelin.

Le style Pinifarina s'est aventuré aussi dans le domaine de l'aviation, des trains, de la bagagerie ou encore de l'horlogerie et de la téléphonie.

www.alfaromeo.co.ma

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

Photo non contractuelle

ALFA ROMEO GIULIETTA À PARTIR DE 240 000 dhs*

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

PERFORMANCE : Double embrayage pour des changements de rapports rapides et précis en mode séquentiel ou automatique.
EFFICACITÉ : Réduction de la consommation et des émissions de CO_2 par rapport à une boite de vitesses mécanique.(2)
TECHNOLOGIE : Interagit avec les autres systèmes électroniques dont l'Alfa D.N.A.

SANS CŒUR, NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES

Giulietta

ALFA ROMEO

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

3 ANS GARANTIE OU 100 000 KM

Alfa InfoMore N° ECO 0801001920
Prix d'une communication nationale depuis un poste fixe

Succursales Fiat Group Automobiles Maroc s.a. Casablanca : Italcar Maârif : Angle Bd. Zerktouni Bd. Brahim Roudani - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96 - Italcar Mandarona : 300, Lot. 9, Route Sidi Maârouf - Tél. : 05 22 78 60 02
Réseau Fiat : Casablanca : Monza Motors : 117 bd Emile Zola - Tél : 05 22 31 63 02/05 22 31 59 02 - **Rabat :** GMD : Av. Hassan II, Lot. 9 (ex Vita), Route de Casablanca - Tél. : 05 37 79 31 57
Agadir : Sabina Motor's : 46, Bab Al Madina - Tassila - Tél. : 05 28 83 43 30/40 - **Marrakech :** Auto Hall Marrakech : Imm. Manar, Route de Casablanca - Tél. : 05 24 44 75 15/05 24 44 84 22
Mohammedia : Lisa Auto : Bd Hassan II - Tél. : 05 23 32 12 08/09 - **Tanger :** Auto Hall Tanger : 1, rue de Tiznit - Tél. : 05 39 95 11 11/05 39 95 17 17 - **El Jadida :** Jorf Lasfar Automobile - Tél. : 05 23 34 05 32 - **Kenitra :** Venicia Motors - Tél. : 05 37 37 65 89

Moto Nouveautés

par Lina Mouafak

TRIUMPH

TigerExplorer1200

Popularisée et dominée par la BMW R1200 GS, la catégorie des maxi est à la mode. Triumph a décidé ainsi de s'attaquer frontalement à BMW : cylindrée, transmission, gabarit, spectre d'utilisation, etc. C'est donc avec ces références que nous découvrons ce nouveau gros « tigre ». Le terme « gros » n'est pas exagéré : longue, large, haute, la Tiger n'a pas choisi la taille mannequin (260 kg). Pas trop pour les moins de 1,75 m, aux prises avec une hauteur de selle minimum de 840 mm. La manœuvrer à l'arrêt est déjà un défi...

Délogeant la Tiger 1050 du sommet de la gamme, cette Explorer 1200 vient compléter une offre plutôt fournie, dans la mesure où Triumph propose depuis peu les réussis Tiger 800 et Tiger 800 XC. Pas de doute, chez Triumph, le trail, on y croit !

Triumph a mis le paquet sur sa Tiger Explorer. Pour la concevoir, les ingénieurs sont réellement partis d'une feuille blanche, tant sur le plan moteur qu'au niveau de la partie cycle ou de l'équipement. Ceux qui pensaient que l'Explorer n'était qu'une « resucée » des Tiger 800 avec une grosse poignée de kilos et de centimètres cubes supplémentaires ont donc tout faux !

En premier lieu, la motorisation de la Tiger Explorer est entièrement nouvelle : selon les motoristes anglais, ce trois-cylindres en ligne de 1215 cc ne partagerait quasiment aucune pièce avec le bloc de 1050 cc de la Tiger 1050, la Speed Triple ou la Sprint GT.

Puissant avec ses 137 ch à 9000 tr/mn et son couple (121 Nm à 6400 tr/mn), cet inédit « 3-pattes » se veut innovant sur plusieurs points. Doté d'un robuste alternateur de 950 W, il adopte pour la première fois sur une Triumph un échangeur huile-eau qui permet d'abaisser la température du lubrifiant et ainsi d'améliorer son efficacité.

