25 DH

DÉCEMBRE 2012 - NUMÉRO 24

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

HERVÉ POULAIN

LE PÈRE DES POP CARS

McLaren
P1 p.40
Hommage à la F1

Rolls Royce
Phantom II p.44
Toujours meilleure

Mercedes
Classe A p.50
Première de sa classe

Ferrari Enzo p.82
L'esprit d'Enzo

Itissalat Al-Maghrib : Société Anonyme à Directoire et à Conseil de Surveillance au Capital de 5.274.572.040 DH - RC 48 947, Siège Social : Avenue Annakhil Hay Ryad, Rabat.

Avec Maroc Telecom, où que vous soyez, vivez l'expérience du très haut débit mobile à partir de 99dh/mois seulement. Surfez, téléchargez et partagez librement toutes vos émotions grâce à notre gamme de débits Internet 3G+.

Jusqu'au 31 décembre, profitez de **2 mois de connexion offerts** pour tout nouvel abonnement.

Pour plus d'informations, appelez notre centre de relation clients ou consultez le site www.iam.ma

Appelez le **777**

www.facebook.com/maroctelecom

*Offre valable jusqu'au 31 Décembre

ZURICH Auto,
l'assurance de rouler
en toute sérénité
Parce que vous ne savez jamais ce qui vous attend sur la route, ZURICH Auto prévoit une large gamme de prestations qui répondent à toutes vos préoccupations. ZURICH Auto vous propose de nouveaux tarifs personnalisés, dont des réductions tarifaires pour les garanties Tierce, Vol, Incendie, Bris de glaces, Défense & Recours. En choisissant ZURICH Auto, vous avez l'assurance d'être bien accompagné.
ZURICH®
Entreprise régie par la loi n° 17-99 portant Code des Assurances.
Zurich Assurances Maroc - 166, boulevard Zerktouni - 20060 Casablanca - Maroc - Service Client : 0801 00 43 53 - Site web : www.zurich.ma

Édito

Ahmed Kseibati

À tout seigneur, tout honneur,

Messieurs ,
En ce mois de décembre, comme vous pourrez le constater , nous avons le plaisir de vous présenter un numéro exceptionnel, tant dans la forme que dans le fond et de vous offrir en prime un magnifique calendrier à mettre sur votre bureau pour l'année 2013 , que je vous souhaite encore meilleure que 2012 , avec tous mes souhaits de santé, de bonheur et de succès .

Concernant le fond, le choix du portrait du mois s'est porté sur Hervé Poulain, l'un des gentlemen drivers les plus accomplis que votre magazine ait eu la joie de présenter au cours de ces deux années d'existence. Commissaire priseur depuis 1969, initiateur des Pop Cars qu il a lancés en 1975 avec BMW, écrivain, personnage incontournable du monde de l'art, pilote émérite de 1975 a 1986 aux 24 heures du Mans.
Excusez du peu ! ! ! ! .

Dans ce numéro, il y a aussi la Rolls Royce Phantom II , la visite d'usine de Porsche avec tout pleins d essais et d'articles que nous vous avons concoctés avec amour et passion .

Chers lecteurs, en plus d'une bonne lecture, je vous souhaite un joyeux Noël, une excellente fin d'année et vous dis : à l'année prochaine .

Ahmed KSEIBATI
Directeur Général & de Publication

www.luxeradio.ma

Par Rachid Hallaouy. Emission de débat politique, du lundi au dimanche

avec ou sans parure
14h-15h30
LUXE RADIO
Accédez à l'état d'esprit du luxe.

Sommaire

08 Motors

08>12 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine
14>18 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine et Youssef Bennour
20 **ActuEvènement** Jean Deschazeaux nous a quittés par Ettoubaji Abdelilah
22>24 **ActuEvènement** Porsche driving experience par Ahmed Kseibati
26>30 **ActuEvènement** Usine Porsche par Ahmed Kseibati
32>35 **Essai** Hyundai Santa Fe par Amal Razine
36>38 **ActuEvènement** 2e Parade des voitures anciennes par Youssef Bennour
40>43 **AutoConcept** McLaren P1 Concept par Youssef Bennour
44>49 **AutoException** Rolls Royce Phantom II par Youssef Bennour
50>54 **AutoNouveauté** Classe A : A+ pour la 1ère de la classe par Amal Razine
56>60 Mini Paceman : Les 7 grands nains par Amal Razine
62>66 Renault Clio 4 : Clio is back par Amal Razine

68>80 **Entretien du mois** **Hervé POULAIN**
Le père des Pop Cars par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

82>88 **AutoLégende Ferrari** Enzo : Hommage au commendatore par Hamid Benmaarouf
90>131 **DOSSIER COLLECTOR :** Les Gentlemen Drivers de l'année 2012
132>133 **MotoException** Triumph 675 Daytona par Hamid Benmaarouf

134 L'Homme

134>135 **Bien-être** Guess Spa Adriana Karembeu par Lina Mouafak
136>137 **Montres** Longines Avigation Watch Type A-7 par Lina Mouafak
138>138 **Sport d'élite** Prix de Diane Longines par Lina Mouafak

139 Lifestyle

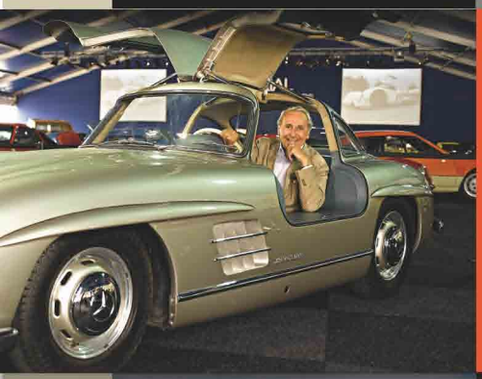
139>143 **Cigare** Vegas Robaina Famosos par Antoine Delmas
144>147 **Evasion** Circuit Dijon-Prenois par Lina Mouafak
148>149 **Art** Alexander Calder par Antoine Delmas

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

82

44

136
BASE
1000 M.
AUTOMATIC
LONGINES
SWISS MADE

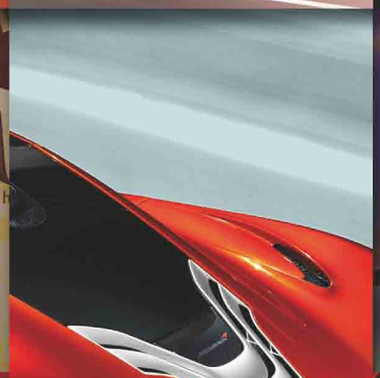


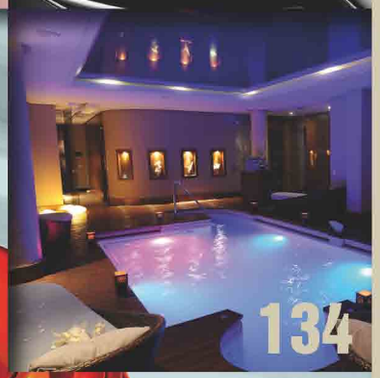
68

62

2
LONGINE
138

VEGAS
ROBAINA
HABANA
139




134

40

TRIUMPH
675
TRIPLE
132

50
S MB 1166

par Amal Razine/Khalid Nizar

«Tkayes» Politique de RSE de Renault

Renault vient d'étendre son programme de sécurité routière au Maroc avec la campagne « Tkayes ». Prévue dans 11 villes du royaume, cette campagne de prévention, qui s'étend jusqu'en 2013, prévoit d'aller à la rencontre de plus de 20.000 enfants, dans 150 écoles. Ciblant les jeunes avant tout, Renault organise dès ce mois de décembre, dans différentes villes, des villages « Tkayes », en collaboration avec des enseignants. Renault mettra à disposition des 6-16 ans des minis circuit routiers et leur remettra à la fin de la formation des permis symboliques.

Afin de transmettre son message à un public très large et essentiellement composé de jeunes, la marque au losange s'est associée à « Hit Radio », pour organiser des débats au cours de l'une des émissions les plus écoutées de la station. Grâce à ce programme, Renault a une nouvelle fois confirmé son engagement pour la sécurité routière, qui fait partie de l'un des cinq enjeux de la responsabilité sociale de l'entreprise.

Chevrolet Camaro Bientôt sur nos routes

Découverte par le public lors de l'Auto Expo en mai dernier, la Chevrolet Camaro sera bientôt officiellement lancée sur notre marché. Alors que les rumeurs parlaient de versions équipées du V6, c'est finalement la fameuse SS et son V8 de 405 ch qui sera commercialisée. L'importateur exclusif de Chevrolet au Maroc, CFAO, a préféré opter pour la boîte automatique plutôt que pour la manuelle, bien que grâce à celle-ci, la Camaro gagne 17 unités pour passer à 422 ch. L'américaine, qu'on voit circuler sur nos routes depuis quelque temps déjà, pourra enfin être exposée dans les showrooms du réseau du groupe. D'ailleurs, c'est à Rabat que nous l'avons découverte derrière un rideau noir dans sa version découvrable, avec un intérieur en cuir rouge, qui ne passe pas inaperçu. En attendant la présentation officielle de la Chevy sur notre marché, nous pouvons déjà vous révéler que le coupé sera proposé à 570.000 DH.

Peugeot 301 Fin du périple

Pour faire parler de sa 301 de manière originale, Peugeot a lancé la Route 301. Présentée en Turquie, la nouvelle venue de la marque au lion a débuté son périple avec deux itinéraires différents, le premier devant la conduire en Russie et le second chez nous au Maroc et plus exactement à Casablanca. Pour la route sud, la 301 a pris le départ d'Istanbul avant de passer par la Grèce, la Croatie et l'Algérie, entre autres. Le périple marocain a débuté à Nador pour aller vers Béni Mellal, Azilal, Marrakech, Oukaïmeden, Tahannaout et Marrakech, avant de finir son parcours à Casablanca, où une soirée organisée par Sopriam lui était réservée. Cette opération, dont le but était de montrer les qualités routières de la voiture dans les différentes circonstances, a permis à la 301 de parcourir au total 10.000 km sur 35 étapes, de traverser 3 continents et 17 pays, avec différents conducteurs à bord. Ceux qui ont suivi l'aventure sur les réseaux sociaux ont pu vivre toutes les étapes et peuvent d'ailleurs revoir toutes les photos de l'aventure.

CE QUI EST FRUSTRANT
C'EST QU'UNE FOIS DEDANS,
ON NE LA VOIT PLUS.

Photo non contractuelle.

www.renault.ma

RENAULT
QUALITY MADE

ON SE SOUVIENT TOUJOURS DE LA PREMIÈRE FOIS OÙ L'ON A VU LA

NOUVELLE RENAULT CLIO

- Moteur diesel dCi 4,3L/100Km
- 5 étoiles Euro NCAP
- Écran tactile multimedia
- Prix à partir de 129 900 Dhs TTC disponible dans tout le réseau Renault

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

Automotive Meetings Tanger

Organisé par l'AMICA les 22 et 23 novembre dernier, l'Automotive Meetings Tanger (AMT) qui en est à sa 3e édition, a réuni constructeurs, équipementiers et sous-traitants. De par sa position stratégique et son ouverture sur les marchés internationaux, ainsi que la disponibilité de compétences humaines de qualité et sa stabilité politique, comme l'a souligné le ministre de l'Industrie, du commerce et des nouvelles technologies, M. Aâmara, le Maroc est surveillé de très près par les groupes internationaux. En effet, depuis l'inauguration de l'usine de Renault, dont la capacité de production devrait atteindre à terme les 400.000 véhicules par an, plusieurs équipementiers sont venus s'installer dans le royaume et aujourd'hui, ce sont les sous-traitants qui devraient faire leur apparition pour créer par la suite un tissu industriel. D'ailleurs, dans cette logique et comme l'a confirmé le directeur général de la Zone franche de Tanger (TFZ) et membre du directoire de l'Agence spéciale Tanger Méditerranée (TMSA), Mehdi Tazi Riffi, lors de la rencontre, une nouvelle plate-forme industrielle dédiée principalement aux métiers de l'automobile va démarrer son activité dans le 1ersemestre 2013.

Le Groupe Renault Maroc consolide sa position de leader du marché

Le groupe Renault Maroc continue d'afficher une santé éclatante, lui permettant de consolider son leadership sur le marché automobile marocain. Avec 43.077 ventes depuis le début de l'année, le groupe a atteint une part de marché de 36,3%, soit une progression de +13,5% par rapport à la même période en 2011. Et c'est la marque Dacia qui constitue le principal moteur de cette croissance. Cette dernière a atteint une part de marché de 20,9% pour le mois de novembre, grâce à 1.937 véhicules vendus, ce qui lui a permis de préserver sa position de leader du marché. Dacia détient également la première place sur le marché marocain au cumul de l'année, avec 22.406 véhicules vendus. Ceci représente une hausse de +18,6% par rapport à la même période en 2011. Pour sa part, Renault continue d'occuper la position de dauphin, avec 15,4% de part de marché en novembre. Cette performance est due aux 1.432 véhicules écoulés durant cette période. Au cumul, Renault a vendu 18.671 véhicules depuis le début de l'année, ce qui représente 16% de part de marché. Sur le segment de l'utilitaire, Renault occupe la première place du podium, avec 1.820 véhicules vendus à fin novembre et une part de marché de 16,4%, représentant une hausse de +45,5% par rapport à la même période en 2011.

Une solution pour réduire le nombre d'accidents ?

En partenariat avec Auto Diag Électronique Systems et Develter, l'AMSA a organisé une rencontre sur le thème « Engageons-nous à réduire le plus possible le nombre de victimes » . En présence, notamment, des responsables des auto-écoles et des représentants du ministère de l'Équipement et du transport et du CNPAC, cette rencontre a surtout été l'occasion pour Stéphane Develter de présenter son simulateur, qui propose une gamme de logiciels de conduite pour les véhicules légers, véhicules utilitaires légers ou encore les transports en commun. Développant des programmes spécifiques pour les auto-écoles et proposant des postes de conduite sur plateforme dynamique, ce système a permis de réduire de près de 80% les accidents mortels dans plusieurs compagnies de transport en Europe. Le simulateur DEVELTER pourrait donc bien faire son apparition dans les auto-écoles, avec des programmes d'auto- formation ou en cours collectifs pour donner plus de réalisme à l'enseignement.

Audi
Vorsprung durch Technik

Audi crée un monde d'avenir.

48°

Découvrez les "Offres Technologiques" sur toute la gamme Audi.

Le futur s'élabore au présent, Audi en a toujours eu la conviction. Engagée sur cette trajectoire du progrès, Audi conçoit pour vous la mobilité de demain grâce à des concepts technologiques. Audi connect, Audi e-tron et Audi ultra associent systèmes d'assistance intégrés, automobile électrique et construction ultralégère, pour accroître le plaisir de conduite. Des technologies avancées qui équipent les nouvelles Audi, en phase avec les enjeux du futur et vos exigences à venir.
Audi garantit 3 ans tous ses véhicules.*
www.audi.ma - info@audi.ma - info-sav@audi.ma

PRO ET ANTI . . / Photo non contractuelle - *sous conditions.

Nouveau Terminal Audi - Aïn Sebaâ

Renault Maroc Latitude sur le tapis rouge

Pour la 5e année consécutive, Renault était le transporteur officiel du Festival international du film de Marrakech. Du 30 novembre au 8 décembre, la marque au losange a mis à disposition des acteurs, réalisateurs et VIP invités du Festival des Latitude, qui les ont conduits jusqu'au Palais des Congrès pour le fameux tapis rouge et la montée des marches. Au-delà d'apprêter des voitures pour l'occasion, Renault a également organisé une soirée officielle en l'honneur du jury de la compétition « court métrage cinécoles » au Four Seasons, la veille de la clôture de cette 12e édition. L'édition du FIFM de cette année a célébré le centenaire de la cinématographie de Bollywood, en présence d'une délégation indienne avec le désormais incontournable Amitabh Bachchan. Renault a une nouvelle fois confirmé sa vocation cinématographique en accompagnant le Festival de Marrakech, qui s'ajoute au prestigieux festival de Cannes ou encore à celui de Deauville.

Des stages de pilotage sur Ferrari à Marrakech

Qui n'a pas rêvé de piloter une Ferrari sur circuit et de se mettre dans la peau d'un Michael Schumacher le temps d'une journée ? Ce rêve est aujourd'hui accessible au Maroc, grâce au Ferrari Challenge Marrakech.
Cette expérience offre l'opportunité à tous les conducteurs ou passionnés de Ferrari de piloter d'authentiques Ferrari 430 Challenge sur le circuit automobile Moulay El Hassan de Marrakech. Au menu : démonstration des exercices par le moniteur, puis le client au volant, exercices de maniabilité et de coordination à vitesse modérée, exercices de freinage d'urgence avec moniteur à bord, études des trajectoires et des séries de tours de piste avec moniteurs à bord.
Des baptêmes de piste sont également prévus à bord de la Ferrari 458, un monstre de 571ch dont les performances placent cette GT parmi les plus rapides au monde !

Goldwing Club Maroc offre des dons aux handicapés d'El Jadida

Les membres du Goldwing Club Maroc continuent de sillonner les régions du Maroc, afin de porter assistance aux populations les plus démunies. Cet engagement social est réaffirmé encore une fois à l'occasion de la journée mondiale de l'handicapé, commémorée le 3 décembre. Il s'agit pour le club de son cinquième raid social de l'année et qui a ciblé cette fois-ci la région d'El Jadida. L'opération, mise en place en partenariat avec l'opérateur énergétique Jorf Lasfar Energy Company (JLEC), avec l'aide des services de la province, a vu la distribution de 280 chaises roulantes et de 80 paires de béquilles, visant à faciliter la mobilité des handicapés.
Ce partenariat entre JLEC et Goldwing Club Maroc est un premier pas vers l'instauration d'une relation durable, à travers laquelle JLEC soutiendra les actions du Club, en s'appuyant sur l'engagement bénévole de ses membres. L'opérateur énergétique pourra ainsi donner plus de visibilité à son engagement social, non seulement dans sa région d'accueil, mais dans tout le Maroc.
Pour rappel, le Goldwing Club Maroc, qui réunit les possesseurs de la fameuse Honda Goldwing, a été créé en 2005. Son objet principal est d'organiser des manifestations et des raids moto à vocation caritative au Royaume et à l'étranger. Pour sa part, Jorf Lasfar Energy Company (JLEC) a été fondé en 1997 et se positionne en tant qu'acteur majeur du secteur de l'énergie au Maroc, avec un apport énergétique couvrant plus de 44% de la demande nationale et 25% de la capacité installée du Royaume.

The Ultimate Coffee Experiences.*

CLUB *NESPRESSO* :
Téléphone : 0801 00 77 02/03/04
(numéro économique)
Email : club.nespressomaroc@daba.ma
www.nespresso.com

*Des Expériences Café Intenses

NESPRESSO®
Le café corps et âme

par Amal Razine/Khalid Nizar

Le nouveau Cayman parmi les vedettes du Salon de Los Angeles

Porsche a choisi de présenter officiellement son nouveau Cayman sur le marché américain, où il a remporté le plus de succès et plus précisément au Salon de Los Angeles. Visuellement, le nouveau cru affiche une allure plus musclée, à la faveur de mensurations qui progressent. Ainsi, si la longueur n'augmente que de 4 petits mm (4.380), l'empattement lui fait un bond de 59 mm (2.475), tandis que la hauteur se réduit de10 mm (1.295). À l'avant, la filiation avec le nouveau boxster est évidente, avec un bouclier spécifique paré de petits antibrouillards ronds dans l'entrée d'air latérale, en remplacement du feu allongé. L'arrière conserve son grand hayon très plat, mais le traitement de la courbure du pavillon et des vitrages est aussi fait pour réduire visuellement la longueur de l'arrière et accentuer la musculature. Sous le capot, le Cayman abrite un Flat 6 de 2,7l, proposant 275 ch et 290 Nm, tandis que la version S fait appel au 3,4l et ses 325 ch.
Quelle que soit la version, Cayman ou Cayman S, le client a le choix entre boîte manuelle ou double embrayage PDK à 7 rapports. Cette dernière permet en outre d'accéder au Pack Sport Chrono, qui comprend des paliers de boîtes dynamiques, dont la rigidité et l'intensité d'amortissement évoluent selon le besoin. Le châssis revu en profondeur reçoit le renfort d'un amortissement piloté PASM de dernière génération et de la fonction Torque Vectoring, intégrée à l'ESP. Quant au freinage, il peut s'équiper en option de disques en carbone céramique (PCCB).

La Fiat 500 franchit le cap du million d'exemplaires vendus

Produite à 3.4 millions d'exemplaires entre 1957 et 1974, la Fiat 500 a fait son remake en 2007. Mais la firme turinoise était loin d'imaginer que son icône allait connaître un tel succès. En effet, la petite italienne vient de franchir le cap du million d'exemplaires vendus. Un joli succès, qui est appelé à se poursuivre grâce à une présence dans le monde entier, à partir des usines polonaises ou mexicaines. L'Europe reste son coeur de marché, mais la 500 a réussi son entrée sur le marché nord-américain, ainsi qu'au Brésil.
Le modèle événement ne se distingue pas particulièrement des autres 500. Sorti de l'usine de Tychy, il s'agit d'un modèle trois portes de couleur blanc nacré et doté du moteur 1,2l de 69 ch.
Commercialisée dans 100 pays, la 500 n'a pas fini de séduire, puisque ses ventes devraient atteindre des records en 2012. Sur dix mois, elle a déjà trouvé plus de 200.000 acquéreurs.
Pour fêter cet évènement, la marque a fait preuve de générosité. En effet, Fiat a proposé d'offrir à compter du 19 novembre et durant 1.000.000 de secondes (11,5 jours environ) à tous les nouveaux clients le cuir sur les versions Pop, Lounge et Street.

La Bentley continental GTC gagne le Trophy Auto 2012

La marque Bentley vient de se distinguer au niveau international et de fort belle manière, grâce à un de ses modèles phares. En effet, la Continental GT Cabriolet vient de recevoir le prestigieux prix « Auto Trophy 2012 » dans la catégorie Convertibles de plus de 30.000 euros. Plus de 100.000 lecteurs du magazine Auto Zeitung ont participé au vote.
Le prix a été remis à la marque lors d'une cérémonie de gala organisée à Düsseldorf, le 20 novembre 2012. Wolfgang Schreiber, président de la compagnie, a déclaré: « Je suis ravi d'accepter ce prix pour le cabriolet Bentley Continental GT. Bentley a une réputation de longue date pour la construction de cabriolets de luxe. Nos équipes ont développé ce cabriolet sans compromis pour la qualité et la performance. Le résultat est un magnifique véhicule à quatre places qui offre la quintessence de la puissance, du raffinement et du luxe » .

Samsung GALAXY Note II

Soyez Créatif

Blanc Marbré

Gris Titanium

Ecran 5.5" HD Super AMOLED | Air View | Easy Clip | Meilleure Pose

Samsung Maroc

SAMSUNG

Jamais 2
sans 3

Bien que la saison ait connu des débuts inédits, qui ont intrigué tous les observateurs de ce sport, elle s'est terminée comme les deux années précédentes, avec un 3e titre consécutif pour Sebastian Vettel. Au coude à coude avec l'Espagnol Fernando Alonso, l'Allemand a été l'auteur d'une course exceptionnelle au Brésil à l'issue de laquelle il a été sacré champion du monde, devenant ainsi le plus jeune pilote à réaliser un triplé. Après un tête à queue au premier virage et 4 arrêts au stand au lieu de 3, il a pu remonter pour décrocher la 6e place et devancer Fernando Alonso, au classement général, de 3 petits points seulement. Le vice- champion du monde est monté sur la seconde marche du podium et son coéquipier, Felipe Massa, s'est classé 3e de la course, devant son public. Finalement, c'est Jenson Button qui a remporté le GP brésilien, une victoire qui lui a permis de se classer 5e au championnat.

WRC
Loeb finit en beauté

Bien qu'il ait déjà remporté son 9e titre de champion du monde, Sébastien Loeb a tenu à finir sa dernière saison complète en rallye avec une victoire. Au volant de sa DS3, il a remporté la 13e et dernière manche du Championnat du monde (WRC), devant les Finlandais Jari-Matti Latvala (Ford Fiesta RS) et Mikko Hirvonen (Citroën DS3). Après une sortie de route de Mads Ostberg à bord de la Fiesta qui lui a fait perdre une minute par rapport à Loeb et Latval, c'est ce dernier qui a décroché la 3e place du classement général. Mikko Hirvonen, quant à lui, bien qu'il ait réussi à décrocher la 3e place de cette dernière manche n'a, ceci dit,

pas refait son retard sur le Français. Pour la 76e victoire de sa carrière, Loeb est arrivé avec 7 secondes d'avance sur Latvala et 1 min 46 sec 8/10e sur son coéquipier Hirvonen, qui est d'ailleurs appelé à devenir le nouveau leader de Citroën la saison prochaine.

WTCC
Rob Huff, champion du monde

Rob Huff a remporté le titre 2012 des pilotes du World Touring Car Championship, lors d'une dernière manche particulière à Macao. Chevrolet, qui a réalisé un doublé et un triplé dans les deux dernières courses, a terminé la saison 2012 avec un record historique sans précédent de 1.025 points, devant BMW, avec 650 point et Seat, 617 points. Dans la Course 1, Yvan Muller avait pris un bon départ, qui lui a permis d'arriver au premier virage devant Rob Huff, qui avait la pole position et Alain Menu. Au tour 4, le Britannique a réussi à dépasser Yvan Muller au virage de Lisboa, mais sa domination n'a duré que quelques minutes, avant de heurter un mur et d'endommager sa Cruze. Dans la course 2, c'est Alain Menu qui a pris un bon départ, lui permettant de conserver son avance jusqu'à la fin de la course. Après avoir éliminé les voitures devant lui, Huff a terminé second et a ainsi remporté son premier titre de champion du monde.

L'OFFRE DU SIÈCLE

100 ans de Ford au Maroc et l'aventure continue ! Nous tournons une nouvelle page de notre histoire, fiers d'être à vos côtés depuis un siècle et engagés à toujours vous proposer des véhicules performants, alliant design et technologie. Et à l'occasion de cette nouvelle année, découvrez des offres exceptionnelles sur toutes nos voitures et dans tous nos showrooms !

Bénéficiez de remises allant jusqu'à 40.000 Dhs sur toute la gamme !

Photos non contractuelles. Prix des versions d'entrée de gamme. Dans la limite du stock disponible.

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

Ford

Go Further

Volkswagen travaille à la conception d'une Bugatti Veyron encore plus rapide !

La Bugatti Veyron détient encore le haut du pavé dans la course à la puissance. À ce jour, la Veyron Super Sport et ses 1.200 chevaux est toujours la voiture la plus rapide du monde, avec son record de 431 km/h. Mais la concurrence qui n'a pas encore dit son dernier mot s'apprête à riposter comme en attestent les derniers projets de McLaren ou Ferrari. Pas de quoi inquiéter, Volkswagen, d'après des journalistes anglais d'Auto Express, est en train de travailler sur une super Veyron, plus puissante et plus performante que jamais. Un tout nouveau modèle, qui devrait faire son apparition au Salon de Francfort à la fin du mois de septembre 2013. Une fusée sur quatre roues qui passerait à 1.600 chevaux grâce à un moteur W16, dont la cylindrée serait portée à 9,6 litres. Toujours équipé de quatre turbos, le moteur recevrait le renfort d'un système KERS électrique et le poids de l'auto serait en baisse de 250 kilos. De quoi autoriser des performances stupéfiantes : cette Veyron surpuissante serait capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de deux secondes, mieux qu'une Formule 1. La vitesse de pointe attendrait les 460 km/h ! Sans commentaire....

Plus d'un million de Toyota hybrides vendues depuis début 2012

Les responsables de Toyota doivent se frotter les mains en ces temps de crise. La raison ? Le géant japonais précise avoir déjà écoulé un million de véhicules hybrides depuis début 2012, tout en se félicitant d'avoir vendu deux millions d'hybrides au Japon depuis 1997...
Depuis 1997, Toyota a parié sur la technologie hybride et ne cesse d'enchaîner les records de ventes. Déjà 4,6 millions

d'unités au compteur, dont 2 millions au Japon, plus gros consommateur du genre. C'est que la Prius truste la première place du marché depuis plusieurs mois, rejointe depuis par l'Aqua (alias Prius C aux États-Unis), numéro deux depuis son lancement au début de l'année.
Ce succès en appelle un autre: Toyota a passé le cap du million de véhicules hybrides écoulés depuis le début de l'année, pour la première fois de son histoire. Au Japon, 40% des ventes de Toyota sont hybrides, alors qu'elles ne sont que de 14% à l'échelle mondiale. Toyota ne compte pas s'arrêter en si bon chemin : déjà 19 modèles en vente dans le monde et 20 nouveaux modèles (y compris renouvellement) d'ici 2015...

La Toyota GT 86 enlèvera le haut au Salon de Genève 2013

La version cabriolet de la GT 86 devrait faire son apparition l'an prochain lors du rendez-vous genevois selon des sources internes à Toyota. La déclinaison serait dotée d'une toile souple mécanisée qui se glisserait dans le coffre. Pour une simple question de poids et de centre de gravité- les deux points forts du GT 86- cette solution serait privilégiée à un toit rigide repliable. Dans les deux cas, les deux "fausses" places arrière devraient être condamnées.
Modèle capital, notamment pour le marché américain, cette édition à ciel ouvert serait commercialisée immédiatement après le salon de Genève. Le moulin serait le quatre cylindres 2.0 L atmosphérique « flat-four » toujours à 200 ch. Subaru, producteur du jumeau BRZ, ne semble pas avoir prévu de version cabriolet pour l'an prochain, mais une version plus sportive STI suralimentée pouvant atteindre 250 ch.

drive dentsu

L'HYBRIDE est économique !

0 dh de consommation* jusqu'à 50km/h en Toyota hybride.

En effet, lors d'une conduite à faible vitesse, le système Hybrid Synergy Drive s'appuie exclusivement sur le moteur électrique. Résultat : zéro consommation de carburant pour plus d'économie et d'écologie !

*Sur 2 Km environ à une vitesse maximale de 50 Km/h.
Données à titre indicatif dépendant du niveau de charge de la batterie et du type de conduite

LE FUTUR, C'EST MAINTENANT.

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

ToyotaDuMarocOfficiel

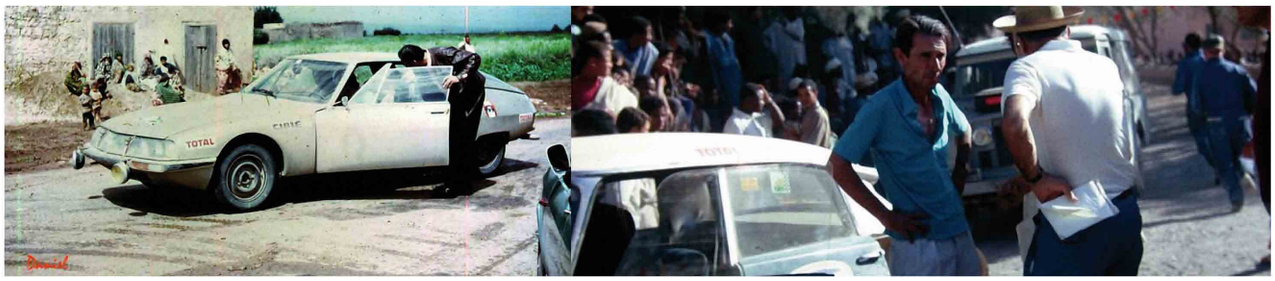
Today
Tomorrow
Toyota

par Amal Razine

Jean Deschazeaux

Une étoile nous a quittés

Jean Deschazeaux, dit Jeannot, vient de nous quitter. Pilote de rallye, il a marqué son époque en se battant avec les grandes usines et en gagnant à 2 reprises le rallye du Maroc, à 16 ans d'intervalle.



Il connaissait les pistes du sud comme sa poche, préparait minutieusement sa participation et n'hésitait pas à faire des reconnaissances en avion. Il a fait partie des forçats de la route, qui ont disparu aujourd'hui. Il a eu la chance de vivre le vrai Rallye du Maroc, épreuve terrible et difficile , avec des étapes pouvant atteindre 1.600 km à parcourir presque sans s'arrêter, tout en roulant très vite et même trop vite, pour faire la différence. Il a longtemps vécu à Asni, à une soixantaine de kilomètres au sud de Marrakech, lieu célèbre puisque tous les rallyes du Maroc sont passés à quelques mètres de son exploitation agricole. Très connu dans la région et aimé par tous les paysans du coin, il s'est fait durant toutes ces années une place d'ange auprès de ce monde.

Sa carrière sportive a démarré très tôt. Il a remporté le rallye du Maroc en 1955. sur une Peugeot 203, en compagnie de Marteau. Ensuite, il n'a plus raté le Rallye du Maroc, où il a toujours occupé des places d'honneur ou terminé dans les 10 premiers .

Associé à son ami Jean Plassard, il gagne le Rallye du Maroc en 71 sur une Citroen SM Maserati d'usine, l'unique épreuve jamais gagnée par les SM au cours de leur courte carrière en course, et arrive à la place des Nations-Unies de Casablanca , au terme de ce rallye , avec plus d'une heure d'avance sur son poursuivant immédiat .

Seules neufs voitures avaient réussi à terminer l'épreuve, longue de plus de 4.000 km.

Il réalise d'autres performances au Rallye Al Massira en 1981, cette fois au volant d'une Citroën CX et remporte le Rallye du Sénégal également .

La même année, il prend le départ du rallye Paris-Dakar sur Citroën CX, mais abandonne vite.

Avec la disparition de Deschazeaux, une page de l'histoire du Rallye du Maroc s'est refermée.

Jeannot nous a quittés le 17 novembre. Paix à son âme.

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

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

MINI.ma
www.facebook.com/MINI.Maroc

par Ahmed Kseibati

Porsche Driving Experience

Décollage immédiat !

Quoi de mieux que le tarmac de l'aéroport pour tester des voitures sportives ? C'est l'expérience qu'a pu offrir Porsche Maroc à quelques privilégiés pour ses premières Invitations Révélations Porsche (IRP). Organisées dans les différents pays où la marque est présente, les IRP permettent à la marque, mais surtout à ses clients de découvrir les nouveaux modèles, certes, mais surtout la technologie embarquée et son fonctionnement dans des conditions un peu poussées. Une expérience à vivre et à revivre, si possible !

Elles sont venues, elles étaient toutes là. Elles, ce sont les voitures de la gamme actuelle de la firme de Zuffenhausen. Seul le Cayman manquait à l'appel, se refaisant une beauté avant sa présentation à Los Angeles. La 911 Carrera et Carrera S, le Boxster S, qui, encouragé par le beau temps, a enlevé le haut, le Cayenne, qui a préféré rester à l'écart, mais surtout la Panamera GTS, dont nous avons partagé avec vous un essai il y a quelques mois. Pour ses premières Invitations Révélations Porsche, C.A.C, importateur exclusif de la marque au Maroc, a convié 150 personnes sur les 3 jours d'essais organisés. Pour le premier jour, durant lequel nous étions conviés, le soleil était au rendez-vous, contrairement au reste de la semaine. Bien que les quelques gouttes de pluie tombées le lendemain sur le tarmac de l'aéroport aient donné une

DRIVING
EXPERIENCE
PORSCHE
CA-449-RX

autre dimension à ces essais, nous avons amplement profité du beau temps.

Pour veiller au bon déroulement de cette première opération du genre chez nous, Porsche a fait appel aux instructeurs de Powercom, qui ne sont pas venus les mains vides. En effet, dans leurs valises, il y avait un programme diversifié pour permettre aux participants de sentir réellement la technologie embarquée et ce qu'elle permet d'accomplir au quotidien, certes, mais aussi dans des conditions un peu plus poussées.

Pour commencer en douceur, un premier exercice de slaloms était prévu, afin de tester avant tout la maniabilité et l'agilité des modèles d'essai, qui n'ont rien à se reprocher. À la sortie de cette épreuve qui sert de mise en bouche pour tous les participants, la disposition des plots et les explications de l'instructeur étaient là pour annoncer que les choses devenaient de plus en plus sérieuses. C'est un départ-arrêté qui se profilait devant nous. Après une franche accélération, qui donnait l'occasion à la cavalerie allemande de faire son récital, l'aiguille commençait à monter, quand son élan a été brisé en plein vol. Atteignant une vitesse de près de 170 km/h, il était temps de freiner. À cet instant, il fallait oublier tout ce qu'on vous a appris à l'auto-école sur le freinage progressif ! Il s'agit là, au contraire d'un freinage dégressif, qui consiste à monter de suite en limite de blocage puis de soulager la pression de freinage tout le long de celui-ci afin de rester en dessous de cette limite du début à la fin du freinage. Faire-cela à 170 km/h, on le sent vraiment et ce qu'on sent aussi, c'est le travail effectué par le répartiteur de freinage électronique. Cela est d'ailleurs plutôt rassurant ! Certes, les freinages de ce genre ne sont pas exercés au quotidien, mais il est rassurant de savoir qu'un jour en roulant sur l'autoroute, l'apparition d'une quelconque bête sortie de nulle part ne fera que vous faire perdre quelques secondes, sans plus.

Arrive maintenant, la partie la plus amusante de ces essais. Faire le tour d'un rond point en glissant. À bord de la 911 ou du Boxster, les conducteurs pouvaient garder un œil sur le tableau de bord pour voir le tout nouvel indicateur de force g, disponible avec le Pack

Sport Chrono. L'accélération est symbolisée par un point jaune qui se déplace dans un cercle en fonction des virages et des freinages. Après quelques tours, à en donner le tournis, il est temps de passer à autre chose. Un dernier exercice d'évitement sans freinage cette fois, avec l'intervention du PSM (Porsche Stability Management) pour nous remettre sur le droit chemin. Cependant, le fait d'être sur une piste d'aéroport rend forcément l'appel des lignes droites plus que tentant. C'est donc tout naturellement qu'on a eu droit à des baptêmes de vitesse, mais avec les instructeurs au volant, cette fois. Un cortège de Porsche (Panamera GTS, Carrera et Boxster S) qui passe à 260 km/h, c'est impressionnant, tant visuellement qu'auditivement. Et c'est sur cette note mélodieuse que notre essai a pris fin et que d'autres sont venus prendre le volant. Il faut le rappeler, cette opération est, avant tout, destinée aux clients Porsche, afin de leur démontrer les performances et capacités de leurs voitures. À l'issue de la Porsche Driving Experience, c'est sûr qu'ils savent parfaitement ce qu'ils ont acheté. Vivement la prochaine expérience, alors !

Résidences Terrasses Dar Essalam

Une seconde tranche, une seconde chance à saisir.

Votre Appartement à Dar Essalam

à partir de **2,5 Mdhs**

Boomerang

Les Terrasses Dar Essalam, un écrin naturel de luxe et de quiétude... signé Alliances

Des Appartements exclusifs de 2 à 4 chambres

Des solutions de financements bancaires adaptées

Des prestations et services de très haut standing (espaces de bien être, conciergerie de luxe…)

LES TERRASSES DAR ESSALAM

8, Avenue Mohammed VI - Rabat

0520 666 666

ALLIANCES

www.alliances.co.ma

Usine Porsche Leipzig

Un joyau industriel

SCHE
SCHE

À l'invitation de la C.A.C, importateur exclusif de Porsche au Maroc, quelques journalistes marocains ont eu le privilège de rendre visite aux deux usines de la marque en Allemagne. Récit

L'usine de Leipzig

Au nord-est de l'Allemagne et plus précisément dans le land de Saxe se trouve la ville de Leipzig. Réputée pour ses salons d'exposition, l'agglomération de plus d'un demi-million d'habitants offre également de nombreuses curiosités et attractions culturelles, comme la cave d'Auerbach où Wolfgang Goethe écrivit « Faust ». C'est aussi une bonne adresse pour les amoureux de musique classique, qui pourront se rendre dans l'ancien atelier de Jean-Sébastien Bach. Cependant, pour les amateurs de bolides d'exception, la ville est surtout connue pour abriter l'usine la plus moderne de la marque Porsche. Une véritable vitrine du savoir-faire du prestigieux constructeur allemand, qui a coûté150 millions d'euros !

Installé sur un immense terrain de 200 hectares, le complexe Porsche de Leipzig se voit de loin. Sa « tour » grise en triangle inversé - baptisée « le Diamant » - domine la plaine saxonne et abrite le Centre clients. Le visiteur peut s'y restaurer, se cultiver au musée ou faire du shopping, en achetant des produits (vélos, blousons, stylos, modèles réduits) aux armes du constructeur. Des acheteurs y viennent du monde entier chercher leur bolide : un Cayenne ou une Panamera. Les immenses baies vitrées du « diamant » donnent sur des pistes d'essai, avec, juste en face, le circuit de course (3,7 kilomètres qui permettent 6 passages en pleine vitesse et 6 zones de freinage) et un peu plus loin, le parcours tous terrains, où les clients, accompagnés d'un instructeur, apprivoisent leur nouveau véhicule.

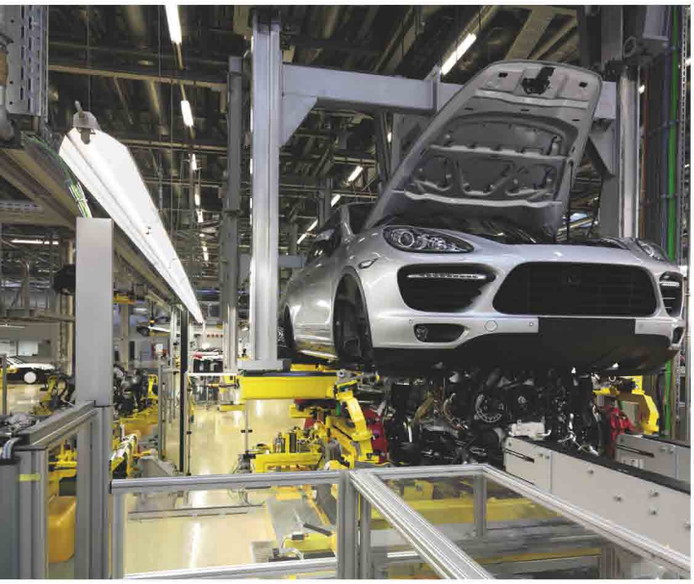
Attenante au Diamant, l'unité de production fonctionne selon un mode spécial : pas de stock, les pièces détachées ne traînent pas. Elles sont livrées en « juste à temps » par 350 fournisseurs, pour être directement montées. De plus, les employés bénéficient d'une grande flexibilité, les heures de travail pouvant être réduites de 200 à 60 heures par mois.

Les 8.000 pièces de chaque véhicule arrivent en 500 morceaux, parmi lesquels le bloc-moteur, fabriqué par l'usine de Stuttgart et les carrosseries envoyées chaque jour par train de l'usine Volkswagen, à Bratislava en Slovaquie. Les wagons s'arrêtent à 250 mètres en face de la chaîne de montage et les carrosseries sont automatiquement déchargées, puis acheminées par un tunnel sous-terrain jusqu'au hall d'assemblage. Le montage commence. En une petite vingtaine d'heures,

Installé sur un immense terrain de 200 hectares, le complexe Porsche de Leipzig se voit de loin. Sa «tour» baptisée «le Diamant» domine la plaine saxonne et abrite le Centre clients

le Cayenne est fin prêt.
Chaque équipe intervient 3 à 6 minutes pour accomplir sa tâche, au lieu de 45 à 90 secondes dans une usine allemande « normale », pour garantir la qualité premium. Un ordinateur accompagne chaque véhicule, qui porte le nom de son futur propriétaire, pour détecter instantanément les défauts de montage et éviter de coûteuses interventions après assemblage. Les chaînes de montage n'emploient que du personnel ultra-qualifié, capable d'intervenir à toutes les étapes de l'assemblage. Le flux est continu, en trois équipes qui se relaient 24 heures sur 24. À l'heure actuelle, cette usine compte 1. 005 employés sous la houlette de Siegried Bülow, patron de l'usine Porsche de Leipzig.
Le Cayenne est assemblé dans cette usine depuis dix ans maintenant. C'est en effet en 2002 que le montage de ce modèle y a débuté. Depuis 2009, la production de la Panamera est venue se greffer à celle du Cayenne. Très récemment, Porsche a célébré le 500.000e véhicule sorti des chaînes de l'usine de Leipzig. En 2011, les ventes des deux modèles produits dans l'usine, le Cayenne (+57 %) et la Panamera (+32 %), ont dopé les ventes du constructeur, qui a produit près de 117.000 véhicules, soit une hausse de 34% par rapport à 2010. Ces résultats n'ont pas fait que le bonheur des actionnaires, puisque les ouvriers ont touché, en début d'année, une prime exceptionnelle de 7.600 euros !

À partir de la fin de l'année 2013, ces deux modèles seront rejoints par un troisième, le Macan. Pour rappel, le Macan sera un nouveau SUV signé Porsche. Il viendra se positionner sous le Cayenne au sein de la gamme du constructeur allemand, qui compte à ce jour également les Boxster, Cayman et 911. À cet effet, Porsche a investi 500 millions d'euros pour construire un nouveau bâtiment, où sera fabriqué le futur 4 × 4 compact de la marque, à raison de 50.000 exemplaires par an. L'effectif sera également doublé



avec l'embauche de 1.000 employés supplémentaires d'ici à 2013.
Porsche a finalement réalisé une bonne opération en misant sur le savoir-faire des anciens fabricants de Trabant de l'époque de la RDA, pour fabriquer ses bolides...Un joli coup de maître.

L'usine de Stuttgart

Situé au centre historique de Porsche à Zuffenhausen, cette usine ultra-moderne permet au constructeur d'assembler les modèles 911, Boxster et Cayman, sur une même ligne de production. Une partie de l'usine est dédiée à l'assemblage des blocs moteurs, qui sont ensuite intégrés au reste du véhicule. Un grand nombre de robots aident les opérateurs de productions à fabriquer ces sportives légendaires. Il est très déconcertant, au début de la visite, de voir certains de ces robots circuler de manière totalement automatisée dans l'usine. En effet, Porsche utilise un système bien particulier pour assembler ses voitures. Par exemple, pour le montage de l'intérieur de la voiture, un robot est équipé en début de ligne d'assemblage de toutes les pièces nécessaires. Celui-ci suit automatiquement la voiture dont il a les pièces tout au long de l'assemblage et ce sont les opérateurs qui viennent chercher et assembler les pièces. Ceci est dû au fait que Porsche propose un grand nombre d'options pour ses différents modèles.

Au cours de la visite, nous avons tout d'abord assisté à l'assemblage des moteurs. En effet, c'est également dans cette usine que sont montés les moteurs Flat 6 équipant les modèles des familles 911, Boxster et Cayman. Les blocs sont directement testés à froid, c'est-à-dire envoyés dans une cabine pour un passage au banc, qui injecte les liquides nécessaires pour faire fonctionner le bloc, avant de continuer sur la chaîne de montage.

Tout défile au rythme d'un mètre à la minute sur la chaîne, avec des pauses obligatoires de 5 min, toutes les 55 min... Environ 160 Porsche 911 sont produites dans la journée, Cabriolet, GT3, RS, etc... avec des spécificités pour chaque pays.

Porsche, qui a érigé l'excellence en devise, a adopté une politique de qualité qui ne tolère aucun défaut sur ses voitures. Cette obsession de la perfection, nous l'avons relevée lors de la visite de l'atelier, qui est chargé de réaliser l'intérieur des véhicules. Il n'y a aucune limite ou presque, le client peut demander les combinaisons qu'il souhaite pour que sa voiture soit unique.

Le traitement du cuir, à titre d'exemple, est impressionnant dans ces ateliers. Les peaux qui arrivent sont sélectionnées et contrôlées par deux personnes puis numérisées, afin d'être décortiquées sur un ordinateur. Ensuite, c'est par la technique de découpe au jet d'eau que le cuir est travaillé, à 3.000 bars, afin d'obtenir une grande précision.

Au final, la visite nous a permis de constater que la réputation d'excellence de Porsche est le fruit d'une organisation optimisée du travail et de la valorisation de l'innovation, qui reste le meilleur atout pour prendre une longueur d'avance sur la concurrence et satisfaire une clientèle très exigeante.

LA JEUNESSE est une Richesse

Saga

Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

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

تأمين الوفاء
Wafa Assurance

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

Essai

par Amal Razine

Hyundai Santa Fe

Essai

Présenté au Salon de New York en première mondiale en avril dernier, le Hyundaï Santa Fe s'est invité sur les routes marocaines et plus exactement celles d'Agadir et région, pour les essais presse réservés à l'Afrique et à l'Asie Pacifique. Sur le thème « Experience Hyundaï », le test drive a réservé aux journalistes un programme diversifié, réglé au millimètre près. Vous en aurez bien des preuves tout au long de ce récit de voyage.

Essai

Alors que nous avions laissé un ciel bien gris à Casablanca, nous en avons retrouvé un bien plus clément à Agadir, où nous étions conviés aux essais presse du Hyundaï Santa Fe de 3e génération. En effet, c'est sous un soleil des plus agréables que l'équipe Hyundaï et ses collaborateurs ont lancé les hostilités d'une journée bien remplie. Pour commencer, les journalistes avaient rendez-vous pour la conférence de presse, pendant laquelle a été présentée de manière détaillée la croissance de la marque Hyundaï, à travers le monde, avant de passer aux spécificités du Santa Fe de 3e génération pour lequel tout ce monde avait été convié. Avant de découvrir le véhicule en « chair et en os », nous avons eu droit à une petite présentation des étapes du test drive, avec toutes les recommandations de prudence qu'il fallait. Sur le parking étaient alignées des voitures dans des robes différentes, pour faire ressortir leurs lignes, qui marquent franchement la rupture avec la seconde génération.

En effet, nous sommes loin des rondeurs du modèle précédent, le nouveau Santa Fe se veut plus dynamique et l'orientation du style qui a conduit les designers à ce résultat le confirme. Le Storm Edge s'inspire des effets dynamiques qui ont lieu à la formation d'une tempête. Il faut d'ailleurs s'avouer que cette tempête a laissé son emprunte partout sur le nouveau Santa Fe, à commencer par le capot nervuré qui forme un ensemble harmonieux avec sa calandre chromée intégrant 3 barres verticales, ainsi que de nouveaux feux plus aiguisés que par le passé et qui lui donnent un regard aussi agressif que ses ambitions. De profil également, le Storm a laissé des traces à l'image des passages de roue bien prononcés, mais surtout la ligne contrastant entre ceinture de caisse plutôt haute et un pavillon plutôt bas. L'arrière n'a pas été épargné et a réussi à intégrer des lignes dynamiques, qui accentuent la signature des nouveaux feux étirés inspirés des nouveaux modèles de la marque.

Ce n'est pas tout, mais il serait temps de monter à bord, pour pouvoir enfin commencer le périple que nous a réservé l'organisation. Une fois que les binômes, formés la veille, ont rejoint leurs véhicules, le départ est donné, direction la route de Taghazout, suivant un roadbook détaillé avec les distances, les indications et les illustrations qu'il faut pour nous garder sur le droit chemin.

Dès les premiers mètres, nous avons su que l'essai du nouveau Santa Fe serait très agréable, d'autant plus que le soleil était de la partie et que des pauses étaient prévues sur la plage. Quoi de mieux ?

Face au volant, les premières impressions se confirment. Malgré son gabarit imposant, le Santa Fe peut se vanter de sa maniabilité et de sa direction précise et informative, qui nous a permis d'enchaîner les routes sinueuses sans aucun souci. Reprenant le châssis de l'ancienne génération, la nouvelle lui a, ceci dit, apporté de nouveaux réglages de suspension, pour davantage de confort sur les routes accidentées.

Animé par le 2,2 CRDi de 197 chevaux, que les Marocains connaissent bien, puisque c'est le bloc qui officiait sous le capot de la seconde génération, le nouveau Santa est dynamique et réactif aux sollicitations du conducteur. Cette réactivité, il la doit également à la boîte automatique à 6 rapports, qui est bien étagée et grâce à laquelle les kilomètres parcourus dans les virages du sud marocain étaient loin d'être éprouvants. La sonorité de ce bloc diesel qui a été isolé, n'est pas gênante pour les passagers, d'autant plus que l'insonorisation a été améliorée.

Les passagers justement, peuvent profiter d'un habitacle spacieux et confortable, pour faire de longs trajets sans rechigner. Au-delà de l'espace, le Santa Fe fait également preuve d'une certaine montée en gamme, avec une finition rigoureuse. Doté d'une console centrale ergonomique, il accueille aussi une instrumentation bien précise, dont la lisibilité ne pourra que plaire au conducteur.

À l'issue d'un parcours aux revêtements différents, le Santa Fe nous a montré l'étendue de son talent quelques mois avant sa commercialisation sous nos latitudes. Plus dynamique, mieux équipé, plus agressif, le SUV de Hyundaï devrait faire trembler ses concurrentes dès son arrivée. Vivement les duels alors !

Actu évènement

par Ahmed Kseibati/Amal Razine

La 2e parade des voitures anciennes traverse Casablanca

En commémoration de la glorieuse Marche Verte et de la fête de l'Indépendance, l'association casablancaise Old Cars, en collaboration avec Tamaris Aquaparc et l'Association maghrébine du sport automobile a organisé, le 25 novembre 2012, la 2e édition de la Tournée Touristique du Grand Casablanca.

Cet évènement, organisé en partenariat avec les associations des voitures anciennes représentant les villes de Rabat, Témara, Tanger, Tétouan, Oujda, Marrakech et Agadir, a vu la participation d'une trentaine de voitures. La parade a sillonné les principales artères de Casablanca, pour le plus grand bonheur des habitants. Des photos souvenirs ont été prises devant la mosquée Hassan II et les préfectures de Aïn Sebaâ et Sidi Othmane. À chaque arrêt, les curieux s'attroupaient pour admirer les voitures et prendre des photos de quelques beaux modèles : Citroën DS, Mustang, Cadillac, Morgan, Triumph, Peugeot...

À la fin de la journée, des prix ont été distribués à Mme Saïda Ibrahimi, trésorière de la Fédération royale marocaine du Sport automobile, ainsi qu'aux représentants des associations participantes. À cette occasion, les organisateurs et à leur tête Monsieur Zinoun, en sa qualité de président de l'association casablancaise des voitures anciennes ont réitéré leur détermination à faire aboutir leurs revendications : adoption de l'assurance collection à un tarif symbolique, le rétablissement des plaques minéralogiques d'origine, l'exonération de la vignette et la levée de l'interdiction d'importer des voitures anciennes. L'objectif est de promouvoir la collection de voitures au Maroc et de préserver ce riche patrimoine. Pour ce faire, les collectionneurs marocains ont sollicité l'association des voitures anciennes d'Alençon pour

les accompagner dans cette démarche. À cet égard, le représentant de l'association qui était présent lors de la cérémonie de clôture, a rappelé que les collectionneurs de l'Hexagone ont fait face aux mêmes difficultés il y a une dizaine d'années et qu'ils ont réussi à faire aboutir leurs revendications. Il s'est, par conséquent, engagé à fournir toute l'aide nécessaire aux collectionneurs marocains pour qu'ils puissent en faire de même.

C'est souvent quand il est trop tard que vous découvrez sur quelle base vous serez indemnisé !

Avec AXA, vous pouvez le savoir dès la signature de votre contrat

Pour vous, AXA invente les barèmes sans surprise. Grâce à ces barèmes contractuels, vous avez la possibilité dès la souscription de votre contrat, de convenir avec votre conseiller AXA de la valeur de votre véhicule. Vous savez ainsi à l'avance, sur quelle base vous serez indemnisé, pour vous éviter toute mauvaise surprise en cas de sinistre. En plus, avec les barèmes AXA, votre prime est réactualisée chaque année.

Avec les barèmes AXA, pas de surprise lors de votre indemnisation

Contactez votre **Conseiller AXA**

Connectez-vous sur **www.axa.ma**

Appelez le **05 20 43 95 30**

réinventons / l'assurance et l'épargne

AXA

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.

PUBLICIS

par Youssef Bennour

AUTOCONCEPT

Sportivité extrême

Utilisant une technologie issue de la Formule 1, la McLaren P1 s'avère être une super sportive radicale, qui devrait croiser le fer avec le nouveau pur-sang que Ferrari sortira l'an prochain.

AUTO CONCEPT

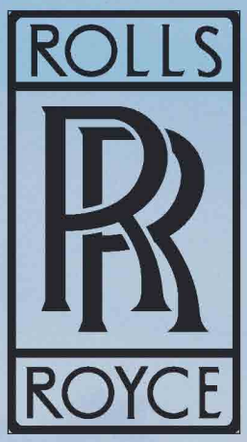
La firme de Woking a révélé ses ambitions sur le segment des supercars en lançant la très performante MP4-12C. Mais MCLaren ne compte pas s'arrêter en si bon chemin, puisqu'elle vient de présenter au dernier Salon de Paris un concept car qui préfigure une version encore plus radicale de sa sportive. Baptisée P1, son nom évoque les Grand Prix de Formule 1, P1 signifiant « première place » ou « pole position » sur la grille de départ. Esthétiquement, si la filiation avec la MP4-12C est évidente, la P1 affiche néanmoins un style bestial signé Frank Stephenson. Le concept laisse, ainsi, apparaître sa structure carbone de tous côtés, avec de larges échancrures sur les boucliers avant et arrière et plus étonnamment sur les flancs. La couleur orange fait un clin d'œil au passé de la marque, tandis que les parties peintes en noir mat soulignent des éléments de carrosserie favorables à l'aérodynamique.

Fruit de plusieurs années d'expérience de McLaren dans le sport automobile, le design de ce bolide a été travaillé en soufflerie pour obtenir les meilleures performances aérodynamiques, comme pour une Formule 1. Grâce à ce travail, les niveaux d'appui de la

McLaren P1 sont plus de cinq fois supérieurs à ceux d'une McLaren MP4-12C.
Pour contenir son poids, le supercar P1 reprend la coque en carbone du coupé MP4-12C, ce qui devrait lui permettre d'afficher un poids à sec d'environ 1.300 kg. Côté moteur, la P1 ferait appel à une version plus bestiale du V8 biturbo de la MP4-12C. Celle-ci développerait rien moins que 800 ch à 9.000 tr/min et même 960 ch durant un court laps de temps, grâce au renfort d'un système de récupération de l'énergie cinétique au freinage, semblable au KERS utilisé en F1. C'est un système que Ferrari a déjà adopté et qui équipera très probablement son futur supercar.

Auto Exception

par Amal Razine



Phantom II

Encore plus aristocrate

En neuf ans de carrière, la Rolls-Royce Phantom n'est jamais passée sous le bistouri. Un âge canonique pour une voiture, mais pas pour la prestigieuse anglaise, qui semblait échapper à l'emprise du temps. Pourtant, cette vénérable limousine a fini par céder aux sirènes de la chirurgie esthétique.

Auto Exception

par Hamid Benmaarouf

Cylindrée :	6.7L V12 48s
Puissance :	453ch – 5350tr/min
Couple :	719 Nm – 3500tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	2550 kg
Dimension :	5.84/1.99/1.64 (L/l/h)
Réservoir :	100 l
Volume coffre :	460 l
Pneumatique :	255/55 R 18

Performances globales

Vitesse max :	240 km/h
0 à 100 :	5.9 s
Consommation :	23.2/11.3/15.9 l/100
Autonomie :	522 km

Auto Exception

Synonyme de luxe et de raffinement extrême, la Rolls-Royce Phantom a occupé une place à part dans la galaxie des voitures de luxe. Une place à la mesure de son image, de ses prestations et surtout de son prix. Jusque-là, seule la Maybach pouvait lui contester la suprématie, mais sa disparition en 2013 est de nature à renforcer davantage la suprématie de l'anglaise. Cette dernière devait néanmoins se remettre au goût du jour, après neuf ans de carrière sans grande évolution.

Très attendue au Salon de Genève, la nouvelle Phantom n'a finalement pas chamboulé son style, de peur de bousculer une clientèle conservatrice. Ainsi, au lieu d'une refonte, il est plus judicieux de parler d'un léger « face lift ». Au menu : le bouclier redessiné sur sa partie basse et les anciennes optiques au xénon remplacées par une ligne d'ampoules à LED. C'est aussi la fin des projecteurs ronds qui trônaient sous les optiques principales. Les nouveaux phares, intuitifs et orientables, sont munis d'une barre lumineuse centrale qui sert d'éclairage de jour. Astucieux, ces phares s'ajustent également selon la vitesse et les conditions météorologiques. Néanmoins, comme ses dérivés, la noble limousine anglais refuse de revoir ses fondamentaux : sa calandre est toujours aussi impressionnante et sa ligne reste unique en son genre.

À l'intérieur, on retrouve la même atmosphère « so british » délicatement relevée par un cuir trié sur le volet, des essences de bois précieux et des tapis en laine d'agneau. Il y a lieu de noter tout de même l'arrivée de caméras supplémentaires pour simplifier le stationnement et l'implantation d'un système multimédia plus moderne, avec écran 8,8 pouces et connexion Internet. Le système de navigation par satellite offre un affichage de cartes en 3D, qui inclut les paysages et la topographie, en plus d'offrir des visites guidées de villes populaires, ainsi que des

menus améliorés pour la recherche de points d'intérêt. À l'instar du modèle précédent, la Série II continue de réserver à ses passagers quelques délicates attentions , à l'image des parapluies intégrés dans les portes ou encore le fameux ciel de pavillon étoilé « starlight », composé de plus de 1.600 minuscules morceaux de fibre optique incrustés à la main...

Du nouveau également sous le capot avec le remplacement de l'ancienne boîte par une transmission automatique à huit rapports, alors que le moteur V12 de 6,75 litres de cylindrée demeure inchangé. Ce gros bloc atmosphérique reste donc fidèle au poste, avec ses 460 ch et 720 Nm. Les émissions polluantes sont par contre diminuées de 385 à 347 grammes de CO_2 par kilomètre. Cette cavalerie semble toutefois un peu juste au regard du poids (2,5 tonnes), mais permet tout de même à la Rolls de revendiquer des performances de sportive : 0 à 100 km/h en 5,9 secondes et une vitesse limitée électroniquement à 240 km/h. Quant à la consommation, elle est estimée à 14,8 l/100 km.
Côté tenue de route, le nouveau cru a droit à un différentiel arrière peaufiné, induisant une amélioration sensible des ses qualités routières. Il reste que la vocation de la limousine est d'offrir un confort de très haut niveau, en parfaite adéquation avec l'image d'une auto qualifiée de Flying Carpet « tapis volant » par son constructeur. Un rôle dévolu à ses suspensions souples, qui permettent de gommer la moindre aspérité de la chaussée.

En conclusion, la Phantom II perpétue la tradition d'excellence et de raffinement de la marque anglaise, tout en s'ouvrant davantage sur les nouvelles technologies. Cette parfaite synthèse rehausse un peu plus l'aura de cette limousine, dont le pouvoir de séduction auprès des plus nantis de la planète n'est pas près de s'estomper.

par Amal Razine

Mercedes-Benz

Classe A

A+ pour la 1ère de la Classe

Parler d'une nouvelle génération pour la Classe A est un euphémisme, tant le changement n'a épargné que le nom. Nouvelle plateforme, nouvelles cibles et surtout nouvelles ambitions, la dernière-née de la famille à l'étoile joue la carte de la sportivité et s'attaque au segment des compactes premium, face à une BMW Série 1 qui a déjà eu le temps de commercialiser sa nouvelle génération, alors que l'autre rivale allemande, à savoir l'A3, entrera dans l'arène dans quelque temps sur notre marché. Allons à la découverte de la nouvelle Mercedes, qui est née, c'est le moins que l'on puisse dire, sous une bonne étoile.

Avec la Classe A, Mercedes fait une entrée fracassante dans le segment des compactes premiums. Entièrement nouvelle, la star de la marque à l'étoile a su adapter les codes stylistiques du Concept A-Class, pour présenter un style dynamique et sportif ,qui n'a pas manqué d'attirer les foules à chacune de ses sorties publiques. Il faut dire qu'elle apporte un vent de fraîcheur, que le public recherche aujourd'hui dans ses futures acquisitions. Gorden Wagener, directeur du bureau de style de Mercedes-Benz a d'ailleurs déclaré que « La silhouette sculpturale de la Classe A rappelle le style propre à Mercedes. Les lignes caractéristiques qui s'étirent notamment le long des flancs structurent les surfaces avec une tension sensible » . Ces lignes lui ont notamment valu le titre de design le plus dynamique de la gamme compacte. À l'avant, la nouvelle Classe A affiche clairement ses ambitions sportives, à travers une nouvelle calandre plus verticale, dont le centre est bien évidemment orné par l'étoile de la marque, qui rappelle fièrement sa noble lignée. Le logo central a eu droit à des lamelles doubles des deux côtés, qui peuvent être en noir brillant selon les finitions et les packs choisis.

Sachant que dans les codes universels de séduction, le regard tient une place des plus importantes, la nouvelle étoile n'a pas hésité à miser sur de nouveaux

Cylindrée :	1.6L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	156ch - 5300tr/min
Couple :	250 Nm - 1250tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	1210 kg
Dimension :	4.29/1.78/1.43 (L/l/h)
Réservoir :	50 l
Volume coffre :	350 l
Pneumatique :	205/55 R 16

Performances globales

Vitesse max :	224 km/h
0 à 100 :	8.4 s
Consommation :	7.5/4.3/5.5 l/100
Autonomie :	755 km

projecteurs joliment crayonnés et qui lui sont spécifiques. Ces optiques sont davantage mis en valeur par la présence de LED, qui accentuent le regard de la voiture pour faire succomber tous ceux à qui elle est principalement destinée, ce qui ne veut pas dire que les autres soient à l'abri. De profil, les traits de la Classe A sont marqués et les maîtres mots sont dynamisme et fluidité. En effet, la nouvelle Mercedes adopte une « dropping line » latérale, qui se prolonge jusqu'à la partie avant. D'ailleurs, son aérodynamisme, ainsi que le déflecteur de toit de série, qui dissimule toutes les antennes de la Classe A, y contribuent également et renforcent le caractère sportif du véhicule. Elle peut fièrement revendiquer un Cx de 0,26. Le toit, quant à lui, réussit à allier surfaces lisses et contours tendus. Pour ce qui est de la poupe, elle a été traitée de façon à donner une impression de largeur au véhicule, à travers des surfaces convexes et concaves et de nouveaux feux dessinés dans cette perspective.

À l'intérieur de la Classe A, l'ambiance sportive est au cœur du design, avec un petit clin d'œil au supercar de la famille, la SLS AMG, par le biais des 5 buses d'aération rondes avec une finition galvanisée pour renforcer l'aspect haut de gamme de l'habitacle. Au volant de sa voiture, le conducteur se retrouve face à une planche de bord dont la partie supérieure est en forme d'aile d'avion et la partie inférieure adopte des contours athlétiques. Pour donner à sa Classe A une ambiance inédite, Mercedes a notamment opté pour un procédé de fabrication lui permettant de diversifier l'aspect des surfaces, dont la structure tridimensionnelle est à l'origine de séduisants jeux de lumières. La marque allemande fait une nouvelle fois honneur à sa réputation, en présentant un habitacle qui ne prête pas à la critique et qui offre à ses occupants un large choix pour les garnitures de sièges. Que ce soit en cuir, tissu, similicuir, les sièges sont tellement confortables qu'il est difficile de s'en extraire.

Cependant, au-delà des apparences, la Classe A est aussi engagée sur le niveau écologique, puisque c'est la première Mercedes thermique qui émet moins de 100 g/km avec un des meilleurs rapports performances/émissions. L'offre moteur de la marque, sur notre marché, se compose d'un essence et d'un diesel. Le premier équipant la 180 BlueEfficiency affiche une puissance de 122 ch, alors que le 180 CDI développe 109 équidés pour un couple de 260 Nm en boîte manuelle et 250 Nm en boîte automatique. Commercialisée sur notre marché à partir de 269.000 DH en motorisation essence et 295.000 DH en diesel, la Classe A a sans doute une bonne étoile, qui lui a permis de renaître de nouveau, pour adopter une attitude plus glamour, plus sportive.

Wow !

Nouvelle Classe A.

L'impulsion d'une nouvelle génération.

Photo non contractuelle.

La nouvelle Classe A, par son design résolument sportif et son langage plastique à forte dose émotionnelle, crée l'évènement dans le segment des compactes prémium. Elle incarne la nouvelle génération Mercedes-Benz. Habitacle aux équipements haut de gamme, aux formes et matériaux raffinés, moteurs alliant puissance et économie d'énergie, sécurité intégrale, confort et plaisir de conduite extrêmes... La Classe A est à découvrir dans nos showrooms. Elle vous arrachera un second Wow d'admiration !
www.mercedesbenz.ma

Mercedes-Benz
The best or nothing.

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90 • **Rabat :** Avenue Hassan II, Lot Vita n°40 - 0537 79 97 99
Réseau : **Agadir** - 0528 23 98 32 • **El Jadida** - 0523 37 37 08 • **Fès** - 0535 74 82 14 • **Marrakech** - 0524 42 01 47 • **Meknès** - 0535 52 52 41
Safi - 0524 46 20 40 • **Tanger** - 0539 93 28 87 • **Tétouan** - 0539 99 30 40

Auto Nouveauté

par Amar

Paceman

Les 7 grand nains

Depuis son apparition il y a 11 ans, la Mini à l'ère BMW ne cesse d'agrandir sa famille, avec différentes déclinaisons. Aujourd'hui, tout comme la série américaine, qui a eu un succès fou il y a quelques années, ils sont 7 à la maison ! Pour sa 7e déclinaison, Mini a ôté les deux portières arrière au Countryman et a revu son look pour plus de dynamisme. Résultat, un Paceman au design original et une Mini qui conserve entièrement sa réputation. Découverte du dernier-né de la famille, à Palma de Majorque.

Auto Nouveauté

Cylindrée :	1.6L 4cyl. 16s inj.directe T
Puissance :	184ch - 5500tr/min
Couple :	260 Nm - 1600tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	1385 kg
Dimension :	4.11/1.80/1.52 (L/l/h)
Réservoir :	50 l
Volume coffre :	330/1080 l
Pneumatique :	225/50 R 17

Performances globales

Vitesse max :	217 km/h
0 à 100 :	7.4 s
Consommation :	7.5/5.4/6.1 l/100
Autonomie :	680 km

C'est sur les Îles Baléares que les équipes de Mini nous ont donné rendez-vous pour l'essai du dernier-né de la famille, le Paceman. Gardant le nom du concept présenté en 2011 à Détroit, il en a également conservé les lignes générales. Cela n'est pas sans rappeler un certain Range Rover Evoque, dans sa version 3 portes. Le premier Sports Activity Coupé, compte, certes, sur l'histoire commune de Mini, mais également sur l'originalité de sa ligne pour séduire le public.

Bien qu'il soit une déclinaison du Countryman, le Paceman affiche sa propre personnalité à travers nombre d'éléments qui lui sont propres. À l'avant, on reconnaît bien évidemment les traits du SUV commercialisé il y a deux ans, mais au-delà de cela, le reste a été spécialement taillé pour le nouveau-né de la famille ou plus exactement, il a su réinterpréter

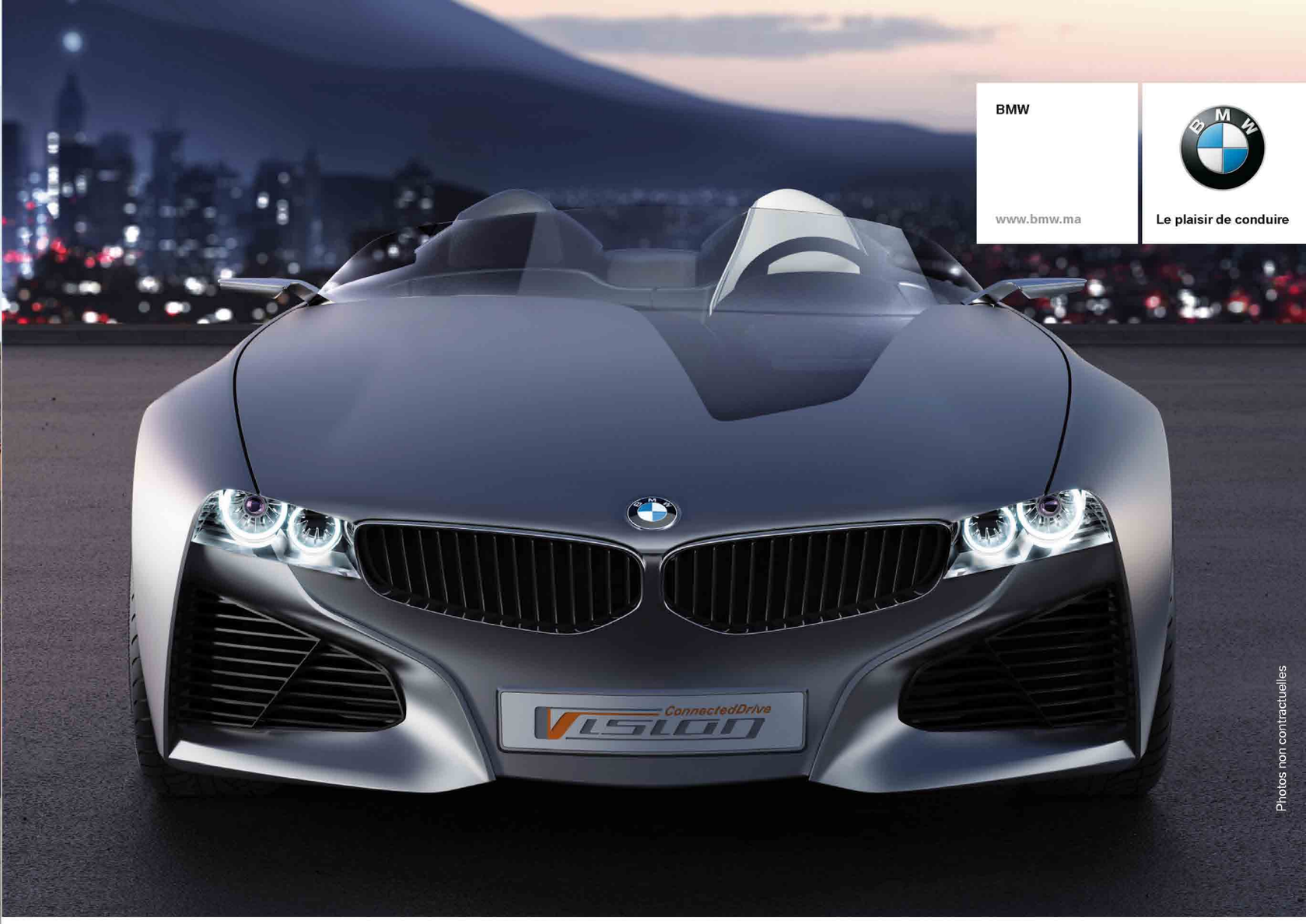
les détails qui ont fait la renommée de la marque jusque-là. On retrouve cela notamment au niveau du bas de caisse avec l'encadrement noir, l'entourage des clignotants, mais surtout la limite existant entre le corps de la carrosserie, la cellule d'habitacle et le toit. Pour ce qui est des changements, le premier c'est, bien évidemment, la suppression des portières, et afin de faciliter l'accès aux places arrière, les ouvrants ont été agrandis et leur découpe a été modifiée. Le toit a été abaissé pour affirmer la spécificité de ce modèle par rapport aux autres membres de la famille. La ceinture de caisse a également été revue et pour répondre aux besoins du Paceman, elle s'élève vers l'arrière. De profil, il peut se vanter de son caractère sportif, que pourrait lui envier ses éventuels concurrents dans le futur. En effet, il affiche une forme athlétique, grâce à des lignes profilées et des surfaces très marquées. Mais c'est à l'arrière que le dernier-né de la famille inaugure une nouveauté. À nouvelle découpe de hayon, nouvelle orientation de feux. C'est la première fois que Mini opte pour des feux horizontaux, qui donnent une impression de largeur à la voiture.

Dans l'habitacle, la tradition de la marque est respectée, mais une fois encore, le Paceman le fait de manière particulière. Dès l'ouverture de la portière, on plonge dans une ambiance sportive mais chic aussi, avec plusieurs éléments disposés de manière horizontale. Pour rééquilibrer, des formes elliptiques notamment sont adoptées sur les habillages de portes, qui peuvent avoir droit à un éclairage d'ambiance, en option. Les habitués de la marque remarqueront que pour la première fois, les commandes des vitres électriques sont intégrées dans les revêtements de portes. Installés sur le siège conducteur, vous aurez

une position légèrement surélevée pour dominer la circulation. À l'arrière, pas de banquette, mais deux sièges individuels qui proposent confort et maintien latéral.

Cependant, s'il y a une chose qui ne change pas et que se partagent toutes les Mini, se sont les motorisations. Pour notre essai, nous avons eu droit à la Cooper S avec son fameux 4-cylindres développant 184 ch. Plus dynamique que le Countryman, le Paceman nous a offert une belle balade sur les routes de Palma de Majorque. Stable et parfaitement sur pattes dans les virages, il est tout aussi agréable à conduire en ville, avec un appétit de moineau, au vu de ses performances. 6,1 l/100 km en cycle mixte ! Une fois encore, Mini a prouvé que quel que soit le modèle, les aptitudes routières connues de la marque sont toujours à l'honneur et c'est d'ailleurs pour cette raison qu'elle se permet de s'agrandir.

Ces essais sur les Îles Baléares ont également été l'occasion pour la mythique firme de présenter la John Cooper Works GP, qui sera construite en 2000 exemplaires seulement et qui revendique 218 chevaux. Comme quoi la famille Mini est en train de devenir « maxi », mais tout en conservant les atouts qui lui ont permis d'en arriver là. La saga est loin d'être finie !



LES MEILLEURES INNOVATIONS AUX MEILLEURS PRIX. SUR TOUTE LA GAMME BMW.

Dans bien des domaines, l'innovation ne devient accessible que longtemps après sa découverte. Pour BMW, la vraie innovation est de vous faire bénéficier des dernières technologies au meilleur prix tout de suite. N'hésitez plus, et venez découvrir sans attendre nos innovations ainsi que nos offres exceptionnelles sur toute la gamme BMW chez Smeia et ses concessionnaires.

JUSQU'À 100.000 DHS D'AVANTAGES CLIENT.

Offre valable selon modèle et version disponibles en stock.

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

4 ANS GARANTIE & ENTRETIEN

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

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

Auto Nouveauté

par Youssef Bennour

RENAULT

Clio 4

Clio is back !

Avec plus de 12 millions d'unités vendues à travers le monde depuis son apparition en 1990, la Clio est un best-seller de la marque au losange. Autant dire que pour la 4e génération, il fallait trouver la bonne combinaison pour présenter un produit moderne, qui pourrait capitaliser sur les atouts des générations précédentes. Le résultat a été au-delà des espérances, avec une voiture sensuelle qui ne laisse personne indifférent.

Impossible de ne pas savoir que la nouvelle Clio a débarqué sur notre marché. Après le teaser, « Love is in the air » que l'on pouvait voir sur les affiches à différents endroits, la Clio a dévoilé ses lignes sur les panneaux 4x3. Difficile de ne pas la voir, surtout dans sa robe rouge. Une couleur qu'elle a empruntée au fameux concept-car DeZir, qui a posé les jalons du nouveau style Renault sous l'égide de Laurens Van Den Acker.

Premier véhicule à afficher le renouveau du design Renault, la Clio a été pensée, comme le confie le directeur du design de la marque, comme une sculpture évoquant la sensualité et le désir. À l'avant, elle affiche fièrement son appartenance à la famille Renault, à travers un logo agrandi et vertical pour lequel un fond noir a été choisi pour être davantage mis en valeur. Pour accentuer son regard, elle a opté pour des optiques soulignés de chrome et des feux de jour à LED, qui tendent à devenir indispensables pour les voitures de nos jours. De profil, elle offre une ligne dynamique et des formes sculptées, pour un caractère sportif bien trempé. Pour accentuer cela, les poignées de portes arrière ont été masquées près de la custode. Il faut dire que cette Clio ne sera proposée qu'en version 5 portes, même pour la plus sportive de la famille, à savoir la RS. Tout comme le reste de la voiture, la

poupe a gagné en dynamisme et sensualité, grâce notamment à des flancs sculptés, de larges hanches et de nouveaux phares plus racés que jamais.

Pour cette 4e génération cependant, les équipes Renault ont également travaillé sur la présentation intérieure et les équipements. La nouvelle Clio a pu rompre la tradition de celles qui l'ont précédée et qui leur imposait d'avoir un intérieur sobre et sombre. Ceci est désormais révolu. Profitant de nouveaux matériaux et d'un agencement plus moderne, elle affiche également de nouvelles ambiances auxquelles le public ne peut être indifférent. Les équipes en charge du design intérieur ont opté pour une planche de bord en forme d'aile d'avion, étudié les espaces de rangement pour qu'ils soient bien répartis dans tout l'habitacle, mais aussi pensé à une façon harmonieuse d'intégrer les systèmes multimédia au sein de la console centrale. Haut en couleur, l'intérieur intègre plusieurs touches de chrome et une peinture noir brillant, pour une ambiance chaleureuse. Pour répondre aux goûts de sa clientèle, Renault propose différentes personnalisations, pour que chacun puisse avoir la Clio dont il a envie. En termes d'innovation, la Clio offre à ses futurs acquéreurs la Renault R-Link, qui va ravir les technophiles. Grâce à un grand écran tactile de 7 pouces, elle permet de faire le lien entre le monde de

Cylindrée :	0.9L 3cyl. turbo
Puissance :	90ch - 5000tr/min
Couple :	135 Nm - 2500tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	1050 kg
Dimension :	4.06/1.73/1.45 (L/l/h)
Réservoir :	40 l
Volume coffre :	300 l
Pneumatique :	185/65 R 15

Performances globales

Vitesse max :	185 km/h
0 à 100 :	11.8 s
Consommation :	5.3/3.7/4.3 l/100
Autonomie :	772 km

l'automobile avec une « Home page » personnalisable. Une première sur le marché !

Sous le capot, la Clio accueille une nouvelle motorisation essence qui conjugue faible consommation et agrément de conduite. C'est le TCe 90 qui fait sa première apparition sous le capot du best-seller. Premier 3-cylindres produit par Renault, il revendique une puissance de 90 ch pour un couple de 135 Nm. Couplé à une boîte de vitesse à rapports allongés, ce moteur permet à la Clio d'annoncer une consommation mixte de 4,3 l /100 km et des émissions de 99 g CO2 / km, soit 21% de moins que le TCe 100 qu'il remplace.

Grâce à ses différents équipements de sécurité, la nouvelle Clio a pu avoir les 5 étoiles au Crashtest EuroNcap. Rien n'a été laissé au hasard pour atteindre un tel résultat, à commencer par la présence de l'AFU, I4ESP ou encore de l'ASR, dès l'entrée de gamme.

Disponible en trois finitions sur notre marché, la Clio affiche un prix d'appel de 129.900 DH. Comme quoi on peut facilement avoir une partie du DeZir à travers cette 4e génération, sans forcément payer le prix fort. Alors, heureux ?

Qu'attendez-vous pour faire
partie du cercle de nos privilégiés ?

Mazagan
GOLF & COUNTRY CLUB
Golf, Spa & Villa

A partir de 4 000 MAD*

OFFRE VALABLE JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE

Entrez dans le cercle de nos privilégiés du Country Club

Bienvenue au Mazagan Beach & Golf Resort dans un monde de loisirs, de détente, de privilèges et de reconnaissance pour vous, votre famille ou encore pour votre société.

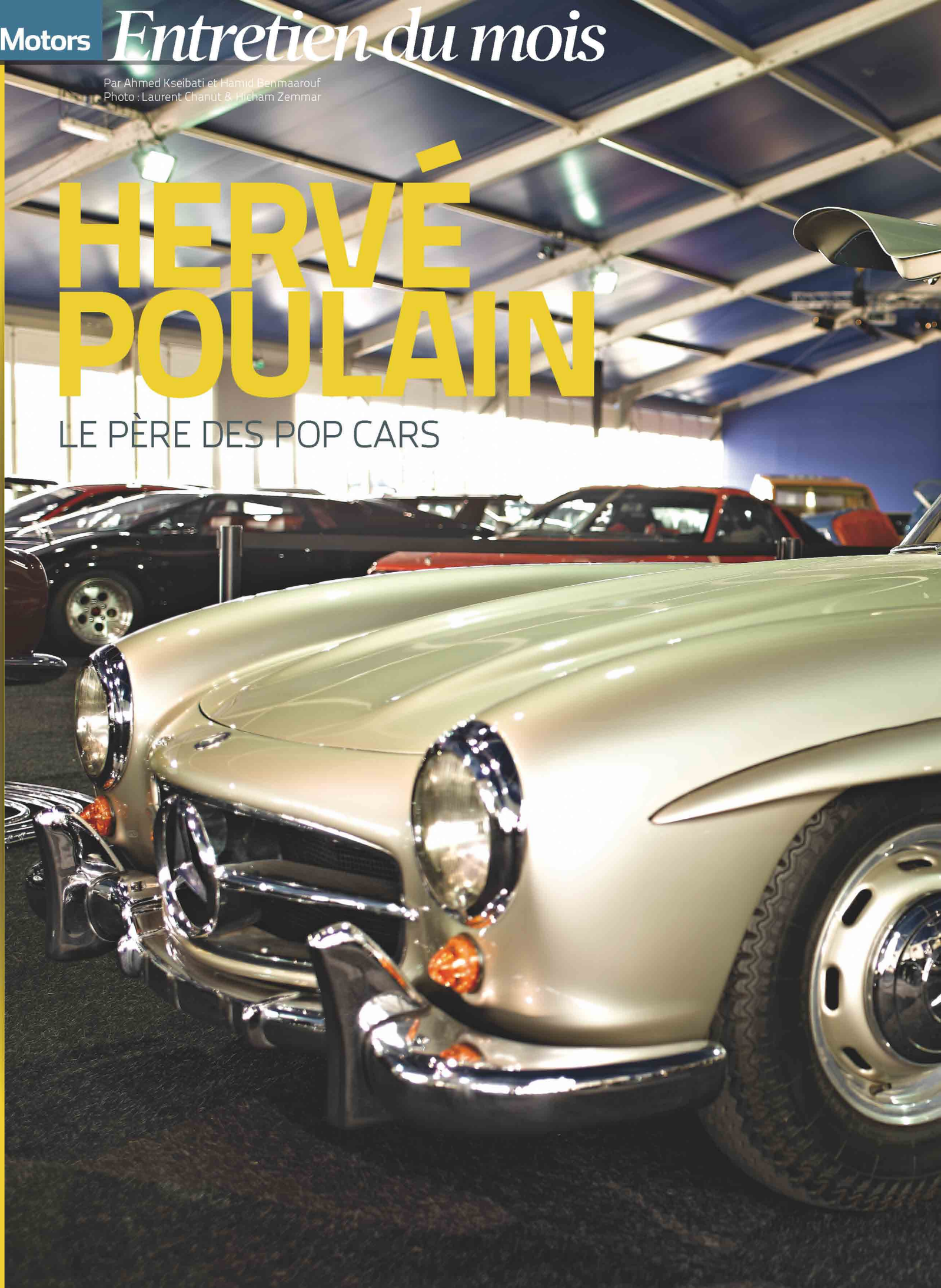
RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTION AU 05 23 38 80 70

Mazagan Beach Resort - 24 000 El Jadida - Casablanca, Maroc
countryclub@mazaganbeachresort.com I www.mazaganbeachresort.com
*Offre soumise à conditions.

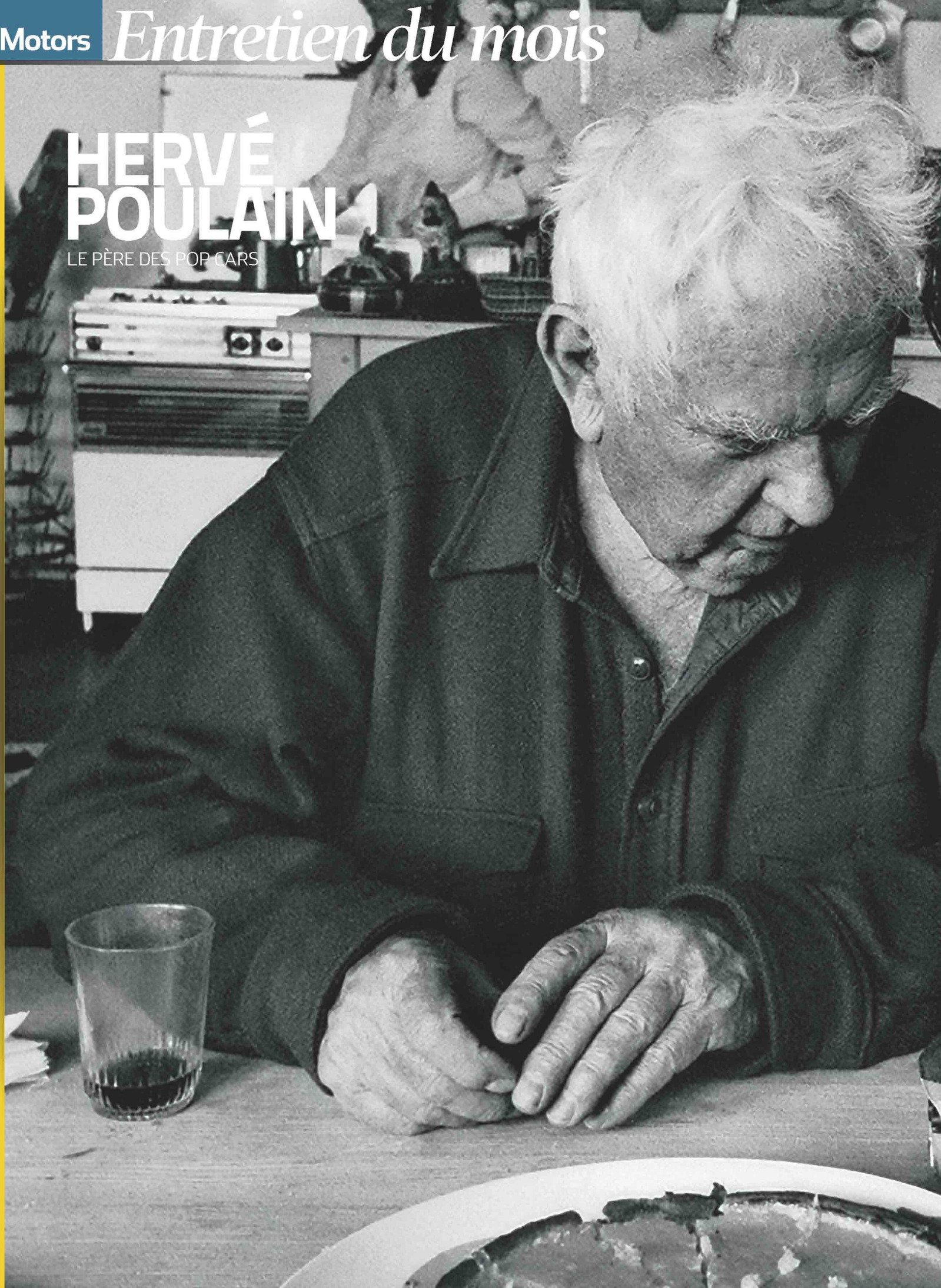
Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Laurent Chanut & Hicham Zemmar

HERVÉ POULAIN

LE PÈRE DES POP CARS



MERCEDES-BENZ



HERVÉ POULAIN

LE PÈRE DES POP CARS

14

HERVÉ POULAIN

LE PÈRE DES POP CARS

Élégant, souriant, le verbe aisé, Maître Hervé Poulain aime séduire. Une séduction sans artifice, qui répond simplement à son amour des êtres : « Je suis un extraverti, un bateleur, j'aime la vie et personne n'en connaît plus le prix que moi » . Ni les chagrins, ni les difficultés qui ont émaillé son parcours n'ont eu raison de sa fabuleuse force et de son envie d'avancer. Cet état d'esprit est parfaitement traduit par sa devise « La mort ne m'aura pas vivant » . C'est fort de cet attachement à la vie qu'Hervé Poulain a couru les 24 Heures du Mans à onze reprises, au volant de bolides customisés par les plus grands artistes. Des œuvres audacieuses, car réalisant une alchimie improbable entre vitesse et beauté. Une bipolarité qui caractérise également la vie de Poulain, qui est à la fois pilote et commissaire-priseur. Deux passions vécues à fond et qui ont fait toute la richesse de son parcours.
Dans cet entretien accordé au Magazine Gentlemen Drivers, Hervé Poulain ouvre la boîte de Pandore du beau et de l'insolite. De son métier de commissaire-priseur à ses onze participations à l'épreuve mancelle en passant par ses collaborations avec les plus célèbres artistes. Tout y passe...

41
50

HERVÉ POULAIN

LE PÈRE DES POP CARS

Parlez-nous de vos débuts...
Je suis né en Normandie. Mon père était concessionnaire de la marque Renault. J'avais un frère aîné qui était tout désigné pour reprendre les affaires familiales. C'était quelqu'un qui conduisait très bien et je n'ai eu de cesse que d'aller plus vite que lui. Après le bac, j'ai suivi des études de droit et je me suis préparé au barreau. Parallèlement, j'achetais déjà avec mes moyens d'étudiant des objets qui avaient pour seule vertu d'être d'époque. Mes professeurs de faculté ont remarqué mon aisance d'expression et m'ont conseillé de devenir commissaire-priseur. Quand j'ai pénétré dans l'hôtel Drouot, je me suis dit que ce métier était fait pour moi. Cet hôtel de ventes aux enchères accueille dans ses 16 salles des ventes de toutes spécialités, allant des bijoux aux trophées de chasse, en passant par l'art africain. Pour présenter mon examen professionnel, je suis passé de dilettante à un vrai bourreau de travail. Je bossais jour et nuit, j'étais incollable aussi bien sur la céramique que sur les meubles. J'aime d'ailleurs rappeler que je suis un exemple rassurant pour les jeunes gens et les jeunes filles qui se désespèrent de n'avoir pas de vocation. Tout ce qui a compté dans ma vie était en moi et je l'ai découvert assez tardivement. Je suis un homme de mon siècle : je suis fou de vitesse et de beauté.

Qu'est ce qui vous a attiré dans le métier de commissaire-priseur ?
J'ai été nommé commissaire priseur en 1969. J'ai adoré mon métier à compétences multiples, négociateur, juriste, prêcheur, fécondateur, manager et psy, car dans le secret de mon étude ou du haut de mon pupitre, tous les comportements sont soumis à mon regard... La manière de communiquer et de gérer la vente, de « tenir le marteau » est déterminante. Entre un bon marteau et un moyen, l'écart peut atteindre 20% sur une vente ! Les gens la naïveté de croire que les objets ont un prix, alors que c'est le commissaire-priseur qui peut soit valoriser un bien ou au contraire mal le défendre. La magie de mon métier tient également au fait que sur un battement de paupières et en un coup de marteau, un transfert de propriété s'opère immédiatement, parfois à des montants considérables.
Ma carrière n'a pas été un long fleuve tranquille. J'ai lutté avec succès contre un statut d'officier ministériel de la profession que je trouvais stérile et poussiéreux.

Qu'en est-il de votre carrière en sport automobile ?
Mon frère m'a prêté sa R8 Gordini pour participer au Rallye de l'Ouest. J'avais vingt-huit ans, ce qui n'était pas très jeune pour un pilote débutant !... Et à ma grande surprise, j'ai terminé en tête de ma catégorie. Je me suis engagé par la suite dans des courses de côte et en rallye, notamment dans l'Ouest de la France qui se déroulaient sur deux jours et correspondaient à mon emploi du temps de commissaire priseur. J'ai par la suite piloté une R12 Gordini et beaucoup Alpine (Groupe III, Groupe IV et la fameuse Groupe V 16 soupapes). Je compensais mon manque d'entrainement par rapport aux professionnels par un courage à toute épreuve. Une bravoure que je payais par fois assez cher, en faisant des sorties de route... C'est ainsi que la course automobile m'a fait prendre conscience de mes limites. C'est une grande école d'humilité.

Vous avez au compteur onze participations aux 24h du Mans. Quel bilan en tirez-vous ?
Comme tout jeune pilote, je rêvais de faire les 24 heures du Mans mais je n'aurais jamais imaginé faire équipe avec des pilotes du calibre de Jean Guichet, Sam Posey, Brian Redman ou Manfred Winkelhock, pour ne citer qu'eux. J'ai fait mes débuts en 1975, enthousiaste de piloter pour BMW. Cette année-là, j'étais coéquipier du pilote américain Sam Posey, qui a qualifié brillamment la BMW 3.0 CSL en huitième position aux essais, au milieu des sport-proto, qu'elle dominait de sa masse sur la ligne de départ. Elle devait malheureusement

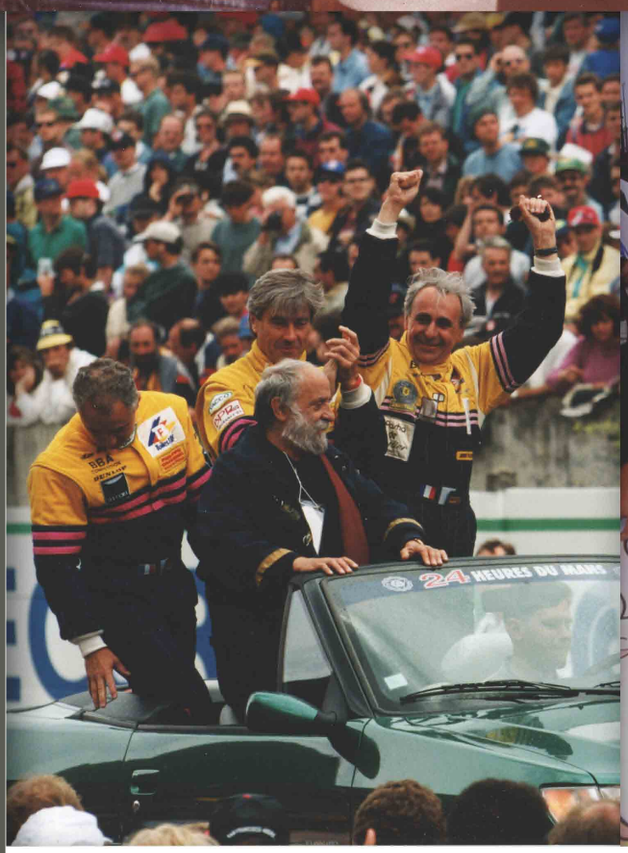
abandonner sur rupture de l'arbre de transmission, alors qu'elle occupait la cinquième place au général. Malgré tout, je me suis fait plaisir en rattrapant un proto Ligier piloté par Jean-Pierre Beltoise. Finalement, au prix d'une manœuvre très délicate et risquée, j'ai réussi à le doubler. Le troisième pilote était le Français Jean Guichet, qui a intégré l'équipe sur la suggestion de Jean Todt. Ce gentleman driver avait notamment gagné le tour auto en 1963 et les 24 Heures du Mans en 1964 et il reste le seul pilote amateur qu'Enzo Ferrari ait régulièrement sollicité pour conduire les voitures de sport et les prototypes de la Scuderia aux côtés de ses pilotes professionnels.

L'année suivante, j'avais affaire à une 3.0 CSL sur-vitaminée, avec ses 750 ch. François Cevert a été le seul Français avant moi à avoir conduit une voiture aussi puissante J'étais associé à Brian Redman et Peter Gregg. Ce dernier m'a prévenu qu'il s'agissait d'une « voiture d'ingénieur et pas de pilote ». Finalement, elle a fait de tels caprices qu'elle a rendu l'âme avant que je ne puisse monter dedans alors qu'elle occupait la 5ème place au général !

En 1977, j'ai piloté une 320 i aux côtés de Marcel Mignot. Cela a été une épreuve épouvantable, parce qu'on était deux pilotes seulement à se relayer sous la pluie. On s'était qualifié assez loin, mais nous avons pris la neuvième place au scratch et la deuxième en IMSA avec notre petite 2 Litres.

La saison d'après, j'ai couru au volant d'une Porsche 934 Turbo, qui marchait du feu de Dieu. On était en tête du groupe IV, mais la voiture a cassé.

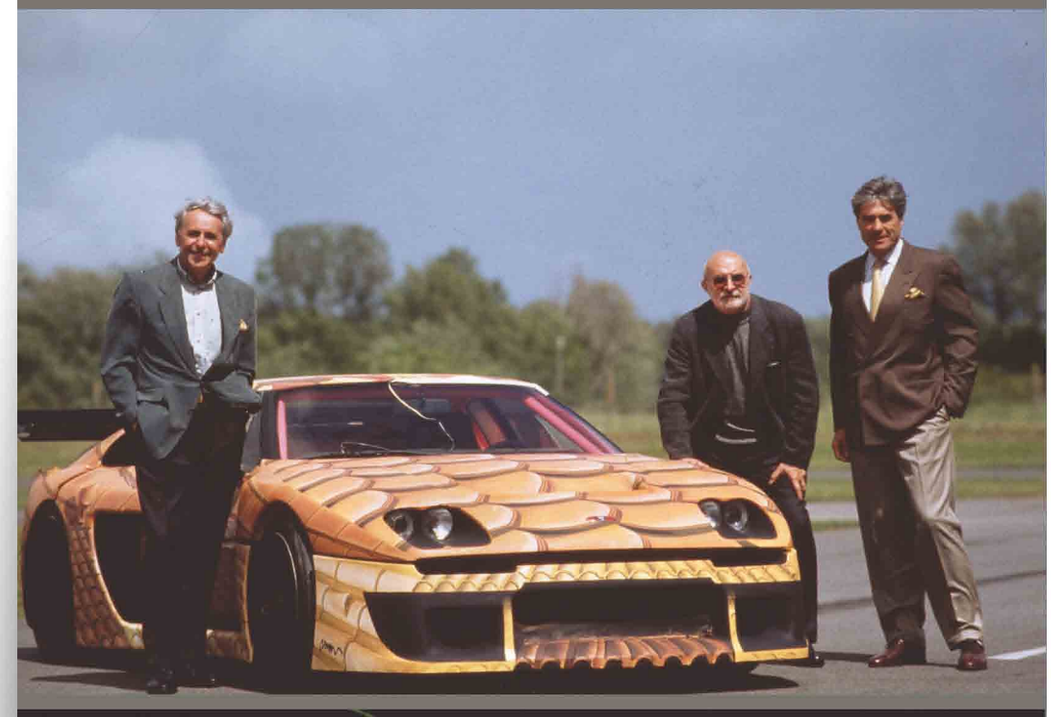
En 1979, j'ai fait la course au volant d'une BMW M1 en compagnie de Manfred Winkelhock et de Marcel



Mignot, et nous avons terminé sixième d'une édition noyée sous la pluie en signant ce qui restera comme le meilleur résultat d'une M1 aux 24 Heures du Mans.
En 1981, j'ai terminé 21ème sur une Porsche 935 et cassé l'année suivante sur une autre 935.
En 1982, une Rondeau. À cette époque, la médecine sportive commençait à s'intéresser à l'effort physique fourni par les pilotes automobile. Ainsi, Pironi pour la F1 et moi pour l'endurance avons été soumis à une batterie de tests, dont celui de l'effort cardiaque. Et il s'est avéré que les pilotes des 24 heures subissaient les mêmes contraintes que leurs homologues de F1. Ainsi, pendant les relais, mon rythme cardiaque atteignait 150 pulsations et pouvait passer à 170 dans les portions sinueuses.
Durant cette course, j'ai vécu une vraie frayeur quand la portière gauche de ma voiture s'est détachée dans la ligne droite à plus de 300 km / h. Heureusement que l'incident n'a pas eu de conséquences dramatiques, mais mes pulsations ont dépassé à ce moment là les 200 ! Cette montée d'adrénaline irrigue la pompe pour donner une lucidité cérébrale d'analyse et de réponse qu'une personne normale ne peut avoir. Ainsi, malgré la vitesse et la survenance d'évènements imprévisibles, mes réflexes se sont adaptés à l'urgence de l'instant. C'est une alchimie neuronale qui se met en branle. Ce qui me fascine ce n'est pas tellement la vitesse, c'est la maîtrise de soi et l'intelligence supérieure que la concentration fait naître.

Ce sentiment d'invulnérabilité vous a-t-il joué de mauvais tours ?

Ce dépassement de soi me remplissait d'un sentiment de plénitude, qui fait partie des aspects gratifiants du sport automobile. Il y a bien entendu le risque inhérent à ce sport... et la sanction peut être fatale. Durant ma carrière, j'ai perdu des amis dans des accidents tragiques. Tous les pilotes flirtent avec le danger, mais ils ont le goût de la vie chevillé au corps. J'y étais du genre à braver la peur et à piloter à cœur ouvert. Cela a été le cas lors de la course du Mans de 1998, au volant d'une Porsche GT2. J'ai pris mon troisième relais à 1 h 14 du matin. Il pleuvait : tantôt mes pneus slick me cramponnaient au bitume et, l'instant d'après, ma voiture naviguait. Je mémorisais les parties glissantes, mais au tour suivant, les pièges avaient changé de place. Je refusais d'obéir aux sommations du team manager, données par radio, de monter les pneus pluie. Après la course, je me suis rendu compte que ce n'était pas malin, car on ne risque sa vie que lorsqu'on l'a devant soi. Et moi, j'avais 58 ans !
À 42 ans, j'ai décidé une première fois d'arrêter la compétition. Plus tard, ma femme Isabelle m'a autorisé à faire des « petites » courses de gentleman. L'innocente. En 1993, j'ai participé au Trophée Venturi et l'année suivante, je suis revenu au Mans au volant d'une Venturi 600 LM pour une 21ème place. Une aventure qui n'a pas duré longtemps à cause d'un problème de boîte. En 1995, j'ai concouru avec une McLAREN F1 GTR, avec une 16e place à la clé. En 1998, j'avais la Porsche GT2 dont j'ai parlé. J'avais comme coéquipiers deux gentlemen drivers amis, Jean-Luc Maury Laribière et Eric Graham, sans être épaulé par un mercenaire. La pluie torrentielle qui s'est abattue sur le circuit a malheureusement rendu le pilotage très dangereux. A l'arrivée, j'ai décidé d'arrêter la vraie compétition sur ce résultat heureux car pour tous les pilotes, terminer Le Mans est une victoire !
Finalement, grâce à un coéquipier, Jean-François Bentz, je me suis converti aux épreuves historiques moins exigeantes organisées par Patrick Peter, le Tour Auto et Le Mans Classic, réservées aux voitures ayant participé à ces deux courses dans leur jeunesse. Jean-François jette son dévolu sur les circuits, quant à moi, fort de mon expérience de rallymen, j'opte pour



24 HEURES DU MANS 1995

PHOTO-ACTUALITÉS
BP 203 72007 LE MANS CEDEX

HERVÉ POULAIN

LE PÈRE DES POP CARS

les spéciales chronométrées. Avec lui, je découvre le privilège de conduire des autos anciennes magnifiques, Alfa 33, Jaguar E lightweigh. L'année passée, on m'a prêté une Porsche 356.

Mais attention, ces machines demeurent performantes et bien que destinées aux amateurs, ces épreuves ne sont pas à la portée de tout le monde ! Un jour, notre Alfa 33 décolle sur une bosse. Notre retour sur terre, du genre brutal, déclenche le mécanisme d'ouverture de l'extincteur et noie instantanément l'intérieur de la belle italienne, sous une avalanche de mousse. Nous finissons dans une cour de ferme. Des paysans ahuris voient alors deux pilotes sortir de l'Alfa tentant de sécher l'habitacle avec ce qu'ils ont sous la main : de la paille !

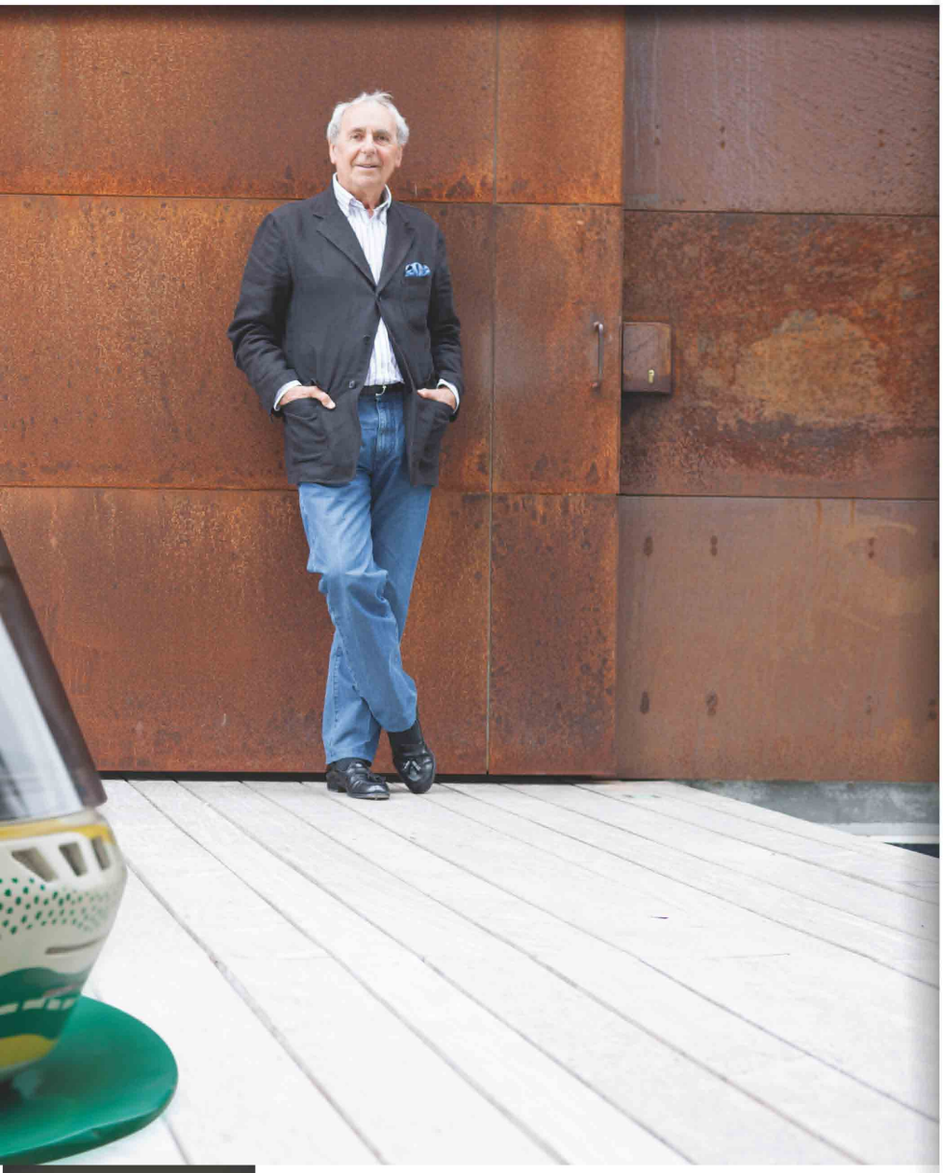
Une autre fois, au milieu de la semaine de course, j'ouvre trop les gaz et tire tout droit dans une épingle, m'immobilisant au milieu d'un champ de vignes, du Pomerol. Résultat : la voiture est enlisée et le capot cabossé. À ce moment là, Jean-François foudroie : « Sais-tu dans quelle catégorie d'hommes je te classe, Hervé? » . Muet, je supporte l'orage, mon ego en miettes, comme l'avant de la voiture. « Eh bien, je vais te le dire. T'es le genre de type qui b ... sans capote ! » .

Vous avez inventé le concept de « Art Cars » . Comment en avez-vous eu l'idée ?

C'est en mêlant mes deux passions, l'art contemporain et la vitesse, que j'ai inventé le concept de « Art Cars » . Jusqu'en 1950, le marché de l'art a été dominé par ce qu'on appelle l'abstraction. Délestée du sujet, la peinture est autonome. Dans les années 60, arrive le Pop Art, qui se veut un regard critique sur la société de consommation. Donc, c'est tout naturellement que je me suis tourné vers l'artiste Alexandre Calder, qui avait inventé le mouvement dans la sculpture, ces fameux « mobiles » et rejoignait ainsi ma philosophie qui veut qu'aller vite revient à économiser du temps et donc à gagner de la vie !

J'ai proposé l'idée aux constructeurs français qui m'ont tous répondu : mais qui est-ce Calder ? Et c'est au gré d'une rencontre avec Jean Todt qui n'était à l'époque qu'un navigateur de rallye, que mon problème a connu un heureux dénouement. En effet, passionné comme moi de vitesse et d'art, je lui expose mon idée de faire cohabiter art moderne et compétition automobile. Après réflexion, il me met sur la piste de BMW, dont le patron du département compétition, Joachen Neerpasch, était marié à une galeriste, qui lui avait communiqué une réelle sensibilité artistique. Enthousiasmé, il décide de construire une voiture spécialement pour ce projet. Cela a été un magnifique coupé 3.0 CSL. Je rappelle que l'époque vivait une « auto-phobie » liée à la crise pétrolière, laquelle avait entraîné l'annulation de nombreuses courses. Dans ce contexte difficile, j'ai souhaité faire un geste d'espoir. Une fois le rapprochement fait avec BMW, l'œuvre a jailli de la palette de couleurs du maître : du jaune, du bleu, du rouge. Il a étalé la couleur en larges aplats, comme des faisceaux de comètes tricolores. La voiture finie lui a été amenée en Touraine et il l'a découverte avec des yeux émerveillés, avant de la signer de sa main. La voiture a été présentée ensuite au Musée des Arts Décoratifs, avant de rejoindre Le Mans. Interrogé sur son œuvre, Calder a déclaré que c'est tout ce qu'il savait faire (rires...). Le jour de la course, Calder est venu assister au départ en hélicoptère. Il m'a embrassé sur la ligne de départ, me disant : « Gagne, mais va doucement ! »

Ce qui est extraordinaire, c'est que Calder a réalisé l'œuvre par amitié. À ce moment là, j'ai vécu un vrai moment de plénitude, parce que non seulement j'avais associé l'art à la vitesse, mais j'avais également détourné la fonction des mobiles qui se balancent mollement et silencieusement aux caprices du vent en introduisant la volonté humaine, l'action, le bruit et la fureur. Le concept a eu un succès au-delà de ce que je



pouvais espérer.

Ce concept a-t-il fait son chemin ?

Ce premier succès m'a ouvert la voie au renouvellement de l'expérience avec d'autres artistes. En 1976, Frank Stella a souhaité exprimer la technicité de son support en appliquant un motif de papier millimétré sur une autre 3.0 CSL blanche. Au contraire du dessin coloré de Calder, Stella a réalisé un travail conceptuel en noir et blanc. Il a projeté sur la voiture un papier millimétré pour suggérer le travail des ingénieurs et la beauté mécanomorphe.

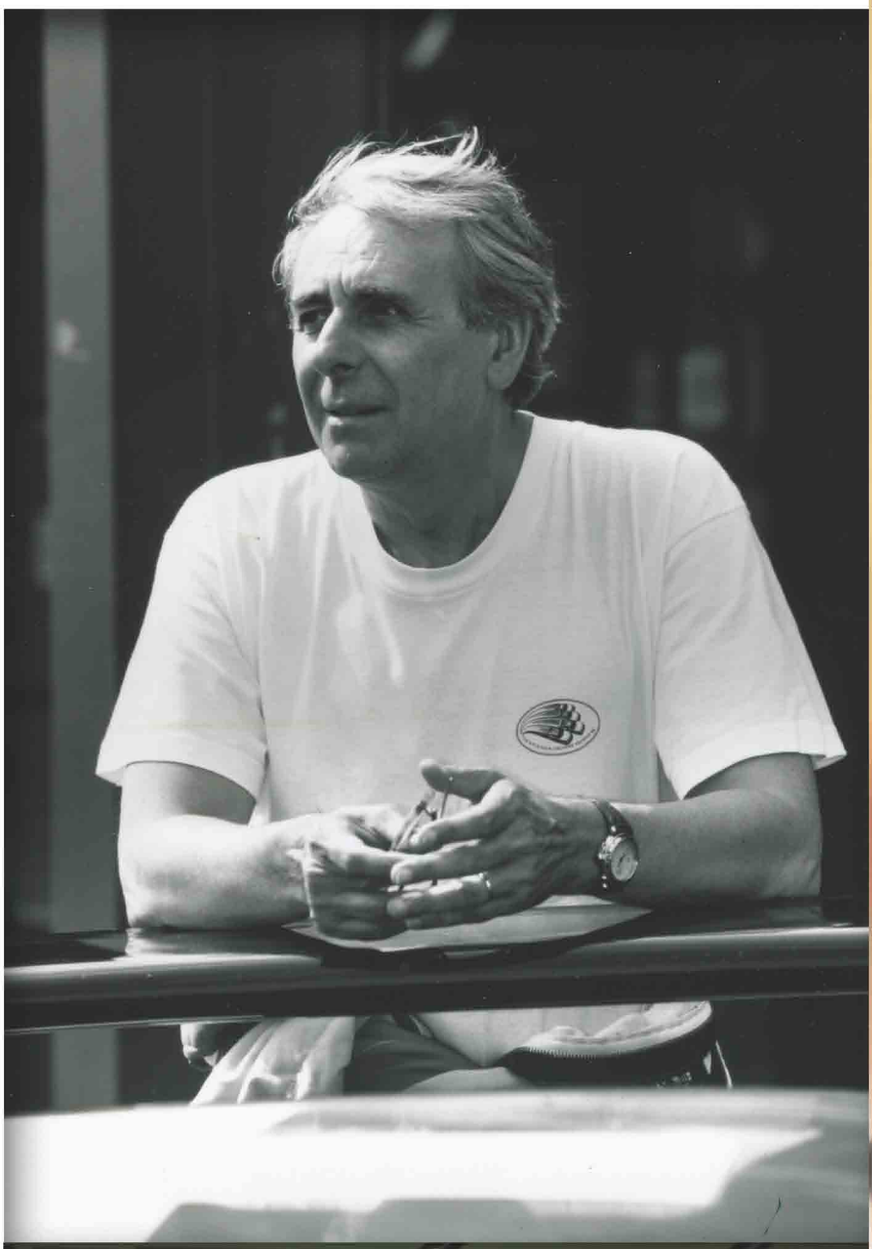
Roy Lichtenstein, connu pour ses œuvres pointillistes inspirées de l'univers de la bande dessinée, a travaillé sur une 320i. Considéré comme l'un des maîtres du Pop art, il a traité la symbolique des 24 Heures en dessinant sur les flancs deux soleils, au lever et au coucher et, en bas de caisse, une ligne jaune discontinue défilait vertigineusement devant un paysage déformé par la vitesse. Les points peints d'un bleu acide accentuaient les contrastes des couleurs. Roy est venu la signer au Centre Pompidou et notre bon classement a été vécu comme une réussite totale.

Tous ces artistes peignaient une maquette qui faisait l'objet d'un report sur la carrosserie par un lettriste et ce travail était agréé par la signature du Maître. Andy Warhol est le seul à avoir peint lui-même sa voiture, la splendide M1 Groupe 5. Je l'ai retrouvé à Munich pour cette opération en avril 1979. Je souhaitais qu'il peigne les motifs qui l'ont rendu célèbre, les portraits multiples de Marilyn et de Jackie Kennedy, les boîtes de soupe Campbell, etc. Pas du tout. Roi de la provocation, il m'avait successivement proposé une robe noire ornée de lilas inspirée d'un papier peint et qui, détail intéressant, décorait également le pare-brise et les vitres latérales ! Puis une voiture couverