

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



JEAN VALVERDE

LE VÉTÉRAN

Mc Laren
MP 12C Spider
Enlève le haut

p.46

BMW
750 Li
Au pays des tsars

p.56

Audi
Q5 S
Baroudeur haute performance

p.66

Shelby
Le mythe

p.82





Rome, Piazza di Spagna. En pleine nuit.
Tandis qu'elle défile sous les étoiles.

LANCIA THEMA

QUAND LA QUALITÉ SE MARIE À LA BEAUTÉ.



Boîte automatique de série (avec palettes au volant sur version Exécutive)
Disponibles en 2 motorisations :
3.0 Multijet II Common Rail 239 cv et 3.6 Pentastar 286 cv



ELEGANZA IN MOVIMENTO.
Dal 1906.



Lancia Infomore
N° Eco 080100 1920

SUCCURSALE FIAT GROUP AUTOMOBILES MAROC S.A. : GRAND CASABLANCA : ITALCAR MAËRIF - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96 - ITALCAR MANDARONA - Tél. : 05 22 78 60 02. - MOHAMMEDIA LISA AUTO - Tél. : 05 23 32 12 08 / 09.
CONCESSIONNAIRES OU AGENTS LANCIA : CASABLANCA : MONZA MOTORS - Tél. : 05 22 31 63 02 / 05 22 31 59 02. RABAT : GMD - Tél. : 05 37 79 31 57. AGADIR : SABINA MOTORS - Tél. : 05 28 83 43 30 / 40.
MARRAKECH : AUTO HALL MARRAKECH - Tél. : 05 24 44 84 22. TANGER : AUTO HALL TANGER - Tél. : 05 39 95 11 11 / 05 39 95 17 17. EL JADIDA : JORFLASFAR AUTOMOBILE - Tél. : 05 23 34 05 32. KENITRA : VENICIA MOTORS - Tél. : 05 37 37 65 89.

FORFAIT MOBILE

Maroc Telecom



Forfaits Mobile Maroc Telecom, à chaque avantage, votre satisfaction !

Les heures de communication gratuites, offertes auparavant après épuisement de votre forfait, sont aujourd'hui incluses dans votre crédit principal dès la 1^{ère} minute.

Désormais, vous profiterez, en toute transparence, de la totalité de vos heures de communication, **gratuités incluses, 7j/7 et 24h/24 vers tous les numéros nationaux** (fixes et mobiles) et **vers l'international***.

Ainsi, le forfait 6h+3h dont 3h étaient valables le soir et le week-end après épuisement de votre forfait principal, devient **gratuitement un forfait de 9h, valable 24h/24, 7j/7** vers toutes les destinations nationales et internationales.

Et jusqu'au **31 octobre**, Maroc Telecom souhaite la bienvenue à tous ses nouveaux abonnés en leur offrant une réduction de **50% sur les tarifs de tous les forfaits Mobile pendant une durée de 3 mois !**

Les forfaits Mobile de Maroc Telecom, un univers d'avantages et privilèges !

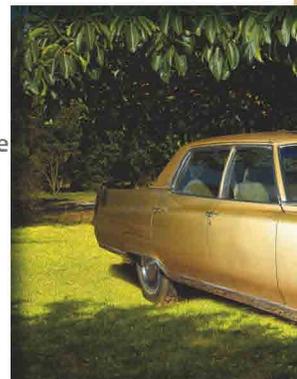
*Valable pour Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, Etats Unis d'Amérique, Finlande, France, Hollande (Pays Bas), Irlande, Italie, Luxembourg, Portugal (y compris Madère), Saint Marin (République ; Italie), Suède, Vatican, Royaume Uni.

www.iam.ma

Sommaire

06 **Motors**

- 06>10 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine/Khalid Nizar
12>16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine/Khalid Nizar
18 **ActuEvènement** Lancement Peugeot 208 par Amal Razine
20>21 **Essai** Astra OPC et GTC par Ahmed Kseibati
22>25 **Essai** Porsche Panamera et Cayenne GTS par Ahmed Kseibati
26>31 **ActuEvènement** Pebble Beach 2012 par Amal Razine
32>41 **ActuEvènement** Mondial de l'auto 2012 par Ahmed Kseibati et Amal Razine
42>45 **AutoConcept** Peugeot Onyx Concept par Youssef Bennour
46>49 **AutoException** McLaren MP4 12C Spider par Youssef Bennour
50>55 Range Rover : Distinction absolue par Amal Razine
56>61 BMW 750 Li : Au pays des tsars par Amal Razine
62>65 Lexus GS450H : Les japonais prennent les devants par Amal Razine
Audi Q5S : Baroudeur hautes performances par Youssef Bennour



72

Entretien du mois **Jean VALVERDE**

Le vétéran par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 82>88 **AutoLégende** Cobra : L'anglo-américaine qui crache du venin par Hamid Benmaarouf
90>91 **MotoException** MV Agusta Brutale 675 par Lina Mouafak
92>93 **BateauException** Alloy Yachts Vertigo par Lina Mouafak

94 **L'Homme**

- 94>95 **Montres** Graham Silverstone Stowe GMT par Lina Mouafak
96>97 **Culture** Victoria & Albert Museum par Lina Mouafak
98>99 **Sport d'élite** International Billfish Tournament par Lina Mouafak

100 **Lifestyle**

- 100>101 **Cigare** H.Upmann Magnum 50 par Antoine Delmas
102>103 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
104>107 **Evasion** Circuit Magny-Cours par Lina Mouafak
108>109 **Art** Jean-François Vautrin par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

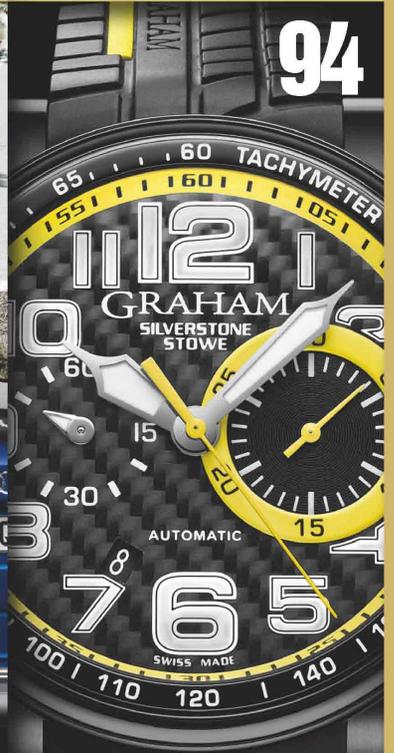
Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf - Paola Franghie** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et 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 - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931
www.gentlemendriversmag.com
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours



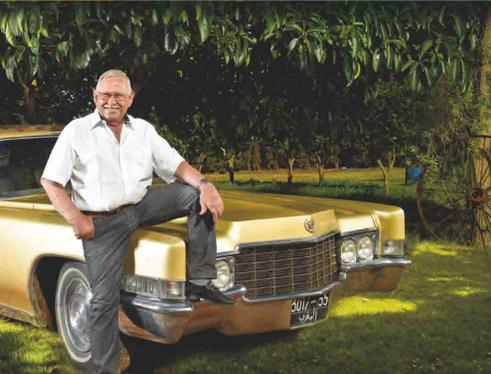
82



46



94



72



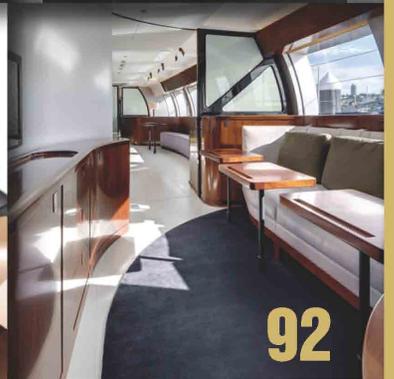
66



56



100



92

42



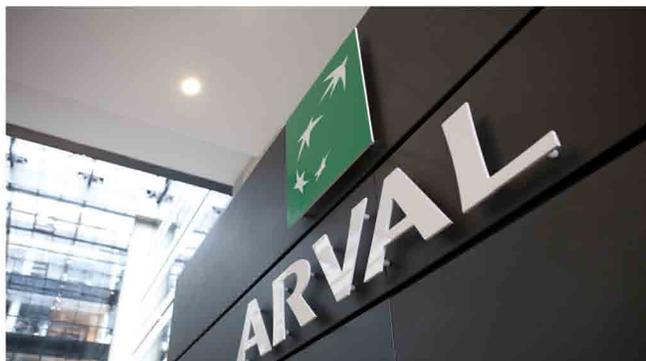
90



50

Arval Maroc Nouveau DG

Philippe Chabert est le nouveau patron d'Arval Maroc. Il succède à Mathias de Toldi, amené à diriger d'autres fonctions stratégiques au sein du groupe Arval. Le nouveau directeur général, 47 ans, marié et père de 3 enfants, a passé plus de 20 ans au sein du Groupe BNP Paribas, maison mère d'Arval. Il y a occupé plusieurs fonctions : responsable du service Risk management, planification et contrôle de gestion en



Italie, directeur général en Roumanie et responsable du développement des nouveaux marchés en Inde. La nouvelle mission de Philippe Chabert consiste à poursuivre le développement de l'entreprise dans le royaume. Elle se décline concrètement en deux axes de développement stratégiques. Primo, continuer à mettre la qualité du service fourni aux clients et conducteurs au centre des préoccupations de ses équipes. Secundo, asseoir Arval Maroc comme acteur impliqué dans la Responsabilité sociétale d'entreprise (RSE), en privilégiant un développement responsable et durable. Pour rappel, Arval Maroc, spécialisée dans la location longue durée de véhicules d'entreprise, détient une flotte de plus de 5.000 voitures louées en circulation.

Continental organise la 6^e édition du Conti 4X4 Trophy Morocco

Le manufacturier de pneumatiques Continental a organisé du 26 septembre au 1er octobre 2012, un voyage en Hummer, dans le désert marocain baptisé Conti 4X4 Trophy Morocco. Cette manifestation a connu la participation de clients internationaux de Continental en plus de l'équipe Jordanienne de Rallye des femmes, qui avait pris part

l'année dernière, au Rallye international du Qatar, où elle avait remporté la Coupe des femmes.

Emmanuel Claes, directeur général de la société Driving Experience s.a.r.l. et organisateur de Conti 4X4 Trophy Morocco, a expliqué que l'évènement n'est ni une course ni un rallye, mais une aventure extrêmement agréable dans le désert. Ouarzazate sera le point de départ des participants, dans des voitures 4x4 Hummer équipées de pneus General, une des plus grandes marques de Continental et plus précisément du Tyre Grabber AT2, dont le design de la bande de roulement est nouveau et innovant, renforçant la stabilité d'une manière révolutionnaire. «Le pneu se caractérise par une grande longévité ; il permet une conduite plus silencieuse et confortable et comporte un dessin des reliefs autonettoyant », a expliqué Martin Buday, directeur régional des ventes au Moyen-Orient et Afrique du Nord.

Pour rappel, Conti 4X4 Trophy Morocco est un évènement annuel qui avait commencé en 2007, avec plus de 1.500 participants à son actif, dont des clients et des distributeurs Continental venant d'Irlande, de Belgique, d'Espagne, de Grèce, d'Allemagne, de France, de Suisse et du Royaume-Uni.





CHANGEZ D'EPOQUE



CITROËN DS5

Dernière née de la Ligne DS, la CITROËN DS5 surprend par son style. Elle apparaît comme une véritable sculpture aérodynamique : son dessin fluide et tendu promet de grandes sensations dynamiques. Son sabre chromé, effilé de la pointe du projecteur jusqu'aux vitres avant, signe son style extérieur. Qu'ils soient diesel ou essence, les moteurs proposés pour la CITROËN DS5 sont tous dotés de boîtes de vitesses à 6 rapports : manuelles pilotées ou automatiques. Terriblement envoûtante, incroyablement séduisante et définitivement surprenante.

CITROËN DS5 à partir de 334 900 DHS TTC.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



Le groupe Renault indétrônable sur le marché marocain

Renault Maroc a consolidé sa position de leader en août dernier. Le concessionnaire a pu écouler en un seul mois 3.332 véhicules, portant ainsi sa part de marché à 36,3%. 1.980 véhicules vendus sont estampillés Dacia. C'est la marque la plus prisée par les Marocains. En août, sa part de marché s'est élevée à 21,6%. Quant à la marque au losange, ses ventes, toujours pour le même mois, étaient de l'ordre de 1.352 unités, soit une part de marché de 14,7%. Grâce aux performances de ses deux marques, Renault Maroc est le premier du classement des meilleures ventes de véhicules neufs depuis le début de l'année en cours. Le Groupe a réalisé 32.191 ventes, soit une progression de 14,7% sur une année glissante. À fin août, le groupe détient une part de marché cumulée de 36,6%. Bien évidemment, cette performance est enregistrée grâce aux réalisations de ses deux marques. Les modèles Dacia ont trouvé 18.361 preneurs, représentant une croissance des ventes de 18,5% en une année et une part de marché de 20,9%. Les ventes de Renault n'ont pas déçu non plus. La marque a vendu 13.830 véhicules depuis le début de l'année, soit 15,7% de part de marché.

Pneurama inaugure son premier centre pneumatique



Pneurama, l'importateur exclusif au Maroc des pneus Pirelli, a ouvert en juillet dernier son premier centre pneumatique. Situé à Casablanca au Boulevard Moulay Ismaïl, il est l'un des plus grands du royaume. Il s'étale sur 2.000 m² et dispose de 15 pistes de montages équipées. L'offre de ce centre moderne comprend aussi un « Box VIP high performances », un « Box run-flat », sans oublier l'équilibrage blue light et le gonflage à l'azote. La réparation

tubeless et de jantes aluminium est également au menu. Ce centre est destiné aussi bien aux particuliers qu'aux entreprises. Toutefois, son management table beaucoup plus sur les clients de passage. « D'autres centres du même genre vont voir le jour dans des villes telles que Marrakech, Tanger et Agadir », apprend-on auprès d'une source bien informée au sein de Pneurama. Et d'ajouter : « Les travaux de construction et d'aménagement sont en cours dans certaines d'entre elles ». Pour rappel, le groupe italien Pirelli est très impliqué dans le design, le développement, la production et le marketing de pneumatiques destinés à différents types de véhicules.

Jean-Frédéric Piotin annonce son départ



Après deux années passées à la tête de Renault Maroc, Jean-Frédéric Piotin vient d'annoncer son départ. Il devrait occuper de nouvelles fonctions hors du Groupe, après 35 ans de bons et loyaux services en son sein. Celui qui avait intégré Renault en tant que vendeur en 1977 a su gravir les échelons jusqu'à être nommé à la tête de la filiale marocaine. Pour le remplacer, c'est Stéphane Galoustian, PDG de Renault Algérie qui a été choisi et qui prendra ses fonctions le 1er octobre prochain. Ce dernier a permis à la marque au losange d'être leader chez nos voisins algériens avec des records de ventes. Stéphane Galoustian a tenu les promesses qu'il avait faites il y a 7 ans lors de sa prise de fonction. Il a notamment travaillé sur l'extension et le développement du réseau, avec plus d'une soixantaine d'agents, l'édification de la succursale de Oued Smar, le magasin central de pièces de rechange et l'Académie Renault. En venant au Maroc, il trouvera un groupe en pleine forme, qui domine le marché depuis un moment déjà.

À l'achat de cette télé... Gagnez un GALAXY S III Qui dit mieux ?

LED 55"

SMART TV 55ES8000/7500



GALAXY S III



Et beaucoup plus d'offres...

LED 40" UA40EH5000



OFFERT

Home cinema HT-E320

6 390 Dhs

LED 32" UA32EH4000



OFFERT

DVD-E360

3 990 Dhs

LED 46" UA46EH5000



OFFERT

Audio Dock DA-E550

8 990 Dhs

Samsung Call Center
080 100 22 55



(*) Offre valable jusqu'à fin Novembre 2012 chez les magasins participants et dans la limite du stock disponible. Gains en fonction du modèle du produit. Photos non contractuelles.

Audi A1

La ville pour terrain de jeu

Si l'Audi A1 est une citadine dont le statut est incontesté, elle a tout de même tenu à affirmer davantage son côté urbain, au moment du lancement de la Sportback sur notre marché. En effet, la version 5 portes qui conserve toutes les caractéristiques de la 3 portes ainsi que ses dimensions qui n'évoluent que de quelques millimètres, a réservé au public marocain une campagne de communication bien particulière. Conscient de l'ampleur des réseaux sociaux, Audi Maroc a lancé, en collaboration avec Alias Community, la campagne « City Like » sur Facebook notamment et a invité ses fans à participer à un jeu concours photos dont le thème est : « Une ville, un regard... ». Organisé du 18 juillet au 13 septembre, le concours a connu la participation de près de 500 fans de la marque et une quinzaine d'entre eux se sont vu décerner des prix dans 3 catégories différentes. Grâce à cette opération, Audi Maroc a enregistré un taux de progression de 153% en deux mois seulement.



Honda Insight

La Prius a (enfin) une rivale

Alors que jusque-là, la Toyota Prius faisait cavalier seul sur notre marché, elle a aujourd'hui une concurrente, dont les arguments ne manquent pas pour séduire le public, à la recherche de nouvelles alternatives. Univers Motors a décidé, en effet d'importer la nouvelle Honda Insight sur notre marché, bien que le système de motorisation hybride ne soit pas encore très connu du public. En introduisant l'Insight, Honda veut également élargir sa gamme au Maroc. Équipée du système d'assistance moteur intégrée (IMA), elle combine un moteur thermique à 4-cylindres à un moteur électrique, ce qui lui permet d'afficher des émissions de CO2 en dessous des 100 g/km, mais surtout

une consommation très raisonnable se situant autour des 4,1 l/100 km. Pour son lancement, elle sera disponible en une seule finition uniquement, richement équipée et dans différents coloris, au prix de 269.000 DH.



Fiat 500

Des prix revus à la baisse

La Fiat 500 a séduit les Marocains dès qu'elle a posé sa première roue sur notre sol. Conscient de la forte demande du public, lors de l'Auto Expo, notamment, Fiat Maroc a décidé de baisser les prix du pot de yaourt qui fait de plus en plus d'adeptes. En effet, le prix de la petite 500 démarre à 129.000 DH pour la version Clim alors qu'il se situe autour de 149.000 DH pour la Lounge, tandis qu'il faut ajouter 25.000 DH pour la même version en diesel. Pour enrichir sa gamme, qui compte déjà plusieurs déclinaisons, elle aura bientôt droit, en novembre plus exactement, à une nouvelle série signée Gucci, qui ne manquera pas de plaire à ces dames. La 500 by Gucci sera disponible à 200.000 DH et il faudra compter 220.000 DH pour la Gucci Cab. Les prix de l'Abarth ont également été revus, puisqu'elle coûte désormais 249.000 DH. Le cabriolet est à 279.000 DH.



VOIE EXCLUSIVEMENT RÉSERVÉE AU TRAMWAY



**Il ne faut pas circuler,
stationner ou se promener
sur la voie du tramway !**

Avec l'arrivée du tramway à Casablanca, apprenons ensemble la nouvelle signalétique ! Regardez bien ce panneau d'affichage. Il indique que la voie est réservée au Tramway. Pour votre sécurité, vous ne devez jamais circuler, stationner ou vous promener sur cette voie !

Le tramway va changer la ville, changeons nos comportements !



www.facebook.com/casatram

APPRENONS ENSEMBLE

**le Code
du tramway!**



casa tramway
www.casatramway.ma

Ford accélère son développement commercial en Europe



Les distributeurs automobiles en Europe n'ont qu'à bien se tenir. Ford Motor Company a révélé au début de septembre son offensive produit sur le continent. C'est de sa stratégie de gamme globale One Ford qu'il s'agit. Une politique commerciale qui est en train de faire ses preuves en Amérique du Nord. Dans ce cadre, Ford Europe a annoncé de nombreuses nouveautés, à commencer par la nouvelle Fiesta, version restylée de la citadine la plus vendue d'Europe, qui sera commercialisée cette année. 2013 verra l'arrivée de sa déclinaison sportive, la Fiesta ST. Au programme également, la nouvelle Mondeo, considérée par le constructeur comme l'évolution plus haut de gamme de la grande berline Ford. Elle est dotée de technologies innovantes et du 3-cylindres 1,0 litre EcoBoost, le plus petit moteur disponible sur ce segment. La gamme des SUV de Ford Europe sera aussi enrichie. Le nouveau Kuga sera commercialisé avant la fin de l'année. Le petit EcoSport suivra d'ici dix-huit mois et, plus tard, l'Edge, un modèle plus grand et plus haut de gamme. Quant à la gamme des utilitaires, elle sera renouvelée dans les deux prochaines



années, avec l'arrivée des Ford Transit, Transit Custom, Transit Connect, Transit Courier et des minibus Tourneo. Et ce n'est pas tout. L'icône des sportives américaines, la Mustang, rejoindra prochainement les showrooms de Ford en Europe.

CFAO dans le giron de Toyota

Toyota Tsusho Corporation (TTC) est sur le point de mettre la main sur CFAO, le spécialiste de la distribution automobile et pharmaceutique en Afrique et Outre-mer. Après l'acquisition fin juillet dernier d'un premier bloc de 29,8% du capital auprès de PPR (Pinault - Printemps La Redoute), TTC a décidé en date du 28 août de lancer une offre publique d'achat (OPA) sur le reste du capital de CFAO. Le prix de l'OPA sera de 37,50 euros par action, correspondant au même prix payé au groupe français PPR, soit une valorisation de CFAO à 2,3 milliards d'euros. L'ancien principal actionnaire de CFAO (PPR) s'est déjà engagé à apporter à l'OPA les 12,2% qu'il détient encore.



CFAO

L'engagement n'est révocable qu'en cas d'offre concurrente. La mise en œuvre de cette OPA sera subordonnée à l'avis de conformité de l'Autorité des marchés financiers, et l'offre sera conditionnée par l'approbation de l'opération par les autorités européennes de la concurrence. Cette acquisition cadre parfaitement avec la stratégie de développement de TTC. La filiale diversifiée du groupe japonais Toyota cherche en effet à développer un portefeuille d'activités équilibré entre ses trois grandes divisions Mobility, Life & Community and Earth & Resources, via une présence internationale. Les trois domaines d'activités de CFAO (distribution automobile, pharmaceutique, et de biens de consommation et d'équipement) s'inscrivent parfaitement dans le portefeuille de TTC. Celle-ci réalise un chiffre d'affaires de 74 milliards de dollars. Sa capitalisation boursière s'élève à 7,3 milliards de dollars.



Série Limitée
suréquipée



PRADO
ADVENTURE
399 900 DH

LES TOYOT'ENTATIONS



AYGO
96 000 DH
99 000 DH



YARIS
119 900 DH
132 900 DH



AURIS DIESEL CLIM
186 900 DH
213 900 DH

AURIS HYBRIDE
229 000 DH
256 000 DH

Dans la limite des stocks disponibles. Prix sans peinture métallisée.

Photos non contractuelles.



Numéro Eco
080 200 8100
www.toyota.co.ma

Rejoignez-nous sur



Offre valable jusqu'au 31 Octobre 2012

Today
Tomorrow
Toyota

Loeb s'impose pour la 9^e fois



Sébastien Loeb et son co-pilote Daniel Elena viennent de battre leur propre record du plus grand nombre de victoires sur une même épreuve en Allemagne, en remportant une neuvième victoire à Trèves, lors des dix dernières éditions. Alors que l'équipe Citroën a, une fois encore, dominé dès les premiers kilomètres, les principaux rivaux de Loeb ont vu leurs chances réduites dans le camp militaire de Panzerplatte, après plusieurs erreurs commises. Le Français a pu confirmer son avantage lors de la deuxième étape, avec près de deux minutes d'avance sur Latvala. Vainqueur de trois des six spéciales du jour, l'Alsacien n'a commis aucune faute et a su parfaitement gérer ses pneumatiques, ce qui n'a pas manqué d'agacer ses adversaires, notamment Latvala, qui a déclaré : « Cet homme-là doit vraiment être né sous une bonne étoile ». En effet, en plus de son talent, la bonne étoile de Sébastien Loeb, parti au petit matin, lui a permis d'éviter les averses qui ont perturbé l'épreuve.

Formule E Lancement en 2014

La FIA a annoncé le lancement en 2014 de la Formule E. Ce nouveau championnat de monoplace à propulsion électrique, se veut le plus vert possible et prétend également à être une vitrine technologique. Pas d'essence, ni de bruits de moteurs assourdissants, l'ambition de la Formule E, c'est d'attirer les grands groupes et en particulier les constructeurs, pour qui l'électrique est un

enjeu majeur. Il ne s'agit pas d'une formule monotype en matière de motorisation électrique ; la concurrence entre chacune des marques impliquées doit pousser à l'innovation, à l'image de ce qui se fait en Formule 1. À cet effet, le PDG de Formula E Holdings a clairement défini le deuxième objectif de la Formule E, qui serait amenée à devenir un cadre pour la recherche et le développement du véhicule électrique. Actuellement en négociation avec plusieurs grandes marques, les promoteurs de la Formule E espèrent commencer la saison 2014 avec 10 équipes et 20 pilotes. Il ne reste donc plus qu'à convertir un public habitué aux bruits de moteur à un public pouvant apprécier le silence des monoplace électriques.

Lewis Hamilton Bientôt chez Mercedes?



Le pilote britannique de McLaren fait toujours parler de lui. Après un incident avec son coéquipier (Jenson Button), lors du Grand Prix de Belgique, Lewis Hamilton est aujourd'hui sujet de rumeurs qui le disent en négociation avec Mercedes pour remplacer Michael Schumacher. C'est le journaliste de la BBC, Eddie Jordan, qui est à l'origine de cette rumeur, puisqu'il a déclaré que Bernie Ecclestone lui a confié que Hamilton s'était mis d'accord avec Mercedes pour prendre la place du septuple champion du monde. Cette information, qui n'est pas encore vérifiée, intervient à un moment où des tensions persistent entre le Britannique et son équipe, allant même jusqu'à dire dans une interview qu'il était difficile d'être couronné avec une voiture de m... D'ailleurs, quand la question concernant s'il savait pour qui il roulerait en 2013, Hamilton a sorti un non sec à l'assemblée. Pour son co-équipier, vainqueur en Belgique, c'est le bon sens qui prévaudra et Lewis Hamilton restera chez McLaren. Une affaire à suivre !

100 Ans

AUTO HALL - FORD
AU MAROC

Les 100 ans de Ford Maroc, une occasion qui se fête !

Ford célèbre ses 100 ans au Maroc ! Et si notre passion et notre expérience nous ont permis de constamment vous proposer des véhicules fiables et performants, c'est grâce à votre confiance que nous fêtons aujourd'hui cette date historique, en prenant l'engagement de continuer à vous servir avec la même détermination !
À l'occasion de nos 100 ans au Maroc, profitez d'offres exceptionnelles dans tous nos showrooms !



Ford Kuga 2012



Ford VB - Marrazate 1935



FORD KUGA

à partir de **269 000^{Dh}**

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Abdelmoumen : 05 22 86 36 32
- Rabat : 05 37 72 58 46
- Meknès : 05 35 55 12 20
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Kénitra : 05 37 37 99 66
- Tanger 1 : 05 39 95 11 11
- Tanger 2 : 05 39 39 40 56
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Fès : 05 35 62 59 51
- Oujda : 05 36 52 40 20
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
- Marrakech 2 : 05 24 35 47 20
- Settat : 05 23 72 00 81
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- Safi : 05 24 46 28 10
- Chemaia : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 35 37 74
- Attaouia : 05 24 23 58 99
- Agadir : 05 28 84 29 95
- Dakhla : 05 61 95 27 96



Go Further

Rolls Royce De nouveaux records en Chine



Grâce à ses ventes, qui ne cessent de croître en Asie, Rolls Royce prévoit, pour la deuxième année consécutive des profits records. En 2011, ce sont plus de 3.500 véhicules qui avaient trouvé preneur dans les quatre coins du monde. Le dernier record établi par la marque remonte à 1978, mais si elle affiche de si bons résultats ces dernières années, c'est principalement grâce à la Chine, qui est devenu le premier marché mondial de la firme de Goodwood. Les ventes asiatiques ont même conduit Rolls Royce à entamer une campagne d'implantation de nouvelles succursales au Japon et en Thaïlande, notamment. Poursuivant son opération séduction en Asie, la marque anglaise, à l'instar d'autres marques de voitures de luxe, propose des modèles exclusifs comme la Phantom « Year of the Dragon ». L'Asie représente désormais 40% des ventes de la firme de Goodwood, alors que les États-Unis, qui étaient longtemps en tête, ont été relégués au second plan, avec 30%. L'Europe et le Moyen-Orient, quant à eux, représentent 15% des ventes.

Ford Mustang En Europe, grâce au «One Ford»

Alors que la marque réservait certains modèles comme la Mustang au marché américain, elle en fait aujourd'hui profiter les marchés européens, grâce au programme « One Ford », qui vise l'harmonisation du plan produit au

niveau mondial. Le principal objectif de ce programme est bien évidemment la réduction des coûts de développement et la réalisation d'économies d'échelle. Cette stratégie a fait ses preuves à travers la commercialisation des dernières Fiesta et Focus et bientôt la Mondeo, dont la sœur jumelle chez l'Oncle Sam n'est autre que la Fusion. D'autres modèles comme l'Ecosport ou encore l'Edge s'ouvriront à de nouveaux publics, mais le modèle qui ravira le plus les Européens et dont ils ont été privés est sans conteste la Mustang. Inutile de chercher à l'avance mille et un chemins détournés pour en importer une, la Stang, pour les intimes, sera commercialisée sur le vieux continent et pourra enfin affronter sa rivale de toujours, la Chevrolet Camaro. Toutefois, pour assister à ce duel de muscles, il faudra attendre 2014, date prévue pour le lancement de la Mustang en Europe.

Ferrari à Silverstone Une parade record



Après la parade de 490 voitures sur la piste de course de Fuji en 2008, Ferrari a organisé un nouveau rassemblement gigantesque pour entrer dans le livre Guinness des records. En effet, la marque au cheval cabré a rassemblé plus de 964 voitures sur le légendaire circuit de Silverstone. En tête de file, c'est le pilote brésilien, Felipe Massa qui a pris le volant de la 458 Spider. Cet événement, qui a été préparé en collaboration avec le British Ferrari Owners' Club, a été l'occasion de collecter des fonds au profit de « BEN », pour ceux qui travaillent ou ont travaillé dans les secteurs de l'automobile et connexes, ainsi que leurs familles, à raison de 5 livres pour chaque voiture participant à la parade. L'événement a, également, accueilli le Ferrari Challenge Trofeo Pirelli Europe, ainsi que des sessions dédiées aux monoplaces historiques, gérés par le département F1 Clienti et l'exclusif Ferrari FXX et 599XX. Il y a eu un moment fort au moment de la prise en main de la F60 par Marc Gené, le coach spécial des conducteurs sur les programmes Clienti F1.

Pack Auto Fonctionnaires

à partir de
220
Dhs TTC/mois*



**Pack Auto
Fonctionnaires**

**Vous êtes fonctionnaire et vous cherchez
une assurance auto qui s'adapte à vos besoins ?**



**Pour vous et rien que
pour vous, AXA a conçu
un pack à un prix attractif
que vous pouvez régler en
plusieurs mensualités,
sans frais**.**

Avec le pack spécial fonctionnaires, profitez d'une assurance auto dédiée, à un tarif adapté à votre budget, que vous pouvez régler librement en plusieurs mensualités, sans frais**.

Bénéficiez également de plusieurs garanties offertes, telles que la Défense et Recours, la Protection Familiale du Conducteur et des Passagers, la Perte Financière et l'Incendie pour toute souscription de la garantie Vol.

Avec AXA, gagnez à être mieux couvert.



Appelez le
05 20 43 95 30



Connectez-vous sur
www.axa.ma



Contactez votre
intermédiaire AXA

réinventons /
l'assurance auto



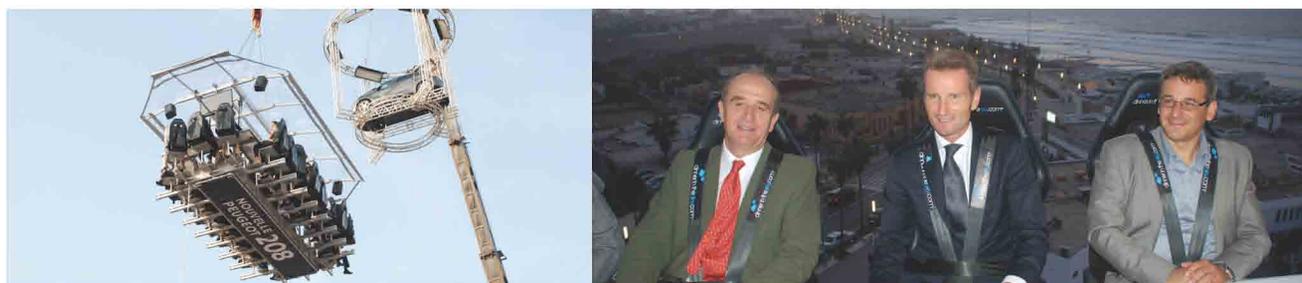
*Offre soumise à conditions : pour toute souscription d'un pack auto avec la mensualisation de la prime sur 12 mois. Pack comprenant RC, Protection Familiale du Conducteur et des Passagers, Défense et Recours, Vol, Incendie, Bris de Glaces, Collision. Prix ne comprenant pas les frais de timbre et d'attestation. **Pour toute souscription d'un an. Mensualisation ouverte aux intermédiaires bénéficiant de la plateforme de réservation CNT. AXA Assurance Maroc, entreprise régie par la loi n°17-99 portant code des assurances. Selon les dispositions en vigueur et les conditions générales et particulières qui régissent votre contrat d'assurance auto.

Evènement

par Amal Razine

Peugeot 208 Présentation vertigineuse

Pour son lancement au Maroc, la Peugeot 208 est littéralement au-dessus de toutes ses concurrentes. Commercialisée depuis quelques mois en Europe, la nouvelle lionne devait marquer le coup pour son introduction chez nous. C'est à présent chose faite, avec l'art et la manière.



En effet, Sopriam a réservé à ses convives une expérience inédite à l'occasion de ce lancement. Une expérience aérienne à l'état pur, puisque les journalistes conviés à la conférence de presse se sont retrouvés à 50 mètres du sol, installés sur des sièges baquets et minutieusement attachés par des harnais. Cette première au Maroc a permis à Peugeot de marquer le coup et comme l'a d'ailleurs dit Mr Loïc Morin, Pdg de Sopriam : « À voiture unique, lancement unique ». Pour ne pas être quittée du regard, la star de la journée a aussi eu droit à un décollage, pour passer un bon moment dans les airs, ce qui n'a pas manqué d'attirer l'attention des passants intrigués.

C'est donc dans les airs que la présentation de la Peugeot 208 s'est tenue et il s'en est suivi, après une petite pause terrestre, un autre décollage, pour le premier déjeuner dans le ciel en compagnie de l'équipe Peugeot. Autant dire qu'il ne fallait pas avoir le vertige.

Cette conférence animée par Hatim Bouazzar, directeur marketing de Sopriam, restera dans les annales, ainsi que les esprits pendant très longtemps, est à la hauteur des ambitions de Peugeot au Maroc. Le succès rencontré chez le voisin algérien y est, en partie, pour quelque chose, puisque 1.300 commandes ont été enregistrées en une journée seulement, un chiffre qu'espèrent dépasser les équipes de la marque au lion sur notre marché.

Pour cela, la 208 peut notamment compter sur son look pour séduire une clientèle jeune, féminine, mais surtout dynamique. Pour cela, les designers ont bien suivi le cahier des charges, qui a mis l'accent sur l'agilité,

la sensualité, l'intuitivité, le côté athlétique, mais qui veut également marquer le saut de génération.

Esthétiquement, elle affiche une face avant au regard félin et qui se veut plus moderne. Interprétant les nouveaux codes stylistiques de la marque, la 208 arbore une calandre flottante, qui semble se détacher de la carrosserie et a droit sur certaines versions à des diodes et à un guide lumineux pour accentuer davantage son regard. Contrairement aux autres modèles de la Série 200, qui ne cessaient de gagner en dimensions, la petite dernière a, quant à elle, perdu 7 centimètres, pour mieux répondre aux nouvelles attentes des clients, qui ont de plus en plus de mal avec les grosses voitures en ville.

L'autre argument de la 208 est son habitacle spacieux avant tout, mais qui fait le plein de technologies pour le plus grand bonheur des futurs acquéreurs et la principale attraction à bord est sans conteste l'écran tactile, qui regroupe l'essentiel des commandes.

Pour son lancement sur notre marché, la nouvelle lionne, en 5 portes pour le moment, est disponible en trois finitions : Accès, Active et Allure, avec trois motorisations. En essence, elle est animée par le 1,2 vti de 82 ch, alors qu'en diesel le 1,6 HDI est décliné en 75 ch et 90 ch. Que les plus nostalgiques et les plus sportifs se rassurent, puisque la GTI, qui vient d'être lancée en Europe, sera également importée, mais un peu plus tard dans l'année.

Proposée à partir de 139.900 DH en essence et 159.900 DH en diesel, la 208 fait déjà tourner des têtes et a donné le vertige à bien plus d'un, preuves à l'appui.

LET YOUR BODY DRIVE



*Consommation extra-urbaine.

Laissez votre corps reprendre le pouvoir et comparez...
Consommation de 3,4 l/km, émissions de CO² de 99 g/km*

Équipée de matériaux recyclés et grâce à son poids optimisé, la nouvelle Peugeot 208 garantit une consommation réduite et de faibles émissions de CO².

Mettez vos sens à l'épreuve et laissez votre corps prendre le contrôle en testant la nouvelle Peugeot 208. Une vraie promesse de séduction !

Photo non contractuelle. **Source AIVAM Août 2012.

LA NOUVELLE PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Astra OPC Astra GTC

L'Opel autrement

Gentlemen Drivers Magazine est parti ce mois-ci en Allemagne pour essayer deux modèles de la marque au blitz. Il s'agit de l'Opel Astra OPC de 280 ch et de l'Opel Astra GTC BiTurbo développant 195 ch. Tour d'horizon de leurs performances sur route, à vitesse illimitée.

Opel frappe fort, voire très fort, avec son Astra OPC. Cette sportive à 280 ch est la plus puissante de la gamme Astra. Elle est équipée d'un moteur essence turbo à injection directe de 2.0 litres. Son couple est pour le moins impressionnant, en raison de ses 400 Nm. L'OPC (Opel Performance Center) est l'Astra la plus rapide de l'histoire de la firme au blitz ! Elle peut atteindre une vitesse de pointe de 250 km/h. Le

0-100 km/h est obtenu en seulement 6 secondes. Le nouveau né du constructeur allemand a de quoi faire frémir ses concurrents : Volkswagen Scirocco R, Golf R, Renault Mégane RS et autres Audi S3. En outre, son comportement sur la route ne déçoit certes pas. Gentlemen Drivers Magazine l'a essayé pour vous sur route à vitesse illimitée en Allemagne. La direction de l'Astra OPC est ultra précise, même à grande





vitesse. Son freinage est pour le moins époustoufflant. Son châssis réservé rien que pour elle, couplé à un différentiel à glissement limité, lui assure une très bonne tenue de route. Ce n'est pas tout. En jetant un coup d'œil sur son intérieur, une conclusion s'impose : le constructeur allemand n'a pas fait dans la demimesure pour que son OPC se taille une place de choix sur le segment des voitures sportives. Ce modèle est doté d'une excellente finition. Sièges, volant... la touche sportive est omniprésente, sans oublier des inserts en aluminium. Côté design, on ne peut qu'apprécier les appendices aérodynamiques de l'OPC. Idem pour ses boucliers avant et arrière, ainsi que ses jupes latérales. Ses lignes sont bien évidemment sportives.

Si vous n'êtes pas un adepte des moteurs à essence, vous pouvez opter pour la cousine de l'OPC : la GTC, révélée en août dernier, où sport rime avec diesel. Elle-aussi, nous l'avons essayée. Son moteur est le 2.0 BiTurbo CDTI de 195 ch, qui développe 400 Nm de couple. Mais ses 320 Nm sont disponibles dès 1.250 tr/mn. Il est considéré comme le plus puissant diesel sur une Astra et, tenez-vous bien, la compacte diesel la plus puissante du marché. Mais la tant attendue BMW 125d de 218 ch risque de bousculer ce classement. En attendant, le moteur 4 cylindres de la GTC BiTurbo lui permet d'être la plus rapide de toutes les Astra diesel, avec une vitesse de pointe revendiquée de 223 km/h. Sa consommation mixte est de l'ordre de 4,9 l/100 km pour 129 g/km de CO₂, ce qui fait d'elle une voiture plus écolo que la Mazda 3 (5,4 l et 144 g) et la Golf (5,1 l et 134 g). L'Opel GTC est par ailleurs dotée d'un pare-brise avant panoramique, unique dans sa catégorie, et qui donne une sensation de luminosité très agréable dans l'habitacle. Sa calandre la différencie également du reste de la gamme. Cerise sur le gâteau, son bouclier et sa double sortie d'échappement ne vous laisseront pas indifférents.



Motors

Essai

par Ahmed Kselbati



Porsche Panamera Cayenne GTS

La chevauchée
sauvage



Il suffit de trois lettres pour vous transformer une Porsche ! Cela a été prouvé, une fois encore, grâce au sigle GTS apposé sur les Panamera et autre Cayenne qui s'en retrouvent profondément transformées. Bien plus qu'un simple badge, le GTS est avant tout une philosophie permettant aux clients à la recherche d'une alternative entre le S et le Turbo de trouver leur bonheur. Conviés par Porsche dans l'arrière pays de Lisbonne au Portugal, nous avons eu l'occasion mais surtout l'immense plaisir d'essayer ces deux modèles si exceptionnels qu'ils en deviennent frustrants, tant ils n'ont rien à se reprocher !

Ne cessant d'étendre sa gamme pour répondre aux attentes de son public, Porsche lui offre aujourd'hui une palette de choix très large, tant au niveau des modèles qu'au niveau des versions et motorisations. C'est notamment le cas de la GTS, qui vient se situer entre la version S et la version Turbo, que ce soit pour le Cayenne ou la Panamera. Ces deux modèles justement ont été présentés à la presse internationale au Portugal et se sont prêtés au jeu des test drives avec beaucoup de succès, avouons le.

C'est à bord du Cayenne GTS que nous avons démarré nos essais dans la région de Lisbonne sur autoroute, puisque rares sont les acheteurs qui iront s'aventurer dans des terrains cabossés au risque de malmener le sportif chic. Face au Cayenne GTS, on ne peut rester de marbre face à son agressivité et à sa sportivité exaspérée. Il affiche notamment des ailes avant typées et un bossage de capot soulignant ses intentions. La poupe également est distinctive de cette version, qui se veut sportive, certes, mais moins que sa déclinaison Turbo. Elle intègre notamment un becquet qui rappelle une certaine Carrera GT à travers ses deux renflements.

Dès l'ouverture de la portière, on se retrouve au cœur de l'esprit Porsche. Le poste de pilotage est orienté vers le conducteur avec un tableau de bord typique de la marque et un nouveau volant. Les 5 instruments ronds qui se détachent de l'affichage multifonction offrent une meilleure visibilité et un effet esthétique garanti.

Mais c'est grâce à son moteur que le Cayenne GTS nous a particulièrement séduit. Sur les routes portugaises, le V8 de 420 ch et l'incontournable boîte Tiptronic S à huit rapports nous ont offert de belles sensations. Le pied droit ne s'est pas fait prier et la cavalerie a toujours répondu présente. Dynamique et faisant preuve de sportivité, il a tout naturellement tenu ses promesses, ce qui n'est pas pour déplaire aux clients qui trouvaient les 500 ch de la Turbo excessifs, mais ceux de la S pas assez suffisants.

Après cette escapade au volant du SUV luxueux à la sportivité affirmée, il est temps de passer à la familiale de Stuttgart, qui ne cache pas non plus ses intentions sportives, son blason GTS étant là pour le confirmer.

Décidément, les routes portugaises se sont révélées être un bon terrain de jeu pour nos sportives allemandes, dont la cavalerie a pu s'exprimer librement, au triple galop. Esthétiquement, la Panamera GTS conserve bien évidemment ses caractéristiques, mais va au bout de sa sportivité, avec une ligne encore plus basse pour se rapprocher davantage de la route. À l'avant, le bouclier Sport Design intègre deux grandes entrées d'air latérales qui desservent deux modules de filtres à air supplémentaires, spécifiquement GTS. Pour ce qui est des sorties d'air latérales, elles sont peintes



*Tout comme
le Cayenne, la
Panamera GTS est
équipée d'un V8 qui
voit cette fois sa
puissance passer à
430 ch et son couple
à 520 Nm*



en noir finition brillante, tout comme les baguettes d'encadrement des vitres latérales, les gicleurs de lave-phares, la baguette décorative du capot arrière et le diffuseur. À l'intérieur de cette familiale hors norme, le cuir et l'alcantara sont partout. Dans notre version d'essai comme dans toutes les autres finitions, nous avons eu droit au volant Sport Design à palettes en alliage léger, puisqu'il est proposé de série. Les appuie-tête des quatre sièges portent l'inscription «GTS» brodée. Tout comme le Cayenne, la Panamera GTS est équipée d'un V8 qui voit cette fois sa puissance passer à 430 ch et son couple à 520 Nm. Ces chiffres impressionnent autant sur le papier que sur la route, puisque les sensations au volant sont au rendez-vous. À la moindre accélération, le V8 atmosphérique, dont la mélodie a bercé nos oreilles tout au long du trajet donne tout ce qu'il a, au risque de dépasser les attentes du conducteur qui ne peut tout de même pas dépasser certaines vitesses limitées.

Face à de telles voitures comme le Cayenne ou la Panamera, mais surtout face à un blason chargé d'histoire comme le GTS, il est difficile de chercher la petite bête, il faut juste savourer l'instant présent et laisser sa passion et ses talents de pilote s'exprimer.

par Amal Razine

Pebble Beach 2012

Élégamment vôtre !



Sous le soleil californien, les plus belles voitures du monde se sont donné rendez-vous pour des présentations en avant-première. Le rendez-vous américain est l'occasion pour les constructeurs de donner le ton à l'année automobile, avant le Mondial de l'Auto. Le concours d'élégance de Pebble Beach réserve toujours de belles surprises au public. Retour sur un concours bien particulier.



Actualité événement



Le rendez-vous immanquable du mois d'août pour les passionnés automobiles est sans conteste, le concours d'élégance de Pebble Beach. Chaque année, la Californie accueille les plus beaux et prestigieux modèles de collection, mais également des séries

limitées et nouveaux concepts qui font leur première apparition avant d'être présentées à la rentrée lors des Salons notamment celui de Paris, cette année. Créé en 1950 et organisé depuis 1952 sur le Pebble Beach Golf Links, le concours d'Élégance de Pebble





Beach a réuni, cette année, pour sa 62^e édition, près de 200 modèles. Cette occasion permet notamment à certains amoureux de voitures de collection, les plus riches d'entre eux, de jouer les philanthropes en faveur de nombre d'associations locales, nationales mais

également internationales.

Lors de cet événement, les participants misent énormément sur l'élection du modèle de l'année mais également sur la vente aux enchères qui a compté cette année quelque modèles d'exception à l'image de la Bentley Blower Sport datant de 1931 et estimée à quelques 10M\$, ou encore un prototype Ferrari California Spyder.

Parmi les modèles présentés quelques nouveautés ne pouvaient laisser indifférents à l'instar de la BMW Zagato Roadster 3 mois seulement après la découverte du coupé lors du concours d'élégance de la Villa d'Este. Pour être présenté en Californie, le roadster a été réalisé en un temps record de 6 semaines et peut notamment sur son double bossage du coffre pour séduire un public déjà conquis par le coupé mais qui restera malheureusement sur sa faim. En effet, les BMW Zagato Coupé et Roadster resteront sans doute au stade de concept-cars. Les britanniques étaient présents en force à Pebble Beach à travers différentes marques à commencer par McLaren. La marque a d'abord commencé par présenter un modèle que le public avait déjà eu l'occasion de découvrir auparavant mais qui impressionne toujours, la MP4-12C Spider. Cette dernière dont les performances égalent celles du coupé est équipée d'un toit rigide repliable alors qu'à l'arrière une vitre a été mise en place pour admirer le V8 bi-turbo qui lui permet d'afficher une vitesse maximale de 328 km/h. Mais McLaren a réservé au public une surprise bien particulière en exposant une voiture spéciale portant le nom de X-1 et qui a été réalisée selon les désirs d'un collectionneur possédant toutes les voitures produites par la marque depuis 20 ans. Tout en carbone, ce modèle unique a nécessité au département McLaren Special Operations plus de



Actu évènement

B
E
N
T
L
E
YB
E
N
T
L
E

2 ans et demi de travail et s'est inspiré de plusieurs voitures des années 30, 50 ou 70 ainsi que d'autres éléments artistiques qui lui ont permis d'être aussi exceptionnel. Toujours dans les réalisations anglaises, dont l'élégance ne fait plus de doute, Aston Martin a

présenté sa Vanquish dans une couleur bleue qui a laissé, certains, dubitatifs mais qui a mis en valeur ses courbes sculptées dans le carbone et l'aluminium. Animée par un V12 développant 573 ch, la Vanquish, qui n'avait été dévoilée qu'en photos jusque-là, a





pris son premier bain de foule dans une ambiance particulière sous le légendaire soleil californien. Il faut dire que les anglais se sont bien distingués chez l'Oncle Sam à l'image de Rolls Royce dont la série, limitée à 35 exemplaires, Phantom Coupé Aviator a été exposée. S'inspirant de l'hydravion Supermarine S6B de 1931, cette série (très) limitée, célèbre le passé de la marque en aviation de la plus belle manière qui soit avec notamment une citation du co-fondateur de la marque sur la boîte à gants, Charles Stewart Rolls : « The power of flight is as a fresh gift from the Creator, the greatest treasure yet given to man ». À domicile, la Viper ne pouvait rêver mieux pour son

nouveau lancement. À Pebble Beach, la 3^e génération a eu droit à une série limitée reprenant les célèbres racing stripes américaines inversées dont seuls les premiers clients pourront bénéficier. Ne voulant pas rater cet événement, la Bugatti Veyron, qui reste la plus puissante et la plus rapide au monde, s'est contentée d'une nouvelle combinaison de teintes avec du blanc et du bleu clair pour rendre hommage à une de ces ancêtres de 1928.

Pebble Beach a, une nouvelle fois, tenu ses promesses en réunissant du beau monde et de belles mécaniques, plus exceptionnelles les unes que les autres.



Motors

Actu évènement

par Ahmed Kseibati / Amal Razine

2012

PARIS

MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE

29 SEPT - 14 OCT

LE FUTUR, MAINTENANT.

10H-20H — NOCTURNES JEUDI & VENDREDI JUSQU'À 22H

Paris expo Porte de Versailles

BILLETS EN VENTE — MAGASINS AUCHAN, CARREFOUR, CORA, E. LECLERC, FNAC,
GALERIES LAFAYETTE, GÉANT, SYSTÈME U, VIRGIN MEGASTORE

www.mondial-automobile.com



Le Mondial de l'Automobile 2012

Pari tenu à Paris

Le Mondial de Paris est devenu le rendez-vous incontournable de la rentrée, que ce soit pour les constructeurs ou pour les visiteurs, qui ne se lassent pas des nouveautés et autres concepts qui sont regroupés dans près de 100.000m² d'espace d'exposition. Le Salon parisien regroupe plus de 200 marques venant de 18 pays et une fois encore, il consacre un hall entier aux nouvelles énergies. Présentation des modèles phares de cette édition, placée sous le signe: « Le Futur, Maintenant ».

Fiat

Lors du Mondial, le groupe italien a concentré toute son attention sur la marque Fiat, qui a eu droit à une présentation spectaculaire, qui n'a laissé personne indifférent. Pour sa conférence de presse, la marque turinoise pouvait bien évidemment compter sur un Olivier François toujours au top de sa forme.

Déjà connue du public, la 500 L s'est révélée sous un autre jour grâce, notamment, à un spot publicitaire plein d'humour qui lui a été dédié. Grâce à cette déclinaison, la Fiat 500 espère rivaliser avec la Mini et son Countryman, puisque les deux démarches s'inscrivent dans la même logique. Le pot de yaourt a gagné en muscles et en espace pour séduire une clientèle jeune, branchée, à la recherche d'habitabilité et de modernité. Proposée en différentes couleurs, elle a essayé de reprendre les éléments distinctifs de la 500, avec un côté rétro relevé de touches de modernité, à travers l'agencement et la qualité des matériaux utilisés.

C'est donc tout naturellement qu'elle affiche le même air sympathique que la citadine grâce aux fameux

optiques ronds et à la barre chromée. Pour conserver une allure dynamique, les passages de roues ont gagné en rondeurs et en proportion, avec la hauteur de la voiture. Toutefois, c'est par sa poupe charnue que la 500 L se distingue vraiment et par ses optiques au style rétro entourés de chrome.

Comme sa petite sœur, elle propose un large catalogue de personnalisation, avec notamment 11 teintes de carrosserie, 9 modèles de jantes et 3 teintes de toit, ce qui donne en tout plus de 300 combinaisons. À l'intérieur également, l'esprit 500 est très présent, à travers la planche de bord colorée assortie à la teinte de la carrosserie. Cependant, le point fort de la L est surtout son habitabilité et son confort. Plus que quelques mois pour la découvrir sur nos routes.

Néanmoins, la présentation qui aura marqué les esprits est celle de la Panda, dans ses 3 versions 4x4, Trekking et Natural Power, d'autant plus que Miss Italie était de la partie. Attendues aux côtés d'Olivier François, les Panda ont préféré descendre de l'étage supérieur pour montrer une partie de leurs capacités dans les descentes, notamment où le HDC a démontré



son efficacité.

Chez Abarth, c'est une nouvelle série limitée qui a été présentée, à savoir la 695 Tributo Maserati. Grâce à cette voiture, les fans de la marque au trident qui n'ont pas les moyens de se l'offrir pourront notamment opter pour cette alternative plus que tentante. La présentation sur le stand de la marque au scorpion était également l'occasion de présenter les pilotes découverts à travers l'opération «Make your race», lancée par la marque dans plusieurs pays en hommage à son passé sportif, qu'elle souhaite faire renaître sous son plus beau jour.



Du côté d'Alfa Romeo, pas de nouveauté, mais une série spéciale Superbike dédiée à la Giulietta et à la Mito, qui a conduit la marque au Biscionne à exposer une moto sur son stand, avec une belle hôtesse dessus. Bien évidemment, la grande absente est la 4C, que le public attend de pied ferme maintenant.

L'autre modèle du groupe qui a le plus profité de l'alliance Chrysler-Fiat, c'est la Flavia, puisqu'après la Thema, c'est son tour de se présenter au grand public. Cette Chrysler 200, qui a été adaptée aux attentes des marchés européens, a droit au logo Lancia et à une révision complète de l'intérieur, notamment.

Le Groupe Fiat, c'est aussi des supercars, à travers ses deux marques Ferrari et Maserati. Cependant, si le cheval cabré n'a pas de nouveauté à présenter, sa simple présence attire les foules, qui ne manqueront pas d'admirer la F12 Berlinetta, ainsi que d'autres modèles de la gamme. Pour ce qui est de Maserati, c'est la première mondiale pour le GranCabrio MC Stradale, qui adopte de nouveaux pare-chocs avant et arrière, avec notamment un nouveau spoiler à l'allure plus sportive, un diffuseur intégré au pare-chocs arrière, avec deux sorties d'échappement et un becquet de coffre. Long de 4,88 m, il est équipé d'un V8 de 4.691 cm³, qui développe 450 ch et 510 Nm de couple.





RS5 Cabriolet

La RS5 se découvre pour le Mondial de Paris ? pour séduire un public plus large. Les fans de la sportive n'ont pas été déçus par le Cabriolet, puisqu'il est équipé d'un moteur atmosphérique sensationnel. C'est en effet, un V8 de 4,2 litres, dont la puissance culmine à 450 chevaux et qui permet au cabriolet d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes, pour une vitesse de pointe dépassant les 250 km/h. Couplé à la boîte S-Tronic double embrayage 7 rapports, qui n'est plus à présenter, le V8 affiche un couple de 430 Nm. Bien évidemment, le Quattro est de la partie, avec une distribution à hauteur de 60% sur les roues arrière en condition normale, alors que ce pourcentage peut grimper jusqu'à 85% si la situation se détériore. L'autre chiffre impressionnant dans la fiche technique la RS5 Cabriolet concerne la consommation, puisqu'elle n'atteint pas les 11 l/100 km en mode mixte. Comme quoi, c'est possible de rouler dans un Cabriolet sans avoir à jeter son argent par les fenêtres, pour l'essence, notamment.

Un moteur V8 de 4,2 litres, dont la puissance culmine à 450 chevaux, permet au RS5 cabriolet d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes, pour une vitesse de pointe dépassant les 250 km/h

Bentley

Au Mondial de Paris 2012, Bentley a créé la surprise en dévoilant une version GT3 de la Continental destinée à la course. Exposée au milieu du stand de la marque britannique, elle ne passe pas inaperçue avec son immense aileron et son spoiler qui racle le sol. Adoptant un châssis spécifique et un kit aérodynamique, la GT3 est actuellement en cours de développement au sein du département dédié à l'usine de Crewe. La marque britannique a profité de ce lancement pour annoncer que « the boys are back ! », ce qui veut dire en réalité qu'elle devrait rejoindre le programme endurance du championnat d'ici un ou deux ans, en accord avec la FIA. Ceci dit, la marque au B ailé prévoit de produire une centaine d'exemplaires pour la route.



BMW

La marque munichoise n'avait pas de grandes nouveautés à présenter au Mondial de Paris. Ceci dit, son stand pouvait compter sur la présence des voitures électriques, d'un concept car et aussi de modèles connus du public, certes, mais qui reçoivent de nouvelles technologies ou encore de subtils restylages, à l'image du X1, qui est repassé par les ateliers de la marque pour revoir sa face avant. La voiture de Tom Cruise dans Mission Impossible, la i8, était de la partie, ainsi qu'un autre modèle électrique, l'i3, qui impressionne toujours par son design extérieur et intérieur. La série 1 xDrive faisait également sa première apparition, avec sa transmission intégrale. Toutefois, la principale attraction du constructeur munichois était le concept Active Tourer. Cette hybride rechargeable est en fait susceptible de créer un nouveau segment, si elle voyait le jour, puisqu'elle se situe entre le break, le SUV et le monospace.

Jaguar

La marque au félin a gardé le secret tant qu'elle l'a pu, avant que des images ne soient diffusées. La fuite en valait la peine, puisque le public a pu découvrir la Jaguar F-Type qui signe le retour de la marque à ses racines. Le cabriolet sportif s'inscrit dans la continuité d'un travail qui remonte à plus de 75 ans et qui a permis à la marque de donner naissance à des voitures belles et surtout performantes. Avec la F-Type, Jaguar s'est inspirée du concept C-X16 dévoilé en 2011, pour



présenter au public une sportive réinventant les codes stylistiques de la marque. Une grille de calandre angulaire, un capot musclé au bossage caractéristique, notamment, donnent à la F-Type le côté agressif et subtilement sportif, qui la distingue de ses différentes concurrentes.



McLaren

Au Mondial de Paris, McLaren a vu la vie en orange. En effet, toutes les voitures sur son stand arboraient cette couleur flashy, qui a fait ressortir leurs lignes. Aux côtés de la MP4-12c, c'est un nouveau concept qui a campé le premier rôle. La McLaren P1 a en effet été présentée en première mondiale à Paris. Ce prototype, qui s'inspire largement des modèles de course, tant au niveau de l'esprit qu'au niveau de la technologie, devrait passer au stade de la production en 2013. Tout comme sa mythique devancière, la McLaren F1, la McLaren P1 se veut ultra performante. D'ailleurs son nom évoque les Grand Prix de Formule 1, P1 signifiant « première place » ou « pole position » sur la grille de départ, mais il évoque aussi le passé, puisque la McLaren F1 était baptisée Project 1 ou P1.

Mercedes

Sur le stand de la marque de l'étoile, plusieurs modèles ont brillé. Il y a tout d'abord la Classe A, dont le public ne se lasse pas, mais aussi quelques nouveautés présentées en première mondiale, à l'instar de la CLS Shooting Brake, qui était attendue de pied ferme, puisqu'elle donne le ton à ses concurrentes et les devance toujours. Alors que la CLS avait créé le segment des coupés 4 portes, sa version break devrait également créer un nouveau segment. D'ailleurs, la riposte ne s'est pas fait attendre du côté de Porsche, qui a présenté le concept Panamera Sport Turismo. Cependant, la Star du stand de Mercedes est sans conteste la SLS AMG Electric Drive, dans un bleu électrifiant. Alors que c'était la Black Series qui était attendue, c'est finalement la version électrique qui a fait sa première apparition à Paris. Avec ses 700 ch et son couple de 1.000 Nm, elle est tout simplement la voiture électrique la plus puissante du marché.



Avec ses 700 ch et son couple de 1.000 Nm, la Mercedes SLS AMG Electric drive est tout simplement la voiture électrique la plus puissante du marché





Peugeot RCZ R Concept

Alors que plusieurs reprochaient au RCZ son manque de sportivité, le RCZ R Concept vient rectifier le tir. Peugeot a attendu le Mondial de Paris pour dévoiler cette version plus musclée de son coupé qui continue toujours de séduire le public grâce, notamment, à son double bossage. Esthétiquement, il se veut plus agressif avec des arches de toit couleur bronze, un becquet « queue de canard » fixe et des jantes à cinq branches bifides. Il a également droit à une double sortie d'échappement, à un différentiel à glissement

limité Torsen et à une révision de ses liaisons au sol. Mais la modification la plus importante se trouve sous le capot puisque le 1.6 THP a vu sa puissance augmenter pour passer à 260 ch. Sa présentation à Paris n'est pas un hasard puisque le RCZ R Concept puisqu'il donne un avant-goût d'une série spéciale annoncée pour fin 2013.

Porsche

Au Mondial de Paris, c'était le chiffre 4 qui était à l'honneur pour Porsche, avec les Carrera 4 et 4S dans leurs versions coupé et cabriolet. Bien que plus légère et plus rapide, la Carrera 4 peut compter sur ses quatre roues motrices, pour lui procurer une tenue de route améliorée en toute circonstance. Pour la Carrera 4, Porsche propose un moteur de 350 ch, dont la vitesse de pointe atteint 285 km/h. Sous le capot de la 4S, c'est une cavalerie au nombre de 400 qui officiera pour permettre à la 911 la plus sportive de la gamme actuelle d'atteindre une vitesse de 299 km/h. Mais la principale star du stand de Porsche, c'était le tout nouveau concept Panamera Sport Turismo. Long de 4,95 m, large de 1,99 m et haute de 1,40 m, le concept préfigure un futur break de chasse, qui devrait rivaliser avec la CLS Shooting Brake notamment, qui a toujours un pas d'avance sur ses concurrentes. Toutefois, pour se démarquer, Porsche a opté pour une voiture hybride, dont la puissance devrait dépasser les 300 ch et rouler jusqu'à 130 km/h en tout électrique. Un peu de patience donc, pour découvrir le modèle de série dans les prochains mois.



Renault Clio

Dévoilée il y a quelque temps sur le web, la Renault Clio 4e du nom est l'une des stars de ce Mondial, d'autant plus qu'elle joue à domicile. Mise en valeur d'une façon particulière par la marque, elle était présente en masse sur le stand et dans différentes teintes, qui plus est. La nouvelle représentante de la marque au losange qui prétend dominer le marché, français en particulier, réinterprète à sa manière les nouveaux codes stylistiques de la marque que le public a pu découvrir sur le DeZir. Plus longue de 3 cm que la dernière génération, elle dépasse la barre des 4 mètres et n'est disponible qu'en 5 portes, contrairement aux anciennes moutures mais les poignées sont intégrées dans les montants pour conserver un profil dynamique. Comme le DeZir, dont elle s'est largement inspirée, la Clio arbore un rouge flamme qui fera son effet sur la route. L'habitacle a été également revu et présente un design inédit, pour offrir à ses occupants une ambiance chaleureuse. Offrant à ses futurs acquéreurs nombre de personnalisations, elle leur offre également le choix entre différentes motorisations, dont deux inédites, dès son lancement.

Dévoilée il y a quelque temps sur le web, la Renault Clio 4^e du nom est l'une des stars de ce Mondial, d'autant plus qu'elle joue à domicile.





Les autres stars du salon





par Youssef Bennour

AUTO CONCEPT

PEUGEOT

ONYX Concept



Un félin aux nobles vertus

Peugeot présentera un concept car original lors du prochain Salon de l'automobile de Paris. Un supercar, aux allures de voiture du futur. Ce n'est cependant pas son style, pourtant réussi ou sa motorisation hybride qui fait sa singularité, mais sa carrosserie, qui fait appel à un matériau inusité, le cuivre. C'est bien de cuivre non traité, totalement pur, qu'il s'agit. Ce dernier est à la base des ailes et portières ; une véritable innovation de style !



AUTO CONCEPT

Se voulant être l'une des sportives les plus légères au monde, l'Onyx poursuit sa cure d'amincissement avec des panneaux de porte entièrement réalisés en carbone, de même que l'ossature de la voiture. Cette structure centrale est en effet complètement en carbone monolithique et est constituée uniquement de 12 pièces, le tout pour un poids plume de 100 kg.

L'intérieur est également innovant et encore une fois les matières utilisées y sont pour quelque chose. On notera notamment l'utilisation du feutre et du papier

pour la réalisation de ce dernier, donc des matériaux complètement recyclables.

Peugeot expérimente aussi un nouveau type de bois, le Newspaper wood. La marque en donne l'explication suivante : « Il est produit à partir de journaux usagés, assemblés et compressés pour créer de nouvelles billes dans lesquelles sont réalisées les pièces. L'illusion est parfaite avec des veines, qui parcourent la surface. Mais une lecture plus attentive en révèle le secret avec l'apparition de caractères d'imprimerie ».

Sous son capot, l'Onyx abrite un moteur hybride V8



HDI FAP 3,7 l en position centrale arrière empruntée à Peugeot Sport d'une puissance de 600 chevaux. Il est identique à celui présenté sur la Peugeot 908 des 24 heures du Mans. Une référence des plus flatteuses !

En définitive, le recours à des matières nobles et l'allègement qui en est résulté a permis un exceptionnel rapport poids/ puissance de moins de 2kg par cheval. Il reste à savoir quel sera l'apport de ce concept futuriste dans le développement des futurs modèles de série de la marque au lion....

Motors

Auto Exception

par Youssef Bennour

McLaren

La MP4 12 C enlève le haut

Emboitant le pas à sa principale rivale, la Ferrari 458 Italia qui propose une variante escamotable, la McLaren MP4 C12 vient de lancer sa version Spider. Une première pour la marque, qui n'a jamais produit de découvrable. Pour se démarquer, l'anglaise mise sur une cinématique assez originale de son toit rétractable et un 3,8 l V8 biturbo dont la puissance a été portée à 625 chevaux.





Cylindrée : 3.8L V8 biturbo
 Puissance : 625ch - 7500tr/min
 Couple : 600 Nm - 3000tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1376 kg
 Dimension : 4.51/1.91/1.20 (L/l/h)
 Réservoir : 72 l
 Volume coffre : 145 l
 Pneumatique : 235/35 R 19 - 305/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 329 km/h
 0 à 100 : 3.1 s
 Consommation : 11,7 l/100
 Autonomie : 511 km

Après avoir offert une digne descendante à la McLaren F1 qui a régné sur sa catégorie pendant près d'une décennie en lançant la MP4C12, la firme de Woking vient de sortir de sa manche une déclinaison Spider. C'est une première pour la marque, qui n'a jamais produit de découvrable. La nouvelle déclinaison fait appel à un toit en dur dont les deux parties se rétractent en 17 secondes. Et contrairement à la Ferrari dont le toit rigide pivote à 180° autour de deux arches pour venir se ranger au-dessus du moteur, celui de la McLaren s'escamote dans un logement, en roulant jusqu'à 30 km/h. Ce système présente l'avantage de dégager de

l'espace pour les bagages lorsque le toit est en place. Il sied enfin de préciser que contrairement à la 458 Spider, cette McLaren parvient à garder sa mécanique en vitrine, juste derrière les deux passagers. Pour le reste, les caractéristiques techniques demeurent identiques à la version coupé. Le Spider demeure en effet fidèle à la cellule monocoque en carbone, qui l'affranchit de tout renfort structurel, malgré l'absence de toit.

Faisant écho à la sobriété extérieure, l'ambiance intérieure est loin d'être folichonne, mais elle rassure





par le raffinement des matériaux et le sérieux de la fabrication. L'usage abondant du carbone, du cuir et de l'alcantara fait de l'habitacle un cocon où on se sent rapidement à l'aise. Le poste de pilotage est également traité aux petits oignons, avec en prime une instrumentation numérique facile d'accès, ainsi qu'un volant doté de deux sélecteurs permettant de varier les performances et le comportement du véhicule.

Contrairement à son aïeul, la MP4 ne se prive pas d'aides à la conduite, en adoptant notamment un correcteur de trajectoire avec fonction autobloquante, des configurations de suspension et d'assistance adaptées aux mauvaises conditions et un «launch control» pour les conducteurs joueurs.

En matière de comportement routier, l'anglaise surfe également sur la vague de la sophistication technologique, en se parant d'un système d'amortisseurs interconnectés et gérés électroniquement, l'ensemble pourra fonctionner selon trois modes : Normal, Sport et Haute performance. Ce système est censé permettre de contrôler les phénomènes de roulis de manière proactive. La MP 4 récupère par ailleurs à son compte des innovations développées sur les F1 de la marque. C'est le cas

notamment du brake steer, un système permettant à la fois de combattre le sous-virage en entrée de courbe et favoriser la motricité en sortie en freinant la roue arrière intérieure. On notera, par ailleurs, une nouvelle option au catalogue avec une garde au sol réglable pour mieux franchir les ralentisseurs. Le réglage autorisera 4 cm de plus sur l'avant et 2,5 cm sur l'arrière jusqu'à une vitesse maximale de 60 km/h.

Cet arsenal de haut vol conjugué au châssis réalisé entièrement en fibre de carbone, devrait garantir à la Spider un comportement à la hauteur de son potentiel mécanique. A propos du moteur, on retrouve la totalité des évolutions fraîchement apportées au coupé, à commencer par la dernière variante du V8 3.8 biturbo, qui grimpe de 600 à 625 ch, tout en soignant davantage ses vocalises. La cavalerie est impressionnante au regard de la modeste cylindrée, 3,8 litres, du huit cylindres biturbo qui a été entièrement développé par McLaren. Ce bloc est couplé à une boîte de vitesses à 7 rapports SSG à double embrayage, qui dispose d'un système inédit de pré-engagement manuel du rapport. Résultat : des performances décoiffantes, avec un 0 à 100 km/h abattu dans les temps du coupé, à savoir 3,1 s. En revanche, la Spider s'incline de très peu sur l'exercice du 0 à 200 km/h où elle concède 2 dixièmes (9,0 s) et en vitesse de pointe qui plafonne à 329 km/h, soit 4 km/h de moins que le coupé. Donc, la variante Spider ne rend presque rien au coupé en termes de performances. Le mérite en revient à la structure en carbone, qui limite la hausse de poids, puisque l'embonpoint se limiterait à 40 kg, soit un total de 1,474 kg à vide. Pour ce qui est de la consommation, McLaren annonce 11,7 l/100 km et 279 g/km de CO₂. Il s'agit en somme d'une excellente valeur, au regard des performances bluffantes de la sportive.

Pour stopper la brute, la MP 4 dispose d'un système de freinage de série conçu dans un alliage de fonte et d'aluminium et annoncé plus léger que les freins en carbone proposés en option, en raison de leurs dimensions plus réduites. En complément, l'aérofrein se déploie en fonction de la vitesse et de la pression exercée sur la pédale de frein et permet de mieux contrôler le freinage et les turbulences aérodynamiques entourant la voiture.

Permettant de profiter du fabuleux potentiel de la MP4 C12 cheveux au vent, la variante découvrable marque un nouveau tournant dans l'histoire de la firme de Woking, qui confirme là son ambition de jouer les premiers rôles sur le marché des supercars. La Spider est disponible à un prix avoisinant les 230.000 euros. Un tarif très élitiste, mais l'exclusivité a un prix !

Motors

Auto Exception

par Amal Razine



RANGE ROVER



Distinction absolue

Alors que la gamme de Land Rover venait de s'enrichir avec l'introduction de l'Evogue, le modèle incontournable de la marque se devait de faire peau neuve. Le SUV luxueux qui a été lancé il y a plus de 40 ans, en est à sa quatrième génération et se veut plus fort mais en même temps plus raffiné et plus léger. Présentation de cette nouvelle génération de ce baroudeur qui représente à lui seul toute une philosophie qui vaut la peine d'être détaillée.



Auto Exception



Cylindrée : 6.0L V8 32s + Compresseur
Puissance : 510ch - 6000tr/min
Couple : 625 Nm - 2500tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2330 kg
Dimension : 4.99/1.98/1.83 (L/l/h)
Réservoir : 105 l
Volume coffre : 535/2099 l
Pneumatique : 255/50 R 20

Performances globales

Vitesse max : 225 km/h
0 à 100 : 5.7 s
Consommation : 20,6 / 9,9 / 13,8 l/100
Autonomie : 632 km





Alors que la gamme de Land Rover venait de s'enrichir avec l'introduction de l'Evoque, le modèle incontournable de la marque se devait de faire peau neuve. Le SUV luxueux qui a été lancé il y a plus de 40 ans, en est à sa quatrième génération et se veut plus fort, mais en même temps plus raffiné et plus léger. Présentation de cette nouvelle génération de ce baroudeur, qui représente à lui seul toute une philosophie qui vaut la peine d'être détaillée.

Pour son nouveau Range Rover 4^e du nom, Land Rover ne pouvait que capitaliser sur le succès de son petit frère Evoque et s'en inspirer, tout en gardant l'aura et la réputation qu'il a su se bâtir durant ses 40 ans d'existence. Pour la présentation de cette nouvelle génération, Land Rover n'a pas fait les choses à moitié et a donné rendez-vous à ses invités à la Royal Ballet School de Richmond à Londres alors que les photos officielles ont été prises sur notre sol dans la région de Marrakech, où il a été aperçu par quelques chanceux, qui n'ont pas manqué l'occasion de partager leur découverte avec les autres internautes marocains. Comme l'a déclaré John Edwards, directeur mondial de la marque « Le lancement du tout nouveau Range

Rover représente une étape importante pour Land Rover, puisqu'il met en avant un investissement sans précédent dans les technologies des véhicules haut de gamme ». Toutefois, s'il a connu des évolutions à plusieurs niveaux, le Range Rover a su conserver son caractère pour séduire 170 peuples différents à travers le monde entier.

Pour le nouveau Range, Land Rover a donc tout naturellement réinterprété les nouveaux codes de la marque inaugurés sur l'Evoque, notamment, ce qui lui assure une évolution très audacieuse qui n'est pas sans plaire au public qui est resté fidèle à ce modèle. Pour ce qui est de la fidélité, le SUV luxueux a su garder l'empreinte de l'ancien modèle tout en affichant un profil qui fait de cette génération la plus dynamique de toutes.

Se voulant toujours aussi raffiné, le Range Rover 4^e du nom n'oublie pas moins ses gènes de franchisseur né, qui sont davantage mis en avant au fil des générations. Mis à part les nouveaux feux qui ne cachent pas leur inspiration du petit dernier de la gamme, Land Rover a surtout misé sur des changements d'ordre technique. En effet, le baroudeur est le premier à présenter une monocoque en aluminium, qui est 39% plus légère que la structure de la génération précédente. Cette



modification a permis au nouveau Range de perdre plus de 400 kilos sans que son poids sur le marché ne perde, ne serait-ce, qu'un gramme. En somme et à la demande de ses clients, Land Rover n'a pas changé son modèle phare mais l'a fait évoluer.

Comme à son habitude, la firme anglaise offre à ses clients un intérieur luxueux avec un caractère moderne et épuré. Le Range a gardé ses signes distinctifs qui ont eu droit à un traitement plus contemporain. Le conducteur et son passager avant profiteront de formes architecturales au niveau de la planche de bord qui sont mises en valeur grâce à des matériaux de haute facture et à un assemblage qui ne prête pas à la critique.

À l'arrière, l'habitabilité progresse et offre aux passagers arrière 12 cm de plus au niveau des jambes. Avec l'option deux fauteuils individuels, ces derniers auront l'impression de voyager en première classe, ce qui est loin de leur déplaire.

Plaçant le client au centre de ses préoccupations, Land Rover lui offre la possibilité de créer son véhicule sur mesure grâce à une palette de couleurs très étendues, ainsi que des finitions et détails spécifiques.

Pour honorer sa réputation et faire durer celle de ses ancêtres, le nouveau Range est doté de la

seconde génération de la transmission intégrale entièrement électronique Terrain Response. Elle analyse les conditions en temps réel et sélectionne automatiquement le programme le mieux adapté au terrain.

En ce qui concerne les motorisations, Land Rover en propose trois pour commencer, à savoir le V8 essence de 510 ch qui est bien connu du public, le V6 3.0 diesel 258 ch qui a été emprunté au Discovery et au Range Rover Sport et le V8 4.4 diesel 339 ch. S'il n'y a pas vraiment de nouveautés sous le capot, exception faite de l'annonce de l'arrivée d'une version hybride dans quelque temps, le Range Rover millésime 2013 affiche de nouvelles performances grâce à sa perte de poids. Progressant, certes, mais dans une philosophie de continuité le nouveau Range Rover a de beaux jours devant lui et cela a déjà commencé puisque les carnets de commandes ont déjà été ouverts dans plusieurs pays et chez nous également, pour des livraisons à partir du début de l'année 2013. Franchiriez-vous le pas pour le franchisseur incontesté ?

Motors

Auto Exception

par Amal Razine

BMW

750 Li



Une allemande au pays des tsars

Jouissant d'une aura particulière dans le segment des limousines, la BMW Série 7 s'offre un restylage à mi-carrière et en profite également pour revoir quelques unes de ses mécaniques, avec notamment une puissance revue pour le V8. Attendue pour le mondial de Paris, la Série 7 a déjà eu l'occasion de présenter ses arguments à la presse à Saint Petersburg.



A detailed photograph of the interior of a BMW car, focusing on the driver's side. The image shows the leather-upholstered steering wheel with the BMW logo, the instrument cluster with a speedometer and tachometer, and the center console with air vents and control buttons. The lighting is soft, highlighting the textures of the leather and the metallic accents.

Arrivant à mi-carrière, la génération actuelle de la Série 7 est repassée par les ateliers de la firme munichoise pour une évolution tout en subtilité, loin des polémiques nées après la refonte de la précédente mouture.

Ce restylage permet à la Série 7 de conforter, une fois de plus, sa position de berline la plus innovante du segment du grand luxe. Synonyme d'élégance sportive, de moteurs veloutés et de confort somptueux, le vaisseau amiral de BMW a nettement rehaussé son contenu technologique et revendique clairement la position de leader, face à ses rivales de toujours, l'Audi A8 et la Mercedes Classe S, laquelle accueillera bientôt une nouvelle version.

Pour ce remaniement, elle a eu droit à de nouveaux phares tout en LED et à un intérieur plus somptueux, qui se distingue par un niveau sonore optimisé. Elle offre un agrément de conduite en nette hausse, une

gamme complète d'équipements optionnels et une technologie sécuritaire ultramoderne, ce qui promet une expérience de voyage hors classe. Sous le capot également, des révisions ont été faites pour ajouter de nouvelles motorisations ou en revoir quelques unes, à l'image du six-cylindres en ligne diesel le plus puissant au monde qui, pourvu de trois turbocompresseurs, développe 381 ch, ou encore du V8 bi-turbo de la 750iL, dont la puissance a été augmentée à 450 ch et c'est à ce dernier modèle que nous nous sommes davantage intéressés.

Grâce à la grande surface de son long capot moteur, avec ses lignes de relief précises convergeant vers l'avant, les nouveaux naseaux BMW sont légèrement verticaux. Plus saillants, ils sont sertis dans un cadre de chrome plus volumineux parcouru de 9 lames. À l'avant toujours, la limousine allemande accueille de



Cylindrée : 4.4L V8 TwinTurbo
Puissance : 450ch - 5500tr/min
Couple : 650 Nm - 1750tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 2020 kg
Dimension : 5.08/1.91/1.48 (L/I/h)
Réservoir : 82 l
Volume coffre : 500 l
Pneumatique : 245/50 R 18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.2 s
Consommation : 16.4/8.5/11.4 l/100
Autonomie : 597 km



nouveaux phares à LED, qui lui donnent un look plus agressif. Dans cette recherche de sportivité, la partie inférieure du bouclier avant accueille une grande prise d'air continue qui a droit, des deux côtés, à des antibrouillards à LED. À l'extérieur de ces derniers, les deux fentes d'air verticales, qui alimentent les « Air Curtains », améliorent l'écoulement de l'air autour des roues avant, réduisant ainsi la consommation même à des vitesses supérieures. En outre, les changements opérés sont d'une subtilité déconcertante et seuls les plus observateurs remarqueront que la hauteur totale de la munichoise a diminué de 8 millimètres, autant dire que les designers sont allés chercher les petits détails qui font la différence. Un autre changement esthétique tout en subtilité concerne les rétroviseurs,

qui intègrent un rappel des clignotants. Si les changements esthétiques ont été subtils, à l'intérieur, l'ambiance luxueuse qui fait les beaux jours de la Série 7 est toujours d'actualité. L'habitacle respire le prestige et l'ensemble révèle une harmonie, comme seuls les Allemands savent en faire preuve. Comme tous les intérieurs signés BMW, la planche de bord est tournée vers le conducteur. Sur notre version d'essai, elle est recouverte de cuir, la sellerie Nappa étendue (en option à 1.900 euros) est également de la partie, avec des inserts en ronce de noyer ainsi que quelques touches discrètes en aluminium brossé. Les matériaux sont, certes, nobles et l'assemblage ne laisse place à aucune fausse note, ce qui n'enchant pas particulièrement ses rivales Audi A8 et Mercedes



Classe S, qui se sentent davantage menacées. Avec un empattement de 3,21 mètres, les passagers arrière peuvent s'allonger grâce aux nombreux réglages électriques qu'offrent les sièges qui peuvent être massants ou encore à ventilation active.

Sur le volet des motorisations, BMW a profité de ce restylage pour améliorer le rendement de son V8 4,4 litres. En effet, ce bloc a été doté d'un nouveau système d'injection haute précision, qui augmente sa puissance de 10% pour passer à 450 ch et son couple de 8,5% soit 650 Nm. Couplé à une boîte automatique à 8 rapports, la limousine de la marque à l'hélice expédie le 0 à 100 km/h en 4,8 secondes, alors que la consommation a baissé de 25% pour atteindre 8,6 l/100 km. Dans la région de Saint-Petersbourg, la Série

7 a, notamment, pu dévoiler les efforts fournis par les spécialistes châssis, qui ont modifié les silentblochs, adopté de nouveaux amortisseurs et ont revu la direction à assistance électromécanique. Autant dire que les passagers ne voudront en aucun cas quitter leurs sièges à bord desquels ils feront toujours bon voyage, dans un confort inégalé.

La 750 IL, qui sera principalement destinée aux marchés asiatiques, ravira autant les chauffeurs qui appuieront sur le champignon pour solliciter les 450 ch du V8 que les riches hommes d'affaires qui se porteront acquéreurs de la belle allemande, à bord de laquelle ils profiteront de leurs longs trajets pour se détendre

Motors

Auto Exception

par Amal Razine

LEXUS

GS 450h





Les Japonais prennent les devants !

En lançant la GS 450h, Lexus a, par la même occasion, créé le segment des grandes routières hybrides, bien avant la BMW ActiveHybrid 5, qui est venue la titiller par la suite sur son terrain de jeu. Face à une concurrence de plus en plus forte, due à l'intérêt accru des constructeurs pour l'hybride, Lexus ne pouvait que renouveler sa GS 450h. Présentation de la nouvelle hybride japonaise, qui n'est plus seule sur un segment qu'elle a elle-même créé.

Cylindrée : 3.5L V6 VVT-i
 Puissance : 338ch - 6000tr/min
 Couple : 345 Nm - 4800tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1820 kg
 Dimension : 4,85/1,84/1,45 (L/I/h)
 Réservoir : 66 l
 Volume coffre : 466 l
 Pneumatique : 225/50 R17

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
 0 à 100 : 5,6 s
 Consommation : 7,9/4,5/5,9 l/100
 Autonomie : 928 km

Dans un segment où les hybrides ne comptent plus que sur leur technologie, la GS, qui en est aujourd'hui à sa quatrième génération, arbore un nouveau look plus affirmé que celui de sa devancière. En effet, elle s'est inspirée du super car Lexus LFA, elle se veut plus agressive et plus dynamique, pour être en harmonie avec ses ambitions de performance, malgré son respect de l'environnement, dans sa configuration 450h, avec une consommation de 6,4 l/100 km pour une puissance de 338 chevaux. Plus sophistiquée, la GS peut se vanter de sa technologie auprès de ses concurrentes et de toutes les avancées dont elle a été l'objet lors de son passage dans les ateliers nippons.

Ne négligeant pas sa silhouette au profit de sa technologie, la GS 450h a commencé par revoir son look pour s'affirmer davantage et mettre toutes les chances de son côté pour séduire un public, qui n'avait d'yeux que pour elle à sa sortie. Ce millésime 2013 a puisé son inspiration du côté de la plus sportive des

Lexus, qui n'est autre que la LFA, pour afficher un look plus agressif, mais sans tomber dans l'exubérance. La GS a su garder le côté épuré que l'on connaît aux modèles Lexus. De ce fait, elle arbore une calandre striée qui la distingue sur ce segment, avec des feux de jour à LED pour un regard plus distingué, des arêtes nettes et des courbes bien définies, qui accentuent son côté dynamique. De profil, la découpe des portes arrière rappelle une certaine concurrente munichoise et est soulignée par de l'acier inoxydable qui ne manque pas de faire son effet. La poupe également a eu droit à quelques retouches, avec des feux étirés, en harmonie avec ceux de l'avant.

Dans l'habitacle, Lexus ne faillit pas à sa réputation et offre aux occupants de la GS une ambiance luxueuse, tout en finesse. Principalement axé sur le conducteur ainsi que sur les passagers, dans une moindre mesure, l'intérieur bénéficie, entre autres, d'un éclairage d'ambiance blanc à LED et a droit à un



tableau de bord garni de cuir. Présentant des lignes horizontales, l'intérieur de la GS cache une multitude de fonctionnalités et une interface sophistiquée, avec l'écran de navigation en couleur le plus grand ayant jamais équipé une voiture de série, qui fait 31 centimètres. La liste des équipements de la GS ne prête pas à la critique et intègre, entre autres, un système Smart Key de conception nouvelle, un système audio Mark Levinson à 17 haut-parleurs, un système de contrôle de la température à trois zones avec détection des occupants, ainsi que des sièges avant à réglage assisté.

D'autres options, qui allient performance et luxe, ont fait leur apparition, à l'instar du système pré-collision Lexus, du moniteur d'angles morts, du système

de surveillance du conducteur avec détection des yeux fermés, du système d'assistance à la conduite nocturne, de l'affichage « Tête haute », du régulateur de vitesse dynamique à radar ou encore du système de navigation à commande vocale.

Les passagers arrière ne sont pas en reste, puisque la GS leur offre plus d'habitabilité que par le passé et un volume de chargement plus important.

Cependant, si les designers ont consacré leur temps aux lignes de la GS et au dessin de son habitacle, les ingénieurs avaient pour mission de mettre au point une motorisation qui permettrait à la berline japonaise d'être la plus performante de sa catégorie.

Propulsée par le même V6 de 3,5 L qui anime la GS 350, la GS hybride emploie des moteurs/générateurs électriques à couple élevé, une puissante batterie de stockage haute tension et un système de gestion de l'énergie très sophistiqué. Pouvant fonctionner en 5 modes différents du Sport+ à l'EV (Tout électrique) en passant par le mode normal, ce système produit une puissance totale de 338 ch. Couplé à une transmission à variation continue, il permet d'avoir des accélérations dignes d'un V8, avec une consommation d'à peine 6,4 l/100 km.

Cherchant certes à mettre en avant ses performances, la Lexus GS n'en oublie pas moins la sécurité de ses passagers, avec des systèmes évolués pour aider à prévenir les accidents et protéger les occupants.

Mieux équipée, plus sophistiquée, plus économe, la Lexus GS 450h, en se renouvelant, lance de nouveau les hostilités, sur un segment où elle est arrivée en premier et où ses rivales se sont inspirées de son succès. Il reste à voir comment cette 4e génération fera face à la concurrence. En tout cas, elle a tous les atouts pour séduire.

par Youssef Bennour



Q5 S



Baroudeur haute performance

Arrivé tardivement sur le marché des SUV compacts premium, l'Audi Q5 a réussi rapidement à se frayer une place au soleil. Modulable et bien fini, le 4X4 compact d'Ingolstadt réalise par ailleurs un excellent compromis entre confort et dynamisme. La version sportive S de l'Audi Q5, logiquement baptisée SQ5, carbure au gazole avec son moteur V6 3.0 litres TDI de 313 chevaux.





Q5 S

Après quatre ans d'un indéniable succès commercial, avec quelques 430.000 ventes mondiales, l'heure a sonné pour le restylage du Q5. Moins imposant que son grand frère Q7, le SUV compact d'Audi affiche une ligne moins envahissante. La nouveauté majeure se situe à l'avant, avec l'adoption d'une calandre Single Frame, avec deux points supplémentaires et des feux de jour à LED, qui s'intègrent désormais dans les blocs optiques. Rien de bien innovant, en somme, puisque le Q3 et la nouvelle A4 ont eu droit au même traitement. Mais plus intéressant encore est le lancement dans la foulée d'un nouveau modèle dans la gamme, le SQ5. Beaucoup d'entre nous imagineront ce SUV estampillé "S" avec un gros six ou huit cylindres essence digne du blason. Détrompez-vous ! La marque aux anneaux a pris les puristes de court, en osant présenter une variante sportive de son Q5 carburant au gazole. Nouveau fleuron de la gamme, le SQ5 se distingue en plus par des barrettes horizontales et boucliers plus agressifs, deux doubles sorties d'échappement, un béquet de pavillon, des jantes spécifiques de 20 pouces (21 en option) et une carrosserie abaissée de 30 mm en raison de l'adoption d'un châssis sport. De profil, le Q5 préserve toute son élégance et son dynamisme, grâce à des nervures marquées sur les ailes et une ligne de toit en pente douce vers l'arrière. Au final, le Q5 ne manque pas d'élégance, avec sa silhouette bien proportionnée, qui lui vaut le meilleur coefficient de traînée de son segment, soit un c_x de 0,33.

À l'intérieur, les standards de fabrication de la marque sont préservés, avec un habitacle affichant une finition très soignée et faisant la part belle aux matériaux de qualité. La planche de bord au design épuré se montre

très ergonomique et flatte l'œil par ses applications en aluminium ou en frêne, qui se poursuivent sur les contre-portes. Il y a lieu de noter le sigle "S", apposé sur le seuil des portes, sur le volant à méplat digne d'une voiture de course et sur le dossier des magnifiques sièges en cuir bi-ton. Sur la console centrale, une élégante mollette chromée permet grâce au système Audi MMI (Multi Media Interface) de piloter les outils « multimédias » : système de navigation, téléphone, radio, lecteur CD et baladeur numérique.

En termes d'équipement, le nouveau fleuron de la gamme offre une finition unique, qui comprend la



par Hamid Benmaarouf

Cylindrée : 3,0L V6 inj. directe biturbo
 Puissance : 313ch - 4000tr/min
 Couple : 650 Nm - 1450tr/min
 Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1910 kg
 Dimension : 4,63/1,89/1,65 (L/l/h)
 Réservoir : 75 l
 Volume coffre : 540/1560 l
 Pneumatique : 255/45 R 20

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
 0 à 100 : 5,1 s
 Consommation : 9,8/6,6/7,2 l/100
 Autonomie : 865 km



sellerie cuir, un GPS Plus à écran couleur de 6,5 pouces, un lecteur DVD, le xénon plus, des jantes de 20", ainsi que de l'ouverture/fermeture électrique du hayon de coffre. La panoplie sécuritaire n'est pas en reste, avec de série l'ESP, l'ASR, l'EBV, le régulateur automatique de distance (Adaptative Cruise Control), l'alerte de changement de file (Lane Assist), l'assistance au changement de file (Side Assist), l'Adaptative Light,... Grâce à un empattement de 2.807 mm, l'un des plus grands du segment, l'Audi Q5 est l'un des plus habitables de sa catégorie. À l'arrière, bien que les places soient généreuses, la place centrale est pénalisée par un imposant tunnel de transmission. Le coffre, pour

sa part, atteint un volume utile de 540 dm³, qui peut aller jusqu'à 1560 litres une fois les sièges rabattus.

Reposant sur une plate forme de l'A4, le SUV aux anneaux reçoit de série la transmission intégrale quatre avec répartition AV/AR de 40/60% et différentiel central Torsen, gage d'une motricité et d'une adhérence optimales. Afin d'obtenir un bon compromis entre confort et dynamisme, l'amortissement est assuré par une suspension pilotée, qui selon le réglage choisi privilégie le confort ou une conduite plus dynamique proche du comportement d'une berline. Elle est associée au système Audi Drive Select, qui agit sur



la direction, la réponse à la pédale d'accélérateur et la réactivité de la boîte à vitesses automatique. Pour les besoins du crapahutage, le mode ESP « off road » apporte un réel supplément d'efficacité hors des sentiers battus, tandis que l'interrupteur « Hill Descent Assist » permet de gérer la vitesse de descente sans intervention du conducteur entre 9 et 30 km/h.

Sous le capot, le plus puissant des Q5 abrite un V6 TDI biturbo d'une puissance de 313 chevaux et fort d'un couple de 650 Nm mkg disponible entre 1.450 et 2.800 tr/min. Couplé à une boîte automatique ZF à huit rapports, ce moteur n'a aucun mal à mouvoir les 1,8 tonne de l'engin comme en attestent le 0 à 100 km/h

effectué en 5,1 secondes ou les 250 km/h atteints en vitesse maximale. Il se montre, par ailleurs, sobre avec une consommation mixte annoncée à un excellent 7,2 litres aux 100 km, ce qui correspond à des rejets de 190 g/km ! Pas mal pour un niveau de performance pareil. Bien que fonctionnant au gazole, ce moteur offre la sonorité noble d'un huit cylindres essence, grâce à un système complexe de membranes et de volets dans les silencieux, qui rend à lui seul la conduite addictive.

En somme, cette version haut de gamme du Q5 dispose de tous les atouts pour satisfaire les plus exigeants, en réussissant à concilier sportivité et sobriété.

Motors

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

JEAN VALVERDE

LE VÉTÉRAN



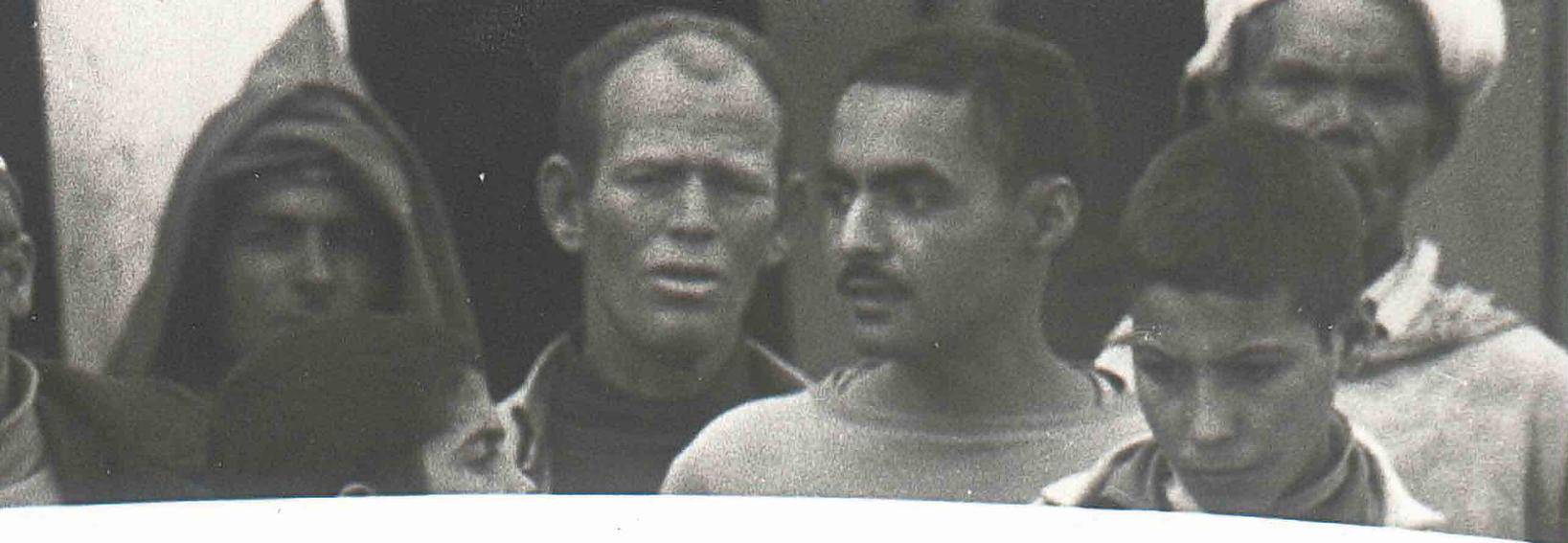


JEAN VALVERDE

LE VÉTÉRAN

Simple, courtois et surtout discret. Jean Valverde est du genre qui aime se fondre dans la foule, loin des caméras et des projecteurs. Cette modestie contraste pourtant avec un parcours riche, surtout en sport automobile, durant lequel il a côtoyé des géants tels que Max Olivar ou Dechassaut. Son trip depuis sa tendre jeunesse est de limer le bitume, en cherchant toujours à améliorer sa manière de conduire. À 86 ans, Jean Valverde garde toujours un esprit espiègle et se remémore avec nostalgie des moindres détails d'une vie faite par et pour l'automobile. D'ailleurs, il ne se lasse pas de raconter les anecdotes et les péripéties qui ont émaillé sa vie de pilote de course émérite. Notre homme est ainsi intarissable au sujet du sport automobile marocain durant sa période de gloire, à savoir les années soixante et surtout soixante-dix. Dans cet entretien, Jean Valverde nous invite à découvrir son monde enivrant, digne d'un vrai gentleman driver.

Liba

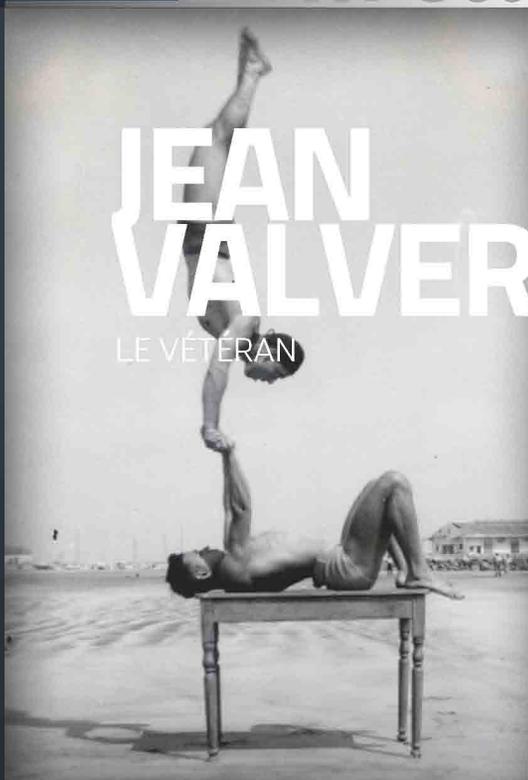


Hebe
Kabett
Vorname für Sportfahrer

27

JEAN VALVERDE

LE VÉTÉRAN



Comment vous êtes-vous intéressé à l'automobile ?

Je suis né au Maroc et depuis, je n'en ai jamais bougé. Ma passion pour l'automobile est née de mon activité professionnelle, qui m'obligeait à me déplacer énormément. En effet, j'avais des chantiers partout au Maroc et je devais sillonner le pays pour superviser l'avancement des travaux. À l'époque, on roulait mieux que maintenant, même s'il n'y avait pas encore d'autoroutes, car on pouvait se permettre des pointes de 150, 160 km/h, sans courir le risque de se faire flasher par un radar. Je savais que je roulais vite, que je roulais bien. Mais je n'avais aucun moyen de savoir si j'avais un bon toucher de volant. Pour avoir une idée de mon potentiel, je me suis donc penché sur la compétition dans les années 60. J'étais un de ces coureurs qui ne cherchaient pas à se spécialiser dans une catégorie bien précise. Je faisais aussi bien du circuit que des rallyes. Je trouvais du plaisir dans les deux disciplines. Mais au-delà de la compétition, j'aimais rouler des heures durant. Et à cette époque là, je ne rechignais pas à partir à 3h00 du matin vers Marrakech s'il y avait une urgence. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, puisque avant de prendre la route pour Marrakech, je dois réfléchir trois fois plutôt qu'une (rires...). À force de me déplacer, je suis devenu un gros rouleur, qui a réussi à parcourir cinq millions de km. Peu de gens peuvent s'enorgueillir d'un pareil résultat. Pour beaucoup de personnes, dépasser la barre du million de km est déjà une prouesse en soi. Cet exploit s'explique non seulement par mes fréquents déplacements, mais également par les longues distances qu'on devait parcourir pour faire la reconnaissance d'étape en rallye. En définitive, la voiture était devenue pour moi une sorte de tasse de café dont je ne pouvais plus me passer. Durant mon parcours, j'ai eu affaire à plusieurs voitures : j'en ai cassé, jeté plusieurs (rires...).

Sans m'en rendre compte, je crois avoir conduit toute la panoplie de voitures possible, aussi bien des françaises que des américaines et j'ai bouclé la boucle avec les voitures allemandes, dont j'ai apprécié la solidité et les performances. C'est d'ailleurs au volant d'un modèle allemand que j'ai fait toutes mes courses !

Est-ce que votre entourage familial a été pour quelque chose dans le déclenchement de cette passion pour la voiture ?

La contamination par le virus de la passion automobile était endogène. Mon entourage n'a eu aucune contribution dans le déclenchement de cette passion chez moi. Je conduisais normalement sur la route, puis progressivement, je me suis rendu compte que je pouvais conduire mieux et tirer toute la quintessence de la mécanique. Je tiens à souligner à ce niveau que ma formation en ingénierie mécanique m'a grandement facilité la transformation des moteurs et l'augmentation de la puissance.

Pouvez-vous nous parler de votre première voiture ?

Dans ma vie, j'ai eu beaucoup de voitures. Contrairement à beaucoup de gentlemen drivers, j'ai commencé avec un camion Rochet Schneider. Pourquoi un camion ? Tout simplement parce que c'était la guerre et qu'il n'y avait pas de voitures. Il ne roulait pas très vite. Je le faisais démarrer à la manivelle. Certes, il y avait des voitures avant la guerre au Maroc, mais elles étaient hors de portée pour un jeune débutant comme moi. Il m'arrivait de m'immobiliser devant la vitrine d'Auto Hall pour contempler ces belles caisses rutilantes et de m'imaginer au volant de l'une d'elles. Après les voitures commençaient à être importées au Maroc. Ma première compagne à quatre roues a été une traction



JEAN VALVERDE

LE VÉTÉRAN

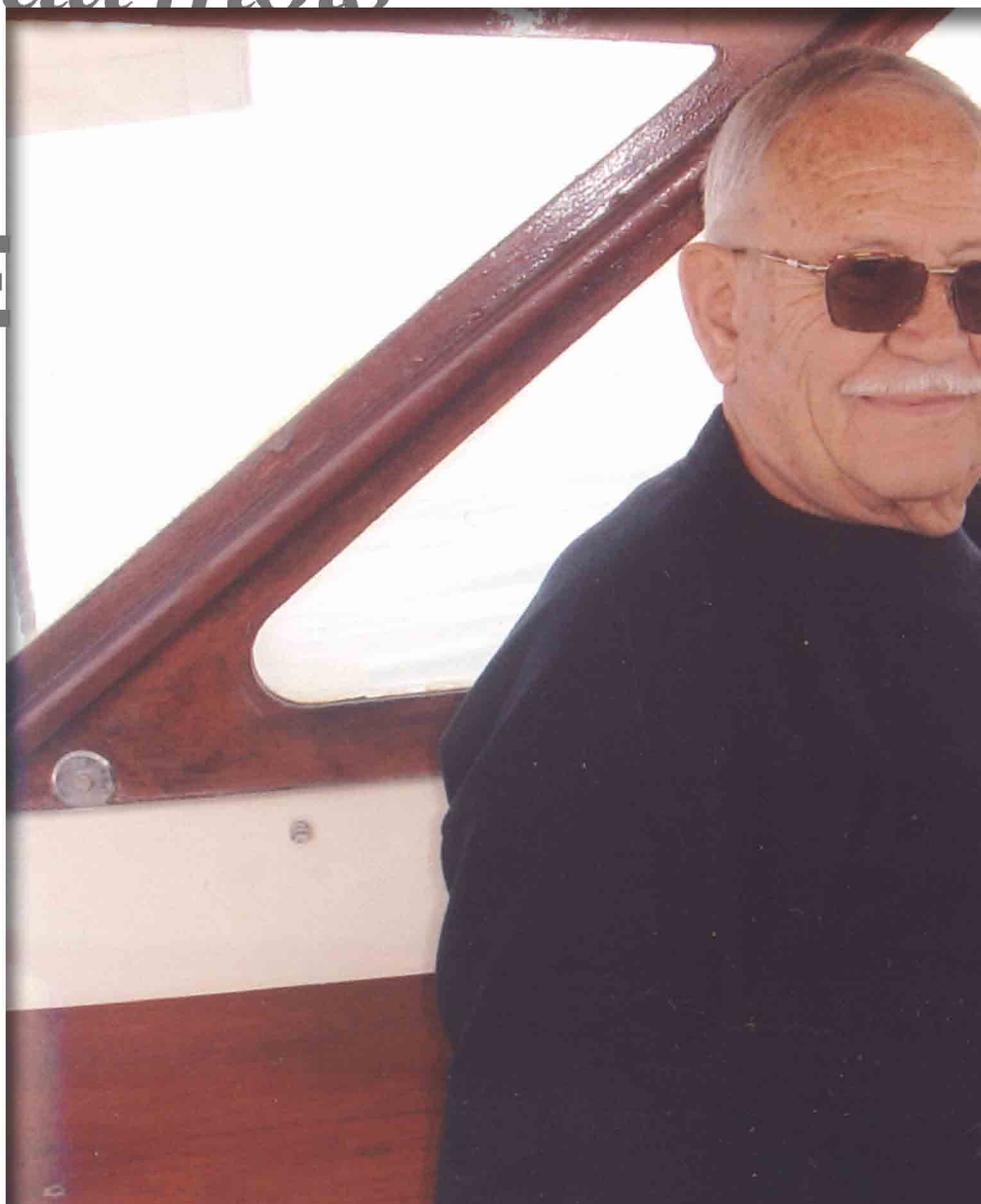
avant. Ensuite, je l'ai changée pour une Austin Healey. Après, je suis passé aux américaines. J'ai d'abord acheté des Jeep (années 41-42) avant d'enchaîner sur un tas de marques : Oldsmobile, Chevrolet Bel Air, Chrysler, Plymouth et finalement, la fameuse Camaro. Une fois la parenthèse des américaines fermée, je me suis essayé aux allemandes. D'abord, la Porsche 911 S et ensuite je me suis amouraché des Opel. J'ai ouvert le bal avec la Record (68-69) et enchaîné avec deux Opel Kadett, une blanche et une dorée que j'ai ramenée directement d'usine en Allemagne.

Vous avez eu une carrière riche, en sport automobile...

L'évènement qui m'a marqué comme les jeunes de ma génération, c'était la course de formule 1 organisée à Casablanca. Pour tous les passionnés de la course automobile, un rêve se réalisait à la vue de pilotes de la trempe de Fangio ou de Moss en train d'en découdre sur le circuit casablançais. S'agissant de ma propre expérience de la course, je tiens à préciser que je n'ai jamais terminé premier et que je n'avais jamais eu cette ambition. Ce qui m'importait, c'était le plaisir de pilotage, de participer à des courses...

J'ai débuté ma carrière de coureur automobile avec le circuit de la corniche de 1969. Ce n'était pas toujours facile d'être coureur automobile au Maroc, surtout durant la guerre et l'après-guerre. Cette période a beaucoup influencé notre attitude. Nous avions un manque, car il n'y avait ni voitures, ni pneus et l'essence était rationnée. Donc, il fallait trouver un substitut à l'essence pour continuer à rouler. C'est là que nous nous sommes orientés à l'instar des autres pays vers le gazogène. Il s'agissait alors, pour faire simple, d'employer un combustible solide contenant du carbone – notamment du bois ou du charbon de bois – pour la production d'un « gaz pauvre », qui permettait d'actionner un moteur. Deux solutions s'offraient à l'époque, soit d'embarquer une chaudière dans la voiture, soit de remorquer du gazogène. Inutile de vous dire que ce n'était pas la joie. En raison de leur faible teneur en énergie calorifique, le gazogène réduisait assez fortement la puissance motrice. Heureusement qu'au bout de deux ou trois ans, la situation s'est améliorée avec des gazogènes plus performants, proposés par la marque Gohin-Poulenc.

Derrière mon intérêt pour l'automobile, il y avait une volonté de mesurer ma valeur et mes compétences en pilotage. Encore une fois, le sport automobile à l'époque n'était pas facilement accessible, car il fallait assumer



tous les frais de la course. Il fallait, donc, payer le carburant soi-même. En plus, nous étions confrontés au problème des pneus. Il fallait de fait se contenter des pneus de la société Général, qui étaient des casse-gueule, car dangereux en piste. Pour surmonter ce problème, la Fédération a commencé à accorder des dotations de pneus et ce n'est que vers les années 70, que l'offre s'est considérablement enrichie.

Ma première voiture de course a été une Opel 2 litres. C'est avec ce modèle que j'ai couru toutes les courses auxquelles j'ai participé. Ce choix venait du fait que je connaissais cette voiture de mieux en mieux et que je la rendais de plus en plus performante. Il faut dire par ailleurs que ma formation d'ingénieur en mécanique m'a permis d'améliorer moi-même les performances du moteur. En termes de palmarès, j'étais toujours dans les cinq premiers, mais jamais le premier. Parmi les grands pilotes que j'ai côtoyés, il y a eu Max Cohen Olivar. Pour moi, il a été le meilleur pilote marocain sur circuit. Il lui arrivait de me prodiguer des conseils de temps à autre. Lors de la course de Mohammédia où je suis arrivé 2e et lui cinquième, c'était à cause de sa voiture, qui était inférieure à la mienne. Il ne faut pas croire que le pilote fait tout. La voiture joue également un rôle important. Je me rappelle également de



Dechassau, qui a été un des meilleurs pilotes du Maroc et du monde en rallye.

Quelle est la course qui vous a le plus marqué ?

Mon circuit préféré était celui de Mohammédia. C'est là-bas que j'ai participé à une course haletante d'environ deux heures, soit l'équivalent de 60 tours environ. C'était passionnant. On ne dépassait pas les 160 km/h en circuit de ville et pourtant c'était très physique. À chaque épingle, la tête partait en vrille.

Vous est-il arrivé de bénéficier des services d'un sponsor ?

Le sponsoring n'était pas très développé à l'époque. Je me rappelle qu'un responsable de Toshiba, m'avait donné des autocollants et m'avait promis 1.000 DH si je me classais parmi les trois premiers, mais je ne l'ai plus revu (rires...). Une seule fois, j'ai été récompensé pour avoir fait un podium : j'ai reçu des pneus.

Quels sont les pilotes qui vous ont le plus marqué ?

Claude Amoyal, il était chronométré et il avait beaucoup donné notamment pour la promotion de la course sur circuit au Maroc. Je me souviens également d'un certain Jacky Béranger, qui épatait la galerie avec sa Porsche 911.

Quel regard portez-vous sur le sport automobile au Maroc ?

Avec le recul, la compétition automobile au Maroc est en pleine décadence. Le Maroc mérite un circuit permanent et pourquoi pas d'organiser un grand prix F1. Il n'y a pas beaucoup de motivation, la Fédération n'est pas très dynamique et les autorités n'aident pas. Il y a des passionnés, de très bons pilotes et des gens motivés qui veulent aller loin. Seul bémol, la FRMSA qui navigue à vue sans véritable commandant de bord, ce qui influe profondément sur son image et ses activités. Cela est d'autant plus regrettable que le royaume abrite aujourd'hui une manche du championnat du monde WTCC. Je suis nostalgique de l'âge d'or des sports mécaniques au Maroc, où on faisait tout, même les courses de motos.

En parlant justement du WTCC, que pensez-vous de l'organisation par le Maroc d'une manche de ce championnat ?

Le Grand Prix de Marrakech est une manifestation qui revêt beaucoup d'importance pour le Maroc en termes d'image et de contribution au développement du sport automobile. Je pense que c'est une bonne initiative, qui va permettre peut-être de redorer le blason de ce sport dans notre pays.



JEAN VALVERDE

LE VÉTÉRAN

À votre avis, quel est le remède à cette situation de déclin du sport automobile ?

Pour que cela continue à progresser, il faudrait une locomotive. Quelqu'un qui ait du charisme, de la notoriété et du dynamisme pour entraîner les autres dans son sillage. Bien entendu, il faudrait que les autorités aient également de la bonne volonté. Je tiens ici à saluer les autorités de Mohammédia, qui ont toujours eu un regard positif sur le sport automobile et aidé les organisateurs à réussir leurs événements.

Que représente pour vous le rallye Classic du Maroc ?

C'est une bonne initiative. Le Rallye Classic est une très bonne carte visite pour le Maroc.

Il s'agit également d'une course exceptionnelle. C'est un rallye qui regroupe des gens d'horizons très différents. Il y a 60 personnes entre commissaires et accompagnateurs.

Ce qui est extraordinaire, c'est de se retrouver autour d'une table en compagnie de champions et de pilotes de renom. C'est également un rallye difficile, qui fait souffrir hommes et mécaniques. Sur certaines spéciales (montagnes par exemple), le pilote est tenu de respecter des moyennes précises dans des conditions climatiques parfois difficiles, ce qui augmente le risque d'erreur ou d'accident.

Vous êtes également connu pour être un grand pêcheur ?

J'ai été un grand pêcheur et j'ai gagné beaucoup des trophées. J'ai participé à des régates avec des Espagnols. Un jour, j'ai pêché un marlin blanc de 50 Kg. Aujourd'hui, je continue à m'activer dans ce domaine. Actuellement, je fais partie du comité d'organisation d'un championnat international de la pêche au marlin. Il faut savoir qu'aujourd'hui, il y a un engouement pour le marlin. Donc, il y a un foyer et toutes les conditions sont réunies pour que la flamme reprenne

Avez-vous d'autres passions ?

Depuis ma première jeunesse, j'ai été passionné d'équitation. J'ai été à la fois éleveur et cavalier. Je m'intéresse également à la voile, mais en tant



qu'organisateur de compétitions et non en tant que pratiquant. Aujourd'hui, je fais de l'animation, de l'accompagnement d'athlètes et je participe à l'organisation d'événements sportifs. À chaque fois que j'arrêtais la pratique d'un sport, je continuais à assister et à prodiguer des conseils aux nouvelles générations. Mais s'il y a une chose qui me rebute, c'est le manque de volonté ou l'incompréhension des gens. Dans ce cas, je lâche tout et je me retire.



les nuits magiques

20h-00h

avec Karim Allam Bouché



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

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

**LUXE
RADIO**

Motors

Auto Légende

par Michel Bénéteau



L'ANGLO-AMÉRICAINNE
QUI CRACHE DU VENIN

9

Ce qui n'était au départ qu'un projet fou d'un jeune Texan qui voulait battre Ferrari est devenu une sportive qui non seulement marquera son temps, mais deviendra un objet culte pour des générations d'amateurs de sportives. Son succès sur les circuits, où elle a réussi à plusieurs reprises à enrhummer les prestigieuses Ferrari, a donné un coup de fouet à sa carrière commerciale dans les années soixante. Son caractère légendaire découle également de sa rareté. En effet, il ne s'est produit qu'un millier d'exemplaires de cette sportive mythique entre février 1962 et mars 1967. Cette icône qui vient de fêter son cinquantième anniversaire n'a rien perdu de sa superbe et continue toujours de fasciner les fans, partout dans le monde.



Corral Shelby
#



Shelby était l'un des pilotes de course les plus en vue de l'après seconde Guerre mondiale aux États-Unis. Il s'est illustré au volant d'exotiques bolides européens durant les années 1950 et 1960.

La Cobra est un mythe de l'automobile. Son géniteur est Carroll Shelby, un pilote texan qui s'est illustré au volant d'exotiques bolides européens durant les années 1950 et 1960. Shelby était l'un des pilotes de course les plus en vue de l'après seconde Guerre mondiale aux États-Unis. Son glorieux parcours prendra fin à cause de problèmes de santé. Ce contretemps n'entamera pourtant en rien l'ambition du personnage, qui décide de construire ses propres voitures, afin de donner la réplique à la prestigieuse marque au cheval cabré. L'idée de la Cobra jaillit dans l'esprit de Carroll Shelby quand ce dernier prend conscience qu'il est possible de monter un V8 américain hyper puissant (de 300 à 400 ch) et peu onéreux dans un châssis, ce qui est loin d'être le cas en Europe, avec des moteurs d'une cylindrée modeste et d'un coût élevé. Désireux de lancer sa propre voiture, Carroll Shelby travaille en 1961 avec Ed Cole, le président de Chevrolet, sur un projet de Corvette « Lightweight ». Mais les dirigeants de la General Motors mettent rapidement un terme aux tractations. Carroll Shelby se met alors en quête d'un autre constructeur de châssis. Il contacte Donald Healey, le père de l'Austin Healey, mais ce dernier est en négociation avec Ford pour l'obtention d'un V8. C'est alors que Carroll Shelby apprend que la firme britannique AC Cars va perdre le six cylindres Bristol et décide de prendre contact avec la marque installée dans le Surrey, qui possède à ce moment le seul châssis disponible. Il s'adresse ensuite chez Ford à Lee Iacocca, alors directeur des ventes, qui lui promet un moteur et lui prête 25.000 \$ pour lancer l'affaire. En 1962, l'aventure Cobra débute modestement dans l'atelier de Hots Rods de Dean Moon, à Santa Fe Springs en Californie. Ce projet donne naissance à la Cobra, qui se distinguait par sa légèreté et sa compacité. Pour sa conception, Shelby fait appel à un châssis et à une carrosserie de conception anglaise (AC cars). La collaboration n'a pas été du goût de Shelby, qui s'est plaint que la voiture ait pris deux ans pour son développement après qu'on y ait monté le V8 Ford. Il critique le caractère archaïque du châssis et la métallurgie de piètre qualité utilisée par AC. Il dénie également toute paternité à AC quant à la Cobra, ajoutant que de nombreux éléments du châssis seront remplacés en raison de leur mauvaise qualité. Shelby ne s'arrête pas en si bon chemin et va jusqu'à considérer AC comme un simple sous-traitant en dénigrant au passage l'appellation « AC Cobra », qui pour lui n'a jamais existé. Quant à la mécanique, c'est un moteur V8 à petit bloc fabriqué par Ford qui sera de la partie. Le prototype de la Cobra voit le jour en janvier 1962 chez AC, dans le Surrey, où il reçoit un V8 Ford de 221 ci (3,6 litres) à la seule fin de test. Il est expédié sans moteur en Californie, où l'équipe de Carroll Shelby le dote, chez Dean Moon, d'un Ford V8 de 260 ci (4,2 litres), couplé à une boîte de vitesses Borg Warner à quatre rapports. Les premiers essais publiés dans la presse qualifient la voiture de foudre de guerre. La production démarre en juin, mais difficilement, en



En 1962, l'aventure Cobra débute modestement dans l'atelier de Hots Rods de Dean Moon, à Santa Fe Springs en Californie. Ce projet donne naissance à la Cobra, qui se distinguait par sa légèreté et sa compacité.

Ce manque de fiabilité qui ne sera plus qu'un mauvais souvenir à partir de 1963, avec une première



victoire à Riverside, lors d'une épreuve du SCCA (Sports Car Club of America), où Dave McDonald l'emporte, au volant d'une 260. La Cobra 289 (motorisée par le V8 Ford de 4,7 litres) remportera en fin de saison trois championnats américains.

raison des nombreux problèmes que pose le châssis... Pour se mesurer à la firme de Maranello et prouver sa supériorité, Shelby s'engage dans la compétition. À cette fin, la Cobra 260 est homologuée par la FIA en novembre 1962. Le Texan met en lice des roadsters spécialement préparés pour la course. Mécaniquement, la version course s'avère peu différente de la Cobra de route, les modifications portant sur le taux de compression et l'allumage. Côté carrosserie, on remarque de nouvelles ouïes de ventilation et des écopes de refroidissement pour les freins à l'avant, ainsi qu'un pare-brise réduit et un arceau de sécurité.

Mises à l'épreuve, les Cobra révèlent un potentiel prometteur mais manquent d'endurance. Résultat, une inconstance dans la performance qui réduit à néant toute chance de voir les créations de Shelby triompher. Ce manque de fiabilité qui ne sera plus qu'un mauvais souvenir à partir de 1963, avec une première victoire à Riverside, lors d'une épreuve du SCCA (Sports Car Club of America), où Dave McDonald l'emporte, au volant d'une 260. Ce sera la dernière course pour ce modèle. Prenant le relais, la Cobra 289 (motorisée par le V8 Ford de 4,7 litres) remportera en fin de saison trois championnats américains, dont le SCCA et le USRRC (United States Road Racing Championship). Toutefois, elle devra attendre septembre pour s'adjuger une épreuve internationale FIA, les 500 Miles de Bridgehampton. Cependant, la course convoitée par Ford et Shelby est la prestigieuse épreuve mancelle, celle de l'endurance par excellence. Seul bémol, la Cobra roadster, très puissante grâce à son moteur de course de 370 ch, n'était pas particulièrement aérodynamique, ce qui la désavantageait sur un circuit aussi rapide que celui du Mans. Le constat est confirmé par un modèle inscrit à l'édition 1963 des 24 Heures, qui a terminé septième, loin de l'objectif initial qui était de briguer la première place.

Il était donc évident qu'une carrosserie plus aérodynamique allait faire toute la différence. Qu'à cela ne tienne ! Un jeune pilote et designer pour Shelby du nom de Pete Brock dessine un superbe prototype de coupé de type « fastback » qui prend corps en moins de trois mois. Dénommé Daytona, en référence au Daytona International Speedway en Floride, la nouvelle voiture impose sa supériorité dès les premiers essais en atteignant une vitesse maximale de 290 km/h, soit 30 km/h de plus que l'ancien roadster. En outre, sa silhouette plus fine la rendait plus frugale.

Dès sa première course, la Daytona Bleu Viking réalise un départ tonitruant en se permettant le luxe de devancer les Ferrari GTO. Cette prouesse tournera malheureusement court, puisqu'aux deux tiers de la course, un incendie endommage sévèrement la voiture et du coup, les trois marches du podium sont toutes raflées par des Ferrari.



Quelques semaines plus tard, après un autre camouflet infligé toujours par les bombes rouges « Ferrari » lors des 12 Heures de Sebring, Shelby décide de préparer deux coupés Daytona pour la compétition européenne, spécifiquement le Mans. Encore une fois, les débuts sont prometteurs, avec un départ en trombe. Rapidement néanmoins, les espoirs s'évanouissent, quand un des deux coupés abandonne à huit tours de la fin en raison d'une défaillance électrique. L'autre bolide, dont la construction ne s'était achevée que quelques jours avant l'épreuve, a aussi connu des ennuis, mais il a pu résister aux assauts des Ferrari, ce qui lui a valu la quatrième place au classement général et la première dans la classe Grand Touring.

D'autres victoires suivront et des améliorations seront apportées au modèle pour glaner davantage de succès en 1965. Au menu, une puissance augmentée (entre 380 et 385 chevaux) et la suspension révisée, autant à l'avant qu'à l'arrière. Au total, six voitures Daytona de compétition étaient prêtes à prendre d'assaut les circuits, dont une qui exploitait le colossal V8 de 7,0 litres et 460 chevaux de Ford. Cet effort aura été finalement vain, puisque cette version a été déclarée illégale pour la course par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) parce qu'il en existait à ce moment moins de 100 exemplaires. Shelby a donc été contraint de focaliser ses énergies sur les plus petites Daytona. Durant la saison 1965, les coupés de Shelby ont engrangé suffisamment de points pour permettre à Ford de devenir le premier constructeur américain à remporter un trophée international en course automobile.

Toujours à la recherche de puissance, Shelby American, sous la direction de Ken Miles, installe, au début de

1964, un V8 Ford 427 (sept litres) préparé pour la Nascar dans le châssis d'un roadster 289. De ce bricolage d'atelier naît la Cobra 427 de course, précurseur des 427 de production. Il a fallu pourtant attendre un an pour que la voiture puisse réellement rouler et elle fera ses débuts en compétition à Riverside (épreuve USRRC) le 2 mai 1965. Accaparé par le programme GT de la Daytona, Shelby American n'a pas le temps de procéder à l'assemblage des 427, confié à AC. Pour Carroll Shelby, ce sera « un ratage » qui fera perdre un an à la voiture...

Il n'en reste pas moins qu'avec ses 410 ch et son couple éléphanterque, la Cobra 427 offre des performances stupéfiantes, qui en font une voiture au caractère bien trempé, à ne pas mettre entre toutes les mains ! Plus tard, la décision de Ford de se concentrer sur son programme de GT40 à moteur central sonne le glas de la Cobra Daytona. L'histoire retiendra qu'en l'espace de deux ans, les voitures de Shelby ont tenu la dragée haute et même battu à plusieurs reprises les meilleurs bolides d'Enzo Ferrari. Ceci les a propulsées au rang de voitures cultes, d'autant plus que 1 011 Cobra seulement ont été construites de février 1962 à mars 1967.

Pour marquer son 50e anniversaire, la marque a réalisé une réplique de la Cobra. Seuls 50 exemplaires avec plaque numérotée ont été produits, se distinguant notamment par une carrosserie en aluminium ou fibre de verre, une couleur 'Shelby Black', différentes plaques '50th Anniversary', un différentiel en aluminium ou pare-choc chromé tout comme les jantes 15'. Des logos inédits dotés du Cobra ont également été apposés pour célébrer ce demi-siècle d'existence.



Festi mode CASABLANCA FASHION WEEK 2012

7^e édition

8 > 10 novembre

La Méditerranée s'invite à Casablanca

A l'ex. église du Sacré Cœur - bd Rachidi

Nouvelles collections des créateurs de mode marocains

Créateurs de mode méditerranéens présents cette 7^{ème} édition

Mode contemporaine au Maroc, la relève.

Exposition de photographie, conférence et débat.

Conseil Culturel
de
l'Union pour la Méditerranée

مدينة الدار البيضاء
Ville de Casablanca

المجلس المغربي
ROYAUME DU MAROC
ccme
مجلس التعاون العربي بالبحر
CONSEIL DE COOPÉRATION MEDITERRANÉENNE
• مَجْلِسُ التَّوَادُقِ الْإِسْلَامِيِّ الْإِسْتِشْرَاقِيِّ

INSTITUT
FRANÇAIS
MAROC

GALERIES
Lafayette

AKSAL
SOCIAL INITIATIVE

fnac

2M

FASHION ONE

fashiontv

illi
FEMME ET MODERNE

actuel

atlantic
radio

diptyk

DRIVERS

par Lina Mouafak



Brutale675



Compacte, ferme, vigoureuse : ces adjectifs définissent bien le petit roadster tout juste sorti de l'usine MV Agusta. MV-Agusta ose ce que tout le monde espère depuis belle lurette : un roadster avec une aura de luxe et de prestige, un moteur de caractère, de la puissance, de la légèreté, et pour un tarif abordable. Ne cherchez pas plus loin ! La Brutale mid-size ou la B3 pour les intimes est la tentation parfaite !

Depuis sa fabuleuse épopée dans la compétition jusqu'à la décennie de luxe et de prestige qui vient de s'écouler pour elle, la marque de Varese s'est forgée un nom qui claque instantanément comme le summum de la moto. Peu importe le modèle, du moment que c'est un MV, vous savez que c'est un engin d'exception qui passe.

Côté design, le coup de crayon de Massimo Tamburini est entré instantanément au panthéon du roadster. Finement remanié sur les 990 / 1090, il développe ici plus de jeunesse et une certaine impertinence. Moins athlétique, plus mutin, le dessin charme avec toute la chaleur des productions italiennes. Les 3 flûtes d'échappement repris de la F3 dégagent la roue arrière au maximum, tout en l'épousant. Quant au monobras, lui aussi est repris de la sportive et magnifie comme il se doit le train arrière.

Propulsé par le trois-cylindres en ligne de la F3 dégonflé de 128 à 115 ch - soit encore 9 de plus que la Street Triple -, ce roadster de 675 cc possède aussi quasiment la même partie cycle que la nouvelle Supersport MV. Annonçant 71 Nm de couple à 10.600 tr/mn, la Brutale 675 reprend à son compte le châssis tubulaire en acier avec des platines en alu de la F3 675. Et

ses périphériques sont à peine moins évolués : le freinage est confié à des étriers radiaux Brembo et l'amortissement à Marzocchi (avant) et Sachs (arrière).

Légère avec ses 163 kg, cette Brutale 675 possède un empattement similaire à la F3 675 (1.380 mm) et un réservoir d'essence d'une contenance de 17,5 litres.

En revanche, là où cette nouveauté transalpine se différencie nettement de ses autres concurrentes,



c'est au chapitre des équipements électroniques : la Brutale 675 devient en effet le premier roadster de moyenne cylindrée à proposer de série un anti-patinage paramétrable sur huit niveaux ! Dotée de la gestion électronique MVICS (Motor & Vehicle Integrated Control System) récemment découverte sur la F3 675, la Brutale 675 possède un accélérateur sans câble de type Ride By Wire et ne propose pas moins de cinq cartographies d'injection : quatre sélectionnables

au commodo gauche et une dernière, qu'il est possible de paramétrer à sa guise ! Tant de sophistication et d'ingénierie, de quoi laisser songeur, surtout que le prix de cette nouvelle MV reste raisonnable ! Cette Brutale 675, avec sa fiche technique renversante, est tout bonnement la plus abordable de toutes les MV Agusta neuves !



Vertigo

Le superyacht de l'année

Imaginé et conçu par le chantier néo-zélandais Alloy Yachts, en collaboration avec l'architecte naval Philippe Briand et le décorateur d'intérieur Christian Liaigre, le Vertigo est le voilier superyacht de l'année !



Mesurant pas moins de 220 pieds, le Vertigo est un immense et luxueux bateau qui peut accueillir 12 invités et 11 membres d'équipage.

Aménagé par le talentueux Christian Liaigre, le Vertigo ressemble davantage à un appartement contemporain de haut standing qu'à un yacht, puisque le designer a pensé les espaces intérieurs dans un style urbain, moderne, aérien et raffiné.

Cependant, le Vertigo n'est pas qu'un logement de luxe flottant sur l'eau. Doté d'une surface de voiles de 5.330 mètres carrés, ainsi que de deux moteurs de 1.400 HP, ce voilier super yacht peut transporter ses passagers dans les plus beaux coins de la planète, et c'est pour toutes ces qualités que le Vertigo est un engin d'exception. Il a en effet été élu « voilier superyacht de l'année » au World Superyacht Awards 2012 et il a également été récompensé par trois autres prix lors des Showboats Awards 2012.

Au niveau du dessin, le défi a été de concevoir un yacht qui était grand, mais « agréable à naviguer », ce qui explique ses lignes de coque modernes. Vertigo est le premier voilier de cette taille à avoir une proue presque verticale. Cette caractéristique donne une ligne de flottaison plus grande, augmentant ainsi la vitesse, tant sous voile qu'à l'aide du moteur.

Avec un tirant d'air restreint à 68 mètres pour passer le Canal de Suez et un tirant d'eau devant avoisiner les 5 mètres, l'architecte naval français a dû particulièrement



s'impliquer dans la conception de la voilure et de la quille. Le gréement en ketch lui est apparu comme la seule option appropriée. Pour tenir les quelque 5.330 m² de voilure, avec un mât principal de 67 mètres et un mât de misaine de 62 mètres, des bastaques ont dû être installées. De plus, le tirant d'eau peut être porté à 9,10 mètres, grâce à la quille rétractable.

Les différents choix architecturaux permettent d'espérer atteindre sous voile 20 nœuds par 20 nœuds de vent réel et 17 nœuds grâce au moteur, 12 nœuds étant la vitesse de croisière. Sur le pont entièrement flush, ce superyacht possède de nombreuses aires de relaxation. Le cockpit est particulièrement bien protégé, notamment grâce au grand hard-top aux fenêtres coulissantes, tandis qu'à l'arrière, les protections solaires dissimulent une piscine. Le flybridge est quant à lui ouvert, mais peut être protégé par un bimini amovible.

À l'intérieur, le confort est également au rendez-vous, ainsi que la luminosité. Grâce à la superstructure



transparente, le salon est naturellement très éclairé et constitue avec le cockpit, un espace de vie homogène de 30 mètres de long. Le pont inférieur est composé de 4 chambres d'amis et d'une immense suite propriétaire et vers l'avant peuvent être logés 11 membres d'équipage.

Ainsi, le « Vertigo » est un véritable voilier de croisière, à la fois vélocité et confortable, malgré ses 220 pieds.

GRAHAM SILVERSTONE

Stowe GMT

La marque horlogère anglo-suisse Graham London présente son modèle Silverstone Stowe GMT. Un imposant chronographe en acier de 48 mm, au look sportif, doté de nombreux éléments en carbone et d'un calibre chrono bicompaq flyback, grande date et GMT.

L'histoire de Graham est indissociable du chronométrage de haut niveau. En effet, la maison impliquée aujourd'hui dans l'univers de la Formule 1 et de la plus mythique des courses de côte est hautement impliquée dans la mesure du temps ultime. L'horloger George Graham reconnu par ses pairs au Siècle des Lumières comme l'un des plus brillants horlogers du monde a laissé une trace indélébile dans l'histoire de l'horlogerie. Il faut se rappeler qu'il est l'inventeur du concept même du chronométrage et qu'il est passé à la postérité pour avoir élaboré le premier instrument capable de mesurer avec une certaine précision des événements de courte durée.

Avec le Graham Silverstone Stowe GMT, Graham démontre une fascination pour l'exploit, la vitesse et la précision. C'est l'hommage de Graham à la technique automobile la plus avancée.

Le Silverstone Stowe GMT est un impressionnant chronographe en acier de 48 mm, qui se distingue par

de nombreux éléments en carbone.

Son cadran est réalisé en carbone noir et orné de grands chiffres jaunes. La montre affiche un guichet de type grande date à deux chiffres et une fonction GMT, représentée par l'aiguille centrale et la graduation verte sur la lunette en aluminium et fibre de carbone.

La Silverstone Stowe GMT offre également une fonction flyback. Elle permet à l'utilisateur de remettre à zéro le chronographe sans le stopper. Après relâchement du poussoir flyback, l'aiguille des secondes redémarre directement de zéro. La fonction flyback permet l'enclenchement d'un nouveau comptage rapidement par une simple pression sur le poussoir. À l'origine, ce système était utilisé par les pilotes d'avion.

La combinaison de course ne serait pas parfaite sans la présence d'un bracelet caoutchouc qui reprend la structure d'un pneu. La bande jaune sur le bracelet





rappelle les couleurs du cadran des Silverstone Stowe.

Cette pièce unique rend hommage à l'âge d'or de la course automobile et à son esprit valeureux. Limitée à 500 pièces, la Silverstone Stowe GMT est sur le chemin des légendes.

Alors, à vos voitures et rendez-vous sur la grille de départ. « Start your engines ». À l'extinction des feux, vous allez en prendre plein les yeux !

par Lina Mouafak

V&A

Victoria
and Albert
Museum

Le Victoria & Albert museum célèbre cette année le meilleur du design de l'après-guerre. L'exposition rassemble les plus grands créateurs nés, ayant étudié ou travaillé au Royaume-Uni depuis les Jeux Olympiques d'été de 1948, nommés « Jeux de l'austérité », et leurs productions, qui ont permis à la Grande-Bretagne de devenir un leader dans le secteur du design.

Étranges dates, direz-vous. Détrompez-vous ! En 2012, Londres accueille les Jeux olympiques tout comme en... 1948. Il s'agissait alors des premiers J.O. de l'après-guerre. On les avait baptisés les « austerity games » vu l'état dans lequel Londres et l'Europe entière se trouvaient.

Depuis, les autorités de Londres et du pays ont fait appel à des designers, de manière très consciente, pour créer une nouvelle image, tourner le dos à la guerre et aller de l'avant.

Tout le monde participe à cet élan vers l'avenir. On consulte des designers pour créer de nouveaux visuels pour la compagnie de chemin de fer, mais aussi, deux ans plus tard, pour la cérémonie de couronnement



d'Elisabeth II, où des créateurs de mode et de bijoux proposent des projets réellement innovants.

British design montre absolument de tout, des robes aux voitures, en passant par les constructions modernes. Ce chaos apparent reflète une réalité. Allant de la Morris Mini Minor (1959) au Centre aquatique de Londres signé par Zaha Hadid (2011), plus de 300 œuvres sont rassemblées dans un parcours articulé autour de trois thèmes : Tradition et modernité / Subversion / Innovation et créativité.

Au fil des salles du V&A, on redécouvre les papiers peints des années 50 et 60, le mobilier délirant des seventies, les robes bucoliques de Laura Ashley, les extravagances de Vivienne Westwood, l'apogée du mouvement punk, les créations les plus récentes d'Alexander McQueen.



Provenant majoritairement des collections du musée, elles incluent plusieurs disciplines telles que la mode, la céramique, le verre, le graphisme, la photographie et l'architecture. Il y a même une voiture Mini et une reconstitution du fameux resto Pharmacy de Damien Hirst, avec son papier peint médicament et ses tabourets cachet d'aspirine. Enfin, on termine par le Concorde et la merveilleuse Jaguar E-type, des jeux vidéo, et des bâtiments futuristes pensés ces dernières années par des architectes comme Thomas Heatherwick ou Norman Foster.

Cette exposition est comme un formidable voyage à travers le temps. On y découvre des choses archiconnues, d'autres méconnues et d'autres encore dont on avait oublié le côté british. Londres est de retour au centre du monde. Et ses designers y sont clairement pour quelque chose !



International Billfish Tournament

2012 Mohammédia

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que les 280 membres du Yacht Club du Maroc accueillait le 1er tournoi international de pêche au gros sur fil fin organisé à Mohammédia.

Très actif dans la promotion des sports nautiques, le Yacht Club avait organisé en 1994 un championnat du monde féminin de pêche sportive, événement original qui a reçu un très bon accueil et une forte audience. Cette année, le Yacht club renouvelle l'expérience, avec cette fois-ci un tournoi de pêche au gros.

Du 19 au 23 septembre, de nombreux amateurs de pêche sportive provenant de plus de 8 pays différents étaient attendus pour ce tournoi. En effet, outre le Maroc, la participation de 40 pêcheurs issus des 8 nations les plus réputées dans cette discipline sportive, notamment la France, la Belgique, la Russie, la Suisse, la Hollande, l'Italie, la Côte d'Ivoire et l'Australie. La pêche au marlin est un exercice difficile et demande beaucoup de dextérité. D'autant plus qu'un marlin blanc pèse entre 60 et 65 kg, un bleu peut atteindre 300 kg.

Durant 4 jours, les concurrents prenaient le large, de 7h à 17h, avec pour objectif de ramener le plus grand poisson avec le fil le plus fin. Par ailleurs, ce tournoi se veut d'être respectueux de l'environnement, puisque la pêche en question est « No Kill », le poisson attrapé est tagué et relâché. S'agissant d'un poisson migrateur dépendant des courants chauds, le fait de le taguer servira à l'identifier s'il est repêché, le timing de la compétition coïncide effectivement avec la période de passage du marlin devant les côtes de Mohammédia.



L'aspect scientifique faisait également partie du programme, puisque des chercheurs de l'Institut national de recherche halieutique (INRH) avaient l'occasion de suivre de près cette espèce de la famille des istiophoridae. De plus, en marge de l'événement, un village nautique est monté sur la digue sud-est du port de Mohammédia, qui était ouverte au grand public pendant les 4 jours du tournoi.

À l'issue du tournoi, plusieurs prix seront décernés, notamment celui du plus grand poisson relâché, de la meilleure équipe et du meilleur pêcheur.



Le Comité de gestion du club, en organisant ce premier tournoi, souhaite créer une manifestation qui fera de Mohammédia une ville en fête, faire connaître le Maroc comme une destination privilégiée pour les pêcheurs sportifs et contribuer au développement touristique du Maroc, par la promotion de ce tourisme de niche.

Cigare

par Antoine Delmas

H.UPMANN

Magnum 50

Le Magnum 50 est l'une des éditions limitées les plus réussies jamais lancées par Habanos en 2005. Le mélange unique du Magnum 50 est caractérisé par une fumée riche et opulente. Un cigare superbe, qui réjouira toutes celles et ceux qui ont apprécié ce cañonazo.

L'aspect extérieur est bon, avec une cape bien roulée, colorado-claro légèrement nervurée, fine et grasse.

C'est un cigare tout en longueur, qui impose avec ses 16 cm de long ! Son cepo de 50 correspond au diamètre de la plupart des robusto (19,84mm). La bague supplémentaire rouge annonce fièrement « Magnum 50 » et apporte encore plus de raffinement à ce grand robusto.

L'allumage est aisé, malgré la longueur du cigare. Les premières bouffées sont très caractéristiques du terroir cubain avec du cuir, du tabac fermenté, de la terre humide et un peu de pain grillé. La fumée est très rapidement épaisse, forte et tapisse avec entrain votre palais.

La force est bien présente, voire un peu trop pour un début. Les saveurs évoluent après quelques centimètres de fumage, pour offrir des noisettes



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



grillées et encore plus de cuir humide.
Au 2^e tiers, le cocktail de saveurs est plus plaisant, avec des notes sucrées et grasses, qui viennent radoucir la puissance générale. Le moins qu'on puisse dire est que le Magnum 50 est coriace avec une puissance très marquée. Le 2^e tiers est long et se consume doucement, avec une tenue de cendre agréable. Arrivé au 3^e tiers, pas de franche évolution gustative, mais une montée en puissance rassiante et

entêtante se confirme. Le 3^e tiers est vraiment très fort ! Toujours ce goût cubain poivré et puissant, avec une amertume de tabac qui commence à prendre le dessus.

Bref, ce cigare distille le bon goût cubain et est très bien construit. C'est un cigare corsé, riche et entreprenant. Il trouvera ses adeptes auprès des fumeurs de cigares cubains chevronnés et avides de puissance.

Édito



Ahmed Kseibati

L'année automobile est ponctuée par les nombreux salons organisés tout autour du monde, mais il n'y a qu'un seul « Mondial de l'automobile de Paris » où tous les constructeurs se bousculent pour montrer leurs nouveautés et leur savoir-faire.

En plus d'un siècle d'existence, la manifestation parisienne a acquis un rayonnement incomparable. L'événement est le plus ancien du genre, puisque la première « Exposition internationale d'automobiles » s'est tenue dans les jardins des Tuileries dès 1898, soit deux ans avant les Salons de Turin et de New York. On dénombrait, en 2010, 1.200.000 visiteurs à Paris Expo, contre 1.420.000 pour 2008. Les organisateurs espèrent dépasser ces chiffres cette année, même dans ces temps de crise mondiale exacerbée.

Ces chiffres sont édifiants. Ils démentent l'idée selon laquelle l'automobile aurait perdu son pouvoir d'attraction et de séduction. Bien au contraire, cet incoercible objet du désir ne laisse personne indifférent.

Aucun autre produit de consommation n'implique autant d'émotion et de passion. La sélection n'est jamais innocente. S'afficher au volant d'une « Porsche 356 de 1960 » est un acte aussi délibéré que de se montrer aux commandes d'une Mitsubishi Lancer Evo 8 d'un jaune éclatant. Chacun projette ses pulsions les plus intimes dans sa voiture.

Cependant, dans ce numéro, il y a autre chose que le Salon : 2 essais fort intéressants, celui de l'Opel OPC de 280 cv, une voiture extraordinaire dans sa catégorie, par son châssis et son moteur et celui des 2 Porsche, Panamera et Cayenne GTS, où la marque montre tout son savoir-faire en termes de motorisation atmosphérique et de tenue de route, pour des bolides de plus de 400 cv

Chers lecteurs, je vous souhaite une lecture de rêve et de beaux songes, puisque apparemment, nombreux sont les lecteurs qui lisent Gentlemen Drivers avant de s'endormir, pour continuer à rêver, mais cette fois, les yeux fermés.

par Hicham Rehane

SAMSUNG

repousse les
limites de
l'innovation
au salon
IFA 2012



BERLIN, Allemagne - 30 août 2012 - Samsung Electronics Co., Ltd, leader mondial dans les médias numériques et technologies de convergence numérique, aujourd'hui à l'IFA 2012 a dévoilé sa vision pour le marché de l'électronique de consommation et introduit les produits et services qui repoussent les limites de l'innovation.

Devant la foule des participants à IFA 2012, Boo-Keun Yoon président et chef de la Division Consumer Electronics, a déclaré que la société va cultiver la curiosité du public et de découvrir ce qui est important pour les consommateurs qui s'engagent avec les produits Samsung.

« Plus tôt cette année, nous avons promis de supprimer les barrières qui existent entre les appareils et le contenu », a déclaré Yoon. « Aujourd'hui, vous verrez à quel point nous avons parcouru dans la réalisation de cet objectif, avec la technologie qui permettra de créer des expériences uniques en mettant les consommateurs au centre, et la construction de chaque produit, le contenu et le service autour d'eux. » Samsung a également noté sa position de leader au sein de l'industrie de la télévision pour la sixième année consécutive, ainsi que son avance en réfrigérateurs deux portes pour les six dernières années.

« Nous avons de grandes ambitions pour l'avenir », a déclaré Yoon. « En 2015, nous espérons célébrer une décennie comme le numéro 1 mondial fabricant de téléviseurs, ainsi que le numéro 1 producteur mondial de tous les appareils ménagers. »

La société a également dévoilé un certain nombre de nouveaux dispositifs, y compris le téléviseur 55 pouces OLED ES9500, un révolutionnaire espace pour les réfrigérateurs et les machines à laver Eco Bubble, GALAXY Note II et la Galaxy caméra.

www.samsung.com



BRM V6 Bonneville

BRM s'est associé avec les Triplettes de Bonneville, une équipe de passionnés qui tente de battre des records de vitesse dans des véhicules prototypes sur l'immense lac salé de Bonneville aux États-Unis. Pour célébrer leurs 9 records du monde, BRM a fabriqué la V6 Bonneville, la montre automatique la plus légère du monde qui a pu être testée lors des essais des Triplettes sur le lac. Son poids est de 29 grammes et les verres sont en Makrolon pour une légèreté plus marquée. Cette montre BRM est disponible en série limitée à 25 pièces, mais arbore un verre saphir pour une meilleure solidité et étanchéité, ce qui amène son poids sans bracelet à 42 grammes. Son boîtier en titane d'un diamètre de 44 mm présente un cadran squelette qui utilise un mouvement automatique ETA 2824-2.



SAMSUNG B&O Concept Phone

Imaginé par le designer Antoine Brioux de NAK Studio, alliant le design moderne et novateur de la célèbre marque Bang & Olufsen à la technologie du dernier smartphone Samsung Galaxy, le « Samsung B&O Concept Phone » est une très jolie étude de style autour d'un concept de téléphone mobile multimédia haut de gamme couplé à une station d'accueil permettant aussi bien de le charger que de faire office de dock équipé d'un haut-parleur Bang & Olufsen.



FERRARI Golf Collection

Vous êtes golfeur, vous avez déjà le bolide dans le garage ou pas, et vous voulez vivre, et exposer, à fond votre passion pour la marque au cheval cabré, ça tombe bien, Ferrari s'est associé au fabricant Cobra Puma Golf pour lancer une collection totalement dédiée à votre sport favori. Composée d'un sac, de clubs, mais également de chaussures ou encore d'une ligne de vêtements.



Lifestyle

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

The RBS logo is displayed in white on a dark blue background. It features a stylized sunburst or starburst symbol to the left of the letters 'RBS' in a bold, sans-serif font.The logo for Magny-Cours International Circuit is shown. It consists of a stylized track map icon in blue and yellow, followed by the text 'Magny-Cours' in a bold, italicized font, and 'INTERNATIONAL CIRCUIT / NEVERS FRANCE' in a smaller, all-caps font below it.A wide-angle photograph of a Formula 1 race in progress. Multiple racing cars are lined up on the track, moving from left to right. The cars feature various sponsor logos such as 'Fly King', 'London', 'PETROBRAS', 'Vedat', and 'GIVES YOU'. In the background, there are grandstands filled with spectators and a large blue wall with the RBS logo. The sky is clear and blue.

Le circuit de Nevers Magny-Cours est aujourd'hui non seulement l'un des plus prestigieux circuits auto-moto du monde, mais aussi un vaste complexe proposant des pistes de karting et de tout terrain, des espaces de travail et de réception exceptionnels pour les séminaires d'entreprise et des activités de loisirs, challenge karting, stages de pilotage.



RBS





Circuit permanent français, le circuit de Nevers Magny-Cours est la propriété du Conseil général de la Nièvre depuis 1986. Il est situé près du village de Magny-Cours, à 14 km au sud-est de Nevers. Créé en 1959 par Jean Bernigaud, maire de Magny-Cours et propriétaire du terrain, le premier circuit est une piste de karting de 510 mètres de long. Le Circuit Jean Behra portant le nom du pilote français décédé en 1959 est inauguré en 1961. La piste fait alors 2.000 mètres de long. En septembre 1986, sous l'impulsion de François Mitterrand, le Conseil général de la Nièvre décide de racheter le circuit qui fait alors 3.850 mètres à la famille Bernigaud. Le nouveau tracé F1 sera réalisé en 1988 et le circuit est inauguré et reçoit son homologation officielle en 1989. Il obtient, en 1990, un bail de cinq ans octroyé par la FISA pour l'organisation du Grand Prix de France de Formule 1. Magny-Cours remplace en 1991, pour les épreuves françaises de F1, les infrastructures vieillissantes du circuit Paul-Ricard du Castellet. En 1994 est inaugurée la nouvelle piste de karting

puis, en 2000, est créée la piste Club. En 2003, le tracé de la piste Grand Prix est modifié et le circuit accueille pour la première fois la manche française du Championnat du monde de superbike.

Aujourd'hui long de 4.411 mètres, le circuit de Magny-Cours reprend des virages existant sur d'autres circuits de Formule 1, ce qui en fait une piste très technique et très complète. La piste qui a accueilli les manches françaises du championnat du monde de Formule 1 de 1991 à 2008 accueille tout au long de l'année différentes manifestations sportives, des essais de grandes équipes françaises ou étrangères, des clubs de prestige ou encore des stages de pilotage. Avec un tracé et des abords sécurisés, c'est la piste idéale pour l'initiation au pilotage et les essais techniques des constructeurs et équipementiers. Magny-Cours, c'est également un vaste complexe proposant son musée, ses restaurants, ses

nombreuses boutiques, ainsi que la possibilité pour tout un chacun de s'initier aux joies du karting. Le circuit dispose en effet d'un karting ouvert au public 7 jours sur 7, pour la pratique du kart en individuel ou en groupe. Une flotte de 25 karts 4 temps de 10cv et de 12 karts 2 temps de 21cv est à la disposition des férus de vitesse.

Le circuit intègre aussi en son sein le musée Ligier, où vous comprendrez la passion pour l'automobile et le sport auto qui anime cet homme. Vous saisirez la relation particulière qui unissait Maserati et Ligier. Le plus surprenant restera bien entendu les diverses voitures que vous aurez l'occasion de voir de près ou de redécouvrir. Celles-ci vous permettront d'apprécier la magie de l'automobile, mais aussi d'observer la nette évolution des monoplaces de Formule 1.



Moment de magie et de découverte, pour les passionnés de courses automobiles, ce circuit est l'occasion d'admirer de près des voitures qui ont fait l'histoire du sport automobile. It's the place to be Gentlemen Drivers !

par Antoine Delmas

Emmanuel Zurini

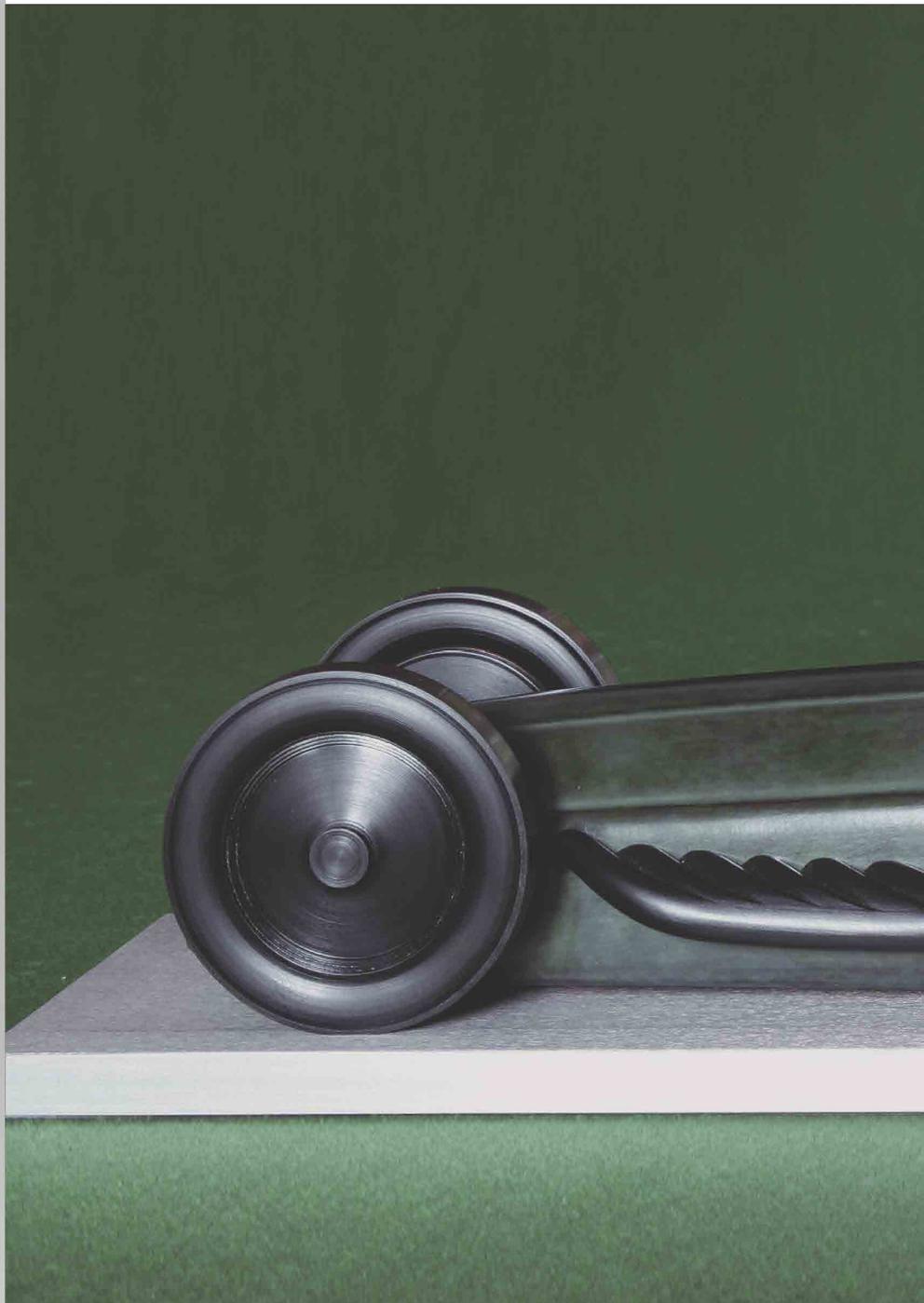
Né en **1942.**

Né en 1942, Emmanuel Zurini, "Manou" pour les intimes, est un épicurien dans l'âme dont l'allure désinvolte et la silhouette massive masquent la délicatesse. Fils de peintre, depuis toujours sensible à l'expression artistique, il grandit, dans l'atmosphère bohème de Montparnasse de l'après-guerre en parfait adepte de l'école buissonnière.

Avec une incroyable intelligence des lignes et des formes, il sculpte automobiles, avions et bateaux off-shore, emprisonnant dans la matière l'objet de sa passion : la vitesse.

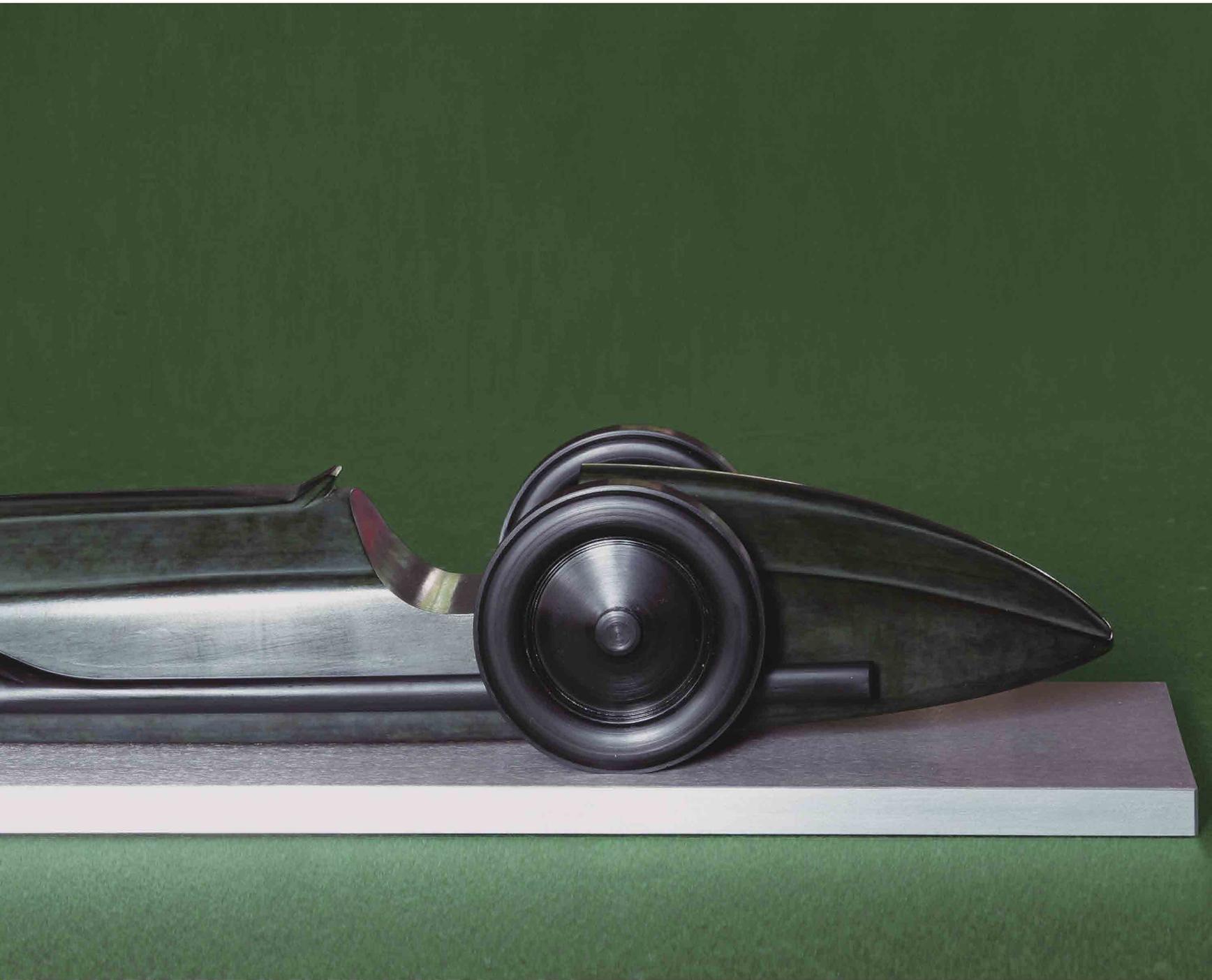
Zurini joue avec matières et lumières. Pour certaines, il préfère le bronze poli, plus précieux, qui réfléchit la lumière, sublime les contours ; pour d'autres, des patines aux couleurs profondes, vertes, rouges ou noires adoucissent les courbes, ou le bronze argenté, ou nickelé à l'esprit art déco. La pierre, qu'il découvre en 1980 avec les granits, apporte à ses oeuvres une densité nouvelle.

Aujourd'hui, la tête toujours pleine de projets, Emmanuel Zurini se voue presque exclusivement à la sculpture et envisage la réalisation d'une pièce monumentale.



GALERIE VITESSE

48 RUE DE BERRI
75008 PARIS
OUVERT DU MARDI AU SAMEDI DE 14 A 19H
TEL 00 33 (0)1 42 25 48 13
www.galerievitesse.com
galerievitesse@gmail.com



Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



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



Puriste.

Le nouveau Cayenne GTS.

Une Porsche n'est jamais aussi bien servie que par le cœur des amateurs de voitures de sport et par la route, terrain de prédilection des puristes. De ces passionnés qui recherchent autant les sensations physiques que le plaisir des yeux. C'est en pensant à eux que nous avons choisi de revenir nous aussi à nos propres sources, grâce au principe Intelligent Performance. Pour nous montrer plus que jamais proches de la route.

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE



PORSCHE

Centre Porsche Maroc

Centrale Automobile Chérienne
84, Avenue Lalla Yacout
Casablanca
Tél. : 05 22 31 81 81
Fax : 05 22 31 97 12
Site internet : www.porsche.fr
e-mail : l.roix@porsche.ma