Moderne, ce trois cylindres aux cotes de 85 mm d'alésage et 71,4 mm de course embarque aussi un accélérateur électronique de type « Ride-by-Wire » et transmet sa puissance au pneu arrière, via une transmission acatène par arbre et cardans.

Inséré au chausse-pied dans un cadre treillis tubulaire en acier aux soudures irréprochables, ce moteur plutôt haut et étroit attire immédiatement le regard. Les ingénieurs Triumph ont vraiment soigné son aspect visuel : les fils et les durits sont parfaitement intégrés, la visserie chromée respire la qualité et son coloris noir et gris tranche agréablement avec l'habituel traitement sombre uni.

Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, ce nouveau trois-cylindres est aussi plaisant à contempler qu'à écouter chanter : bien qu'un poil étouffé par l'énorme silencieux placé en position haute, le « Triple » s'éveille dans un réjouissant grondement rauque, qui vire au ronronnement aux accents graves à la moindre rotation de la commande des gaz, ultra-précise.

Dès que le régime augmente, le ton change : les vocalises deviennent plus félines et plus métalliques, et s'accompagnent du « sifflement » commun à toutes les Triumph. À la coupure des gaz, de petits crépitements s'échappent de l'échappement, de manière suffisamment forte pour rendre la mécanique vivante, sans que le phénomène ne devienne envahissant sur le long cours.

Bref, ce moteur commence à séduire dès le premier coup de démarreur, On n'est pas au guidon d'une GT, mais on peut presque y croire !

Bateau d'exception

par Lina Mouafak

ART OF KINETIK
Antagonist

Un yacht écolo

Comment peut-on résister devant un aussi beau bateau ? L'antagonist est un yacht compact et luxueux, le petit dernier d'Art of Kinetik.
Le concepteur de bateau haut de gamme Art of Kinetik a élaboré un yacht compact, alliant qualités artistiques et qualités techniques. Celui-ci est un petit, mais luxueux yacht de 37 pieds de long.

Arborant des lignes extérieures sportives, une coque en bois sombre et des sièges couleur crème, l'Antagonist est à la fois racé et élégant. Il possède non seulement un superbe poste de pilotage, qui offre à son conducteur confort et espace, mais aussi une cabine climatisée, un solarium et une plateforme de natation. Bref, tout pour accueillir jusqu'à huit personnes. Côté performance, ce bateau hors du commun est doté de deux moteurs de 370 HP. Grâce à ces derniers, l'Antagonist peut atteindre une vitesse de pointe de 42 nœuds et une vitesse de croisière de 33 nœuds. C'est n bateau parfaitement adapté pour ceux qui veulent passer une journée en mer, dans un confort luxueux.

Ce yacht compact aux lignes extérieures élégantes a bénéficié d'une qualité de fabrication et d'une finition sans compromis.

Art of Kinetik signe là un nouveau bijou, extrêmement rapide, tout à fait sublime et hors de prix, mais on a tous le droit au rêve, non ? Cependant, pourquoi l'a-t-on nommé L'Antagonist ? Il a pourtant toutes les caractéristiques pour être un allié !

par Lina Mouafak

RICHARD MILLE

Le Mans Classic 2012

Depuis la première édition, l'implication de Richard Mille dans Le Mans Classic est à la mesure de sa passion pour l'automobile, qui va de la Formule 1, où la recherche de la performance ultime est une source d'inspiration majeure pour la création de ses montres, aux voitures historiques de compétition, dont il admire les mécaniques d'ingénieur et les formes façonnées par l'artisan.

À l'occasion de la 6e édition de la course de voitures de collection Le Mans Classic, qui s'est tenue début juillet au Mans (Sarthe), l'horloger Richard Mille, partenaire principal et chronométreur officiel de cette épreuve, présente une montre d'exception, réalisée en série limitée: la RM 008 LMC, à la hauteur de cette épreuve, devenue l'une des plus belles manifestations de voitures de collection dans le monde !
Cette montre a été pensée avec la même approche que celle qui préside à la construction d'une voiture de course, où châssis, moteur et carrosserie sont conçus en totale cohérence, avec pour seul objectif une efficacité optimale.
Cette montre célèbre la course dans le plus pur style Le Mans Classic. Ainsi, le compteur des minutes et des secondes du chronographe, de même que les indicateurs de couple et de fonctions reprennent les couleurs bleues et jaunes des vibreurs du circuit des 24 heures. Autre rappel de cette course historique, le logo Le Mans Classic présent sur le cadran à 12 heures.

Le boîtier, en titane grade 5, est microbillé et traité DLC au niveau de la carrure. La double bande de la lunette, de type « Le Mans » est, elle aussi microbillée. La RM 008 LMC, une édition limitée à deux exemplaires en titane seulement, incarne la synergie qui lie l'horlogerie au sport automobile.

On retrouve dans les montres Richard Mille la même absence de superflu que dans une voiture de course. Toutes allient technique extrême et performance ; assemblage et finition à la main, quintessence de la très haute horlogerie.

Il est à noter que Richard Mille a aussi créé pour cette édition 2012, une deuxième montre RM 011 LMC, conçue en 150 exemplaires, possédant un mouvement squeletté à remontage automatique avec

chronographe flyback et quantième annuel.

À chaque nouvelle édition du Mans Classic, le public se fait plus nombreux. La technique et la performance exigée des pilotes dans ces courses historiques sont les mêmes que celles imposées à la haute horlogerie. Par conséquent, Richard Mille se lance chaque année de nouveaux défis.
Ceux de la mécanique d'exception et de la qualité exemplaire. Les deux modèles présentés cette saison sont la preuve que de nouveau, la marque horlogère relève ses défis avec succès.

par Lina Mouafak

Le musée des 24 HEURES CIRCUIT DE LA SARTHE

Le Musée automobile de la Sarthe est un musée français situé à proximité de l'entrée principale du Circuit des 24 Heures du Mans.

Construit sur 5 000 m², le bâtiment regroupe une collection de plus de 150 véhicules, dont une quinzaine victorieux de l'épreuve mythique. La spécificité du musée est d'axer sa collection sur les véhicules de compétition, avec environ quarante voitures de course. Bref un vrai havre pour les voitures de course classiques. Composé de six sections différentes, le musée récemment rebaptisé « Musée des 24 heures -circuit de la Sarthe », abrite aussi une collection de motos.

Il a été créé en 1961 à l'initiative de l'Automobile Club de l'Ouest et du Conseil général de la Sarthe.

Au début, les voitures provenaient de la collection de la famille Bollée, ensuite de nombreux particuliers feront don de leurs véhicules au musée, notamment Hervé Guyomard, dont la plupart des modèles exposés lui appartiennent, tel que l'Aérodjet René Bonnet 1964, équipage De Bourbon-Parme.

Aujourd'hui, l'interactivité prédomine avec des bornes vidéo ou des tests grandeur nature. Le musée est ouvert aux voitures de collection particulières. Depuis 2007, la fameuse « Mancelle » d'Amédée Bollée construite en 1878, y est exposée. Le musée a également accueilli une réplique du Flyer utilisée par les frères Wright aux Hunaudières.

Jouxtant immédiatement le célèbre circuit des 24 heures du Mans, le musée automobile de la Sarthe est un passage obligé de toute balade en Sarthe. Retraçant l'histoire glorieuse et légendaire du circuit et de la course automobile des 24 heures du Mans, il invite le visiteur à la découverte de l'évolution des techniques et des modèles. Grâce à un parcours très ludique et par le biais de films et de photos d'archives, vous vivrez un bon moment au sein de ce musée instructif.

Aujourd'hui, 150 véhicules y sont exposés, dont une dizaine de motos et 40 voitures de course historiques, parmi lesquelles 15 modèles victorieux des 24 Heures du Mans. Il est possible de venir observer la fameuse 917 « Longue Queue » de 1971 aux couleurs de

Martini, gracieusement offerte par la société Porsche ou encore la dernière 670 B victorieuse en 1974, pilotée par Henri Pescarolo et Gérard Larousse, aux couleurs de Gitane. Le geste le plus mémorable dans l'histoire du musée fut celui de Luigi Chinetti, triple vainqueur des 24 Heures, qui racheta aux États-Unis un modèle de la voiture légendaire avec laquelle il avait gagné et l'offrit à l'Automobile Club de l'Ouest. Dans ce musée, les « monstres sacrés » de la course automobile se dévoilent en compagnie de voitures de tourisme des plus célèbres.

Ce musée présente des marques qui ont fait la renommée des « 24 Heures du Mans », un siècle de progrès automobile, des carrosseries exceptionnelles, la recherche des techniques d'avenir, ainsi que des visites pédagogiques pour apprendre en s'amusant. Se raccrochant à la ligne directive de l'exposition, le visiteur prend conscience des nombreux métiers mobilisés pour l'organisation, la réalisation et la diffusion de la course dans l'espace des Coulisses.

Aujourd'hui, 150 véhicules y sont exposés, dont une dizaine de motos et 40 voitures de course historiques, parmi lesquelles 15 modèles victorieux des 24 Heures du Mans.

Sport d'élite

par Antoine Delmas

Marina Saïdia

1ère édition de régate de voiliers

Il est de ces endroits exceptionnels, où tout amateur de voile rêverait de jeter l'ancre. C'est dans ce sens que la Société de Développement de Saïdia (SDS) a lancé la 1ère régate de voiliers au Maroc sur la rive sud de la Méditerranée, sur la Marina Saïdia, promise au rang de destination de référence pour les sports nautiques !

Lancée entre le 6 et 8 juillet derniers, la 1ère édition de la régate de voiliers a été un coup d'éclat ! 23 voiliers venus d'Espagne, d'Angleterre, et de France ont participé à cette première. La marina de Saïdia ressemblait à une ruche où les organisateurs et les skippers ont tout mis en œuvre pour réussir cette première édition, lancée par la Société de Développement de Saïdia (SDS).

En première partie, samedi 7 juillet, 19 voiliers se sont lancés vers la haute mer, avec à leur bord les skippers, les membres de leur famille et dans certains cas des journalistes. Une mer d'huile, pratiquement pas de vent, ce qui a lourdement handicapé les concurrents, dont certains ont fait du surplace. Heureusement, les voiliers devaient faire tout juste le tour de la baie de Saïdia.

Parmi les concurrents de cette première édition, un équipage espagnol expérimenté, dont le skipper est un professionnel qui a participé à de grandes compétitions internationales et qui a survolé cette édition. José Luis Perez était tout sourire à son arrivée lors de la course de samedi, il n'a pas caché sa satisfaction avec son bateau « Breakaleg », un voilier habitué à la haute mer.

La véritable compétition s'est déroulée dimanche, car les concurrents devaient effectuer le trajet entre Saïdia et la belle baie de Marchica. Des plus petits aux plus grands, les bateaux étaient là pour offrir une belle expérience aux participants et un magnifique spectacle aux visiteurs des plages de Saïdia, mais encore une fois, quasiment pas de vent ! Pourtant, l'équipe du voilier Breakaleg, n'a pas baissé les bras, et c'est encore une fois, ce voilier qui rentre en tête, en effectuant le trajet en 4h 30mn, suivi par ses compatriotes Joaquim Rodriguez et son équipe du Charro V et de l'Espagnol Tomas Espuche sur son bateau Tobarca. Plusieurs

concurrents ont baissé leurs voiles et ont fait place aux moteurs pour pouvoir arriver à temps à la baie.
Avec cette manifestation, les initiateurs visent à relancer une opération d'envergure, qui constitue une composante essentielle de la stratégie gouvernementale de développement du secteur touristique (Vision 2020). Cette première édition de la Régate a été l'occasion aussi de rapprocher la marina de Saïdia des ports européens voisins. Derrière ce souhait, c'est la promotion de la station qui est ciblée, via les sports nautiques.

Notons qu'avec des vents dominants est ou ouest, la pratique des nombreuses activités nautiques à voile peut prendre toute sa dimension à Marina Saïdia: planche à voile (wind surf), kite surf, voile légère et grande croisière... Les amateurs de sensations fortes peuvent s'en donner à cœur joie. Outre les activités à voile, la station pourrait initier des parties de pêche et des plongées sous-marines.

Ce sont au total près de 200 amateurs de voile qui ont participé à cette première édition. Ont regrette pourtant l'absence d'un équipage marocain, mais d'après les organisateurs, ce n'est que partie remise, car à partir de la 2e édition, l'annonce de cette compétition se fera plus tôt, voire tout au long de l'année, pour attirer un maximum de compétiteurs nationaux.

Parmi les concurrents de cette première édition, un équipage espagnol expérimenté, dont le skipper est un professionnel qui a participé à de grandes compétitions internationales et qui a survolé cette édition. José Luis Perez était tout sourire à son arrivée lors de la course de samedi, il n'a pas caché sa satisfaction avec son bateau «Breakaleg», un voilier habitué à la haute mer.

Cigare

par Antoine Delmas

COHIBA 1966

Édition limitée 2011

C'est en 1966 que ces puros, fumés uniquement jusqu'alors par Fidel Castro et ses proches (dont le Che, qui avait déclaré à Fidel qu'il n'avait jamais rien fumé de meilleur), connus comme « les cigares de Fidel », sont baptisés Cohiba. Aux côtés du long et fin cigare préféré de Fidel Castro, deux autres font leur apparition dans les années 68-69. Ce n'est qu'à la fin des années soixante-dix que Cohiba est introduit sur le marché.

En 1982, il était déjà le tabac le plus convoité du monde. La dénomination de cette marque est très ancienne : les premiers habitants de Cuba appelaient « Cohiba » le rouleau rustique de feuilles de solanacée qu'ils fumaient. Le tabac destiné à l'élaboration du Cohiba est très spécial. Il ne se développe pleinement que dans des riches vallées, très choisies, dans la zone de Vuelta Abajo, département de Pinar del Río.

En éditant le COHIBA 1966, la maison célèbre le 45e anniversaire de cette marque emblématique. Comme à l'accoutumée, HABANOS SA a retenu un format unique, afin de renforcer le caractère spécial de cet évènement.
Comme toutes les éditions limitées, les tabacs ont subi un vieillissement minimum de 2 ans et présentent une cape « maduro » caractéristique. Pour le COHIBA

Le cigare est un Cepo 52 (20,64 mm), à longueur 166 mm, présenté dans une Boîte Nature, avec une seule couche de 10 modules. Un cigare à déguster avec modération !

1966, les tabacs proviennent de la Vuelta Abajo - plaine de San Juan Y Martinez et de San Luis, réputée mondialement pour la culture des feuilles de cape.
D'ailleurs, ce cigare exclusif arbore une belle cape maduro chocolat. La fumée quant à elle, est ample et concentre des arômes boisés et épicés. La puissance n'est pas envahissante, elle laisse transparaître des notes de fruits secs et de fève de cacao. Parce que les cigares Cohiba subissent une troisième fermentation, les arômes sont donc plus affinés et le goudron et les autres produits nitrés sont éliminés au maximum.

Hightech

par Hicham Rehane

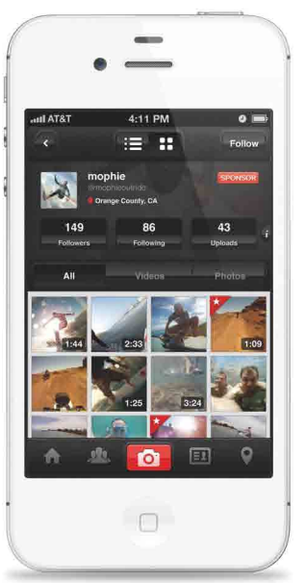
MOPHIE Outride

Résistant à l'eau et aux pourssières

Si vous pratiquez un sport extrême tel que le VTT de descente, le skateboard ou encore le surf et que vous cherchez à filmer vos exploits avec votre iPhone tout en le protégeant, le nouvel accessoire de la société californienne Mophie pourrait plus que vous intéresser.

En effet, Mophie l'entreprise connue pour ses fameuses coques de protection avec batteries intégrées pour iPhone a dévoilé son prochain accessoire pour iPhone 4 et 4S baptisé Outride.

Il s'agit en réalité d'un kit comprenant un étui boîtier, un système de fixation et également un convertisseur Fisheye (170 degrés) :
L'étui boîtier fabriqué en polycarbonate rend entièrement étanche l'iPhone. Outre la protection contre l'eau, l'iPhone sera protégé aussi contre les poussières et les éventuels impacts. Le Mophie Outride dispose d'un système de fixation afin de le monter par exemple sur le guidon d'un VTT de descente ou encore sur le casque d'un skateur. Ce kit Mophie Outride est composé également d'un objectif grand angle capable de couvrir un angle de champ de 170° permettant d'enregistrer des photographies ou vidéos dignes d'une caméra miniature dédiée aux sports extrêmes, telle qu'une GoPro.



Ce n'est pas tout, Mophie a aussi annoncé le lancement d'une application gratuite qui sera prochainement disponible sur l'App Store. Cette application spécifique à l'Outride sera une application type réseau social, qui permettra à ses utilisateurs de visualiser, éditer et partager les photographies et vidéos sur leurs profils une fois prises avec l'iPhone.

Le kit Mophie Outride compatible uniquement avec iPhone 4 et 4S sera disponible à la mi-septembre à un prix à partir de 130 dollars.

SEKTORUS
Watch Concept

Dernier concept sorti de l'imagination des designers du désormais très célèbre studio de design russe Art. Lebedev Studio, un petit clin d'oeil pour la « Sektorus Watch », un étonnant concept de montre bracelet qui propose une nouvelle manière de lire l'heure grâce à deux cadrans en demi lune. Etonnante du premier abord, mais plutôt réussie en matière de style.
Cette belle montre à quartz appelée « Montre Sektorus » dispose d'un corps en fusion avec la bande. Deux écrans biseautées mettent en valeur les heures et les minutes et les secondes séparément. La date apparaît dans une petite fenêtre. La bande est fabriquée à partir d'un matériau silicone souple et s'adapte à votre main confortablement. Le corps est entièrement en aluminium. Pour l'instant c'est juste un concept, mais peut-être bientôt, il sera disponible à l'achat.

MARINE DRONE
Pour nettoyer le fond des mers

Tout le monde sais désormais dans quel état se trouvent nos fonds marins, notamment sur les côtes de la Méditerranée, et qu'un gros nettoyage s'impose ... même si l'ampleur du travail est démesurée. Dans cette idée, le groupe de designer formé de Elie Ahovi, Adrien Lefebvre, Philomène Lambaere, Marion Wipliez, Quentin Sorel et Benjamin Lemoal ont imaginé cet étonnant concept de drone en forme de panier qui pourrait sillonner les mers avec de nombreux autres comme lui, pour y récupérer les différents déchets laissés par les hommes.

BANDIT 9
NERO Motorcycle

Ténébreuse à souhaits, découverte de cette très méchante Bandit9 Nero, un impressionnant projet dévoilé par le spécialiste chinois du custom Bandit9 Motorcycles basé à Pékin. Construite sur une base de Chang Jiang 750, entièrement transformée de manière artisanale avec de nouveaux gardes boue, un guidon, un échappement, une suspension ou encore un réservoir entièrement conçu à la main, et finalisée dans une teinte noir mat venant renforcer son côté brute. Un beau bijoux !

Evasion de rêve

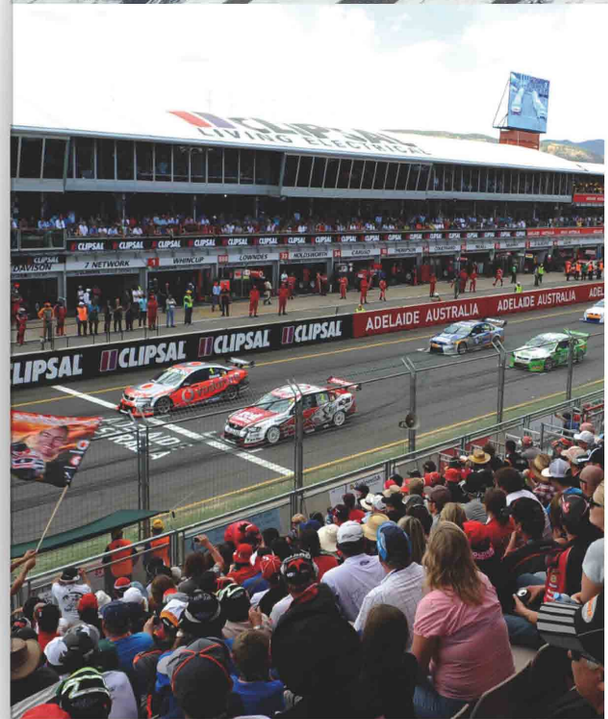
par Lina Mouafak

Mount Panorama **Bathurst**

Pour nos Gentlemen Drivers, nous avons choisi ce mois-ci d'aller au pays des koalas, pour découvrir, LE « circuit des circuits » ! Le Mount Panorama Circuit, un tracé légendaire, unique au monde, lieu de culte en Australie, où la course mobilise toute une nation devant sa télévision !

UNT
BAMA

Évasion de rêve



Le Mount Panorama, Motor Racing Circuit Bathurst est un circuit automobile situé à Bathurst, en Nouvelle-Galles-du-Sud. Le tracé mesure 6,213 km de long et utilise des routes de montagne habituellement ouvertes à la circulation automobile. Le circuit est assez déroutant, avec une différence d'élévation de 174 mètres entre ses points les plus hauts et les plus bas. Les voitures du V8 Supercars frôlent les 300 km/h en vitesse de pointe sur Conrod Straight. C'est ainsi que le Mount Panorama Circuit est considéré comme qui est l'un des plus beaux et plus difficiles circuits du monde, alliant parties techniques, ligne droite à pleine vitesse et forte dénivellation.

C'est à l'image du Nurburgring, un circuit de héros qui fait partie de ces lieux légendaires que tout fan de sports mécaniques se doit de connaître. Chaque année s'y déroule une course de 1.000km, le Bathurst 1000, qui est depuis les années 2000 une épreuve réservée aux monstrueux V8 Supercars.

La Bathurst 1000 est une course automobile par

équipe sur 1.000 km, sur des voitures équipées de moteur V8, qui se déroule en Australie dans la ville éponyme. La devise est : « Go hard or go home ». En raison des incidents violents qui ont émaillé la course lors des éditions précédentes, la consommation d'alcool dans l'enceinte du circuit est limitée à un pack de 24 bières ou 4 litres de vin par jour et par personne, durant les trois jours que dure « The great race »...

La course du Bathurst 1000 est un mythe, à plus d'un titre. D'une part elle existe depuis 1960, puis elle est un évènement majeur en Australie et attire environ 180.000 spectateurs et enfin, elle se déroule sur un des circuits les plus difficiles de la planète. Son surnom de The Great Race n'est pas usurpé, puisque les 1000 km à effectuer sur les sinuosités étroites du circuit du « Mount Panorama » sont un challenge pour tout pilote qui se respecte. Le tracé est hallucinant et serpente dans la montagne.

Lorsqu'il ne s'y déroule aucun événement sportif, les usagers peuvent circuler sur le circuit, dans un sens comme dans l'autre. Toutefois, la vitesse est limitée à 60 km/h et les patrouilles de police ne sont pas rares. Bref, le circuit de Bathurst est un must ! Regardez-y les meilleurs pilotes sur V8 du monde s'affronter pour le trophée nommé en l'honneur de feu Peter Brock. Surnommé roi de la montagne pour ses neuf victoires à Bathurst, Brock était le plus brillant pilote de l'histoire de la course.

Laissez-vous aller à votre passion pour les courses automobiles en Australie, et pour l'action chargée d'adrénaline, assistez à une véritable course d'endurance, le Bathurst 1000.

Qui a dit que l'Australie était à l'autre bout du monde ? Ne dit-on pas loin des yeux, loin du cœur ? Alors laissez votre passion vous emporter sur l'un des circuits les plus mythiques de l'histoire automobile !

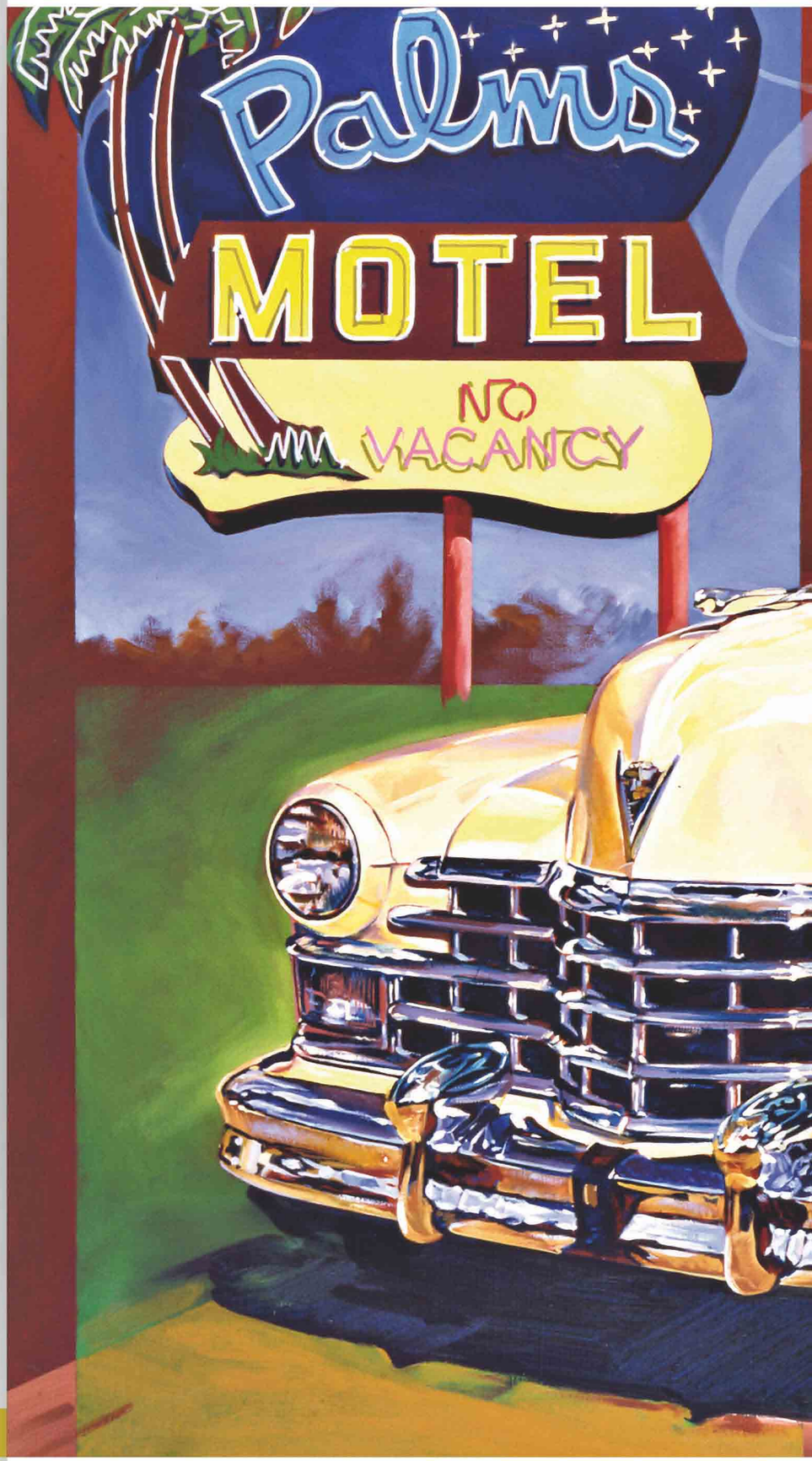
par Antoine Delmas

Jean-François Vautrin

1944 (Nancy - **France**)

1947 Né le 3 août à Nancy-France
1963 Ecole Nationale des Beaux Arts de Nancy
1966 CAFAS, Entre en deuxième année à l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs de Paris
1969 diplômé de l'ENSAD, section Industriel Design
1970 Première exposition de peintures au centre social de Vandoeuvre (Lorraine- France)
1982 Exposition Galerie IAC Place de Furstenberg Paris France
1983 Exposition Galerie IAC- Paris
1984 Exposition Théâtre de la Manufacture - Paris
1985 Exposition Galerie Jean Camion - Paris
Jean-François Vautrin expose jusqu'à aujourd'hui dans différente galerie en France

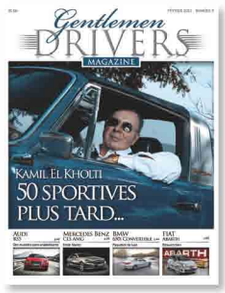
EXPOSE EN PERMANENCE A LA GALERIE VITESSE
48 RUE BERRI 75008 PARIS France
OUVERT DU MARDI AU SAMEDI DE 14 A 19 HEURES
GALERIEVITESSE@GMAIL.COM
WWW.GALERIEVITESSE.COM

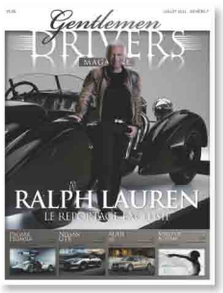


Jean-François VAUTRIN
Palms Motel
2004

adillac
Cadillac

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE





www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :
Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :.....

Prénom :.....

Adresse :.....

.....

Code Postal :.....**Ville :**.....

E-mail :.....

MODE DE PAIEMENT

J'ENVOIE UN CHÈQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition ☐ 1 an = 250 DH ☐ 2 ans : 450 DH

Gentlemen DRIVERS

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

Puriste.

La nouvelle Panamera GTS.

La sportivité à l'état pur. Incarnée par une Panamera. La barre n'est visiblement jamais placée assez haut, dans l'esprit des ingénieurs de Porsche. Pour construire une Panamera GTS, il fallait être animé par cette envie permanente du plaisir de conduire, que seuls recherchent les puristes. Une voiture Grand Tourisme, créée pour les vrais amateurs de voitures de sport.

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

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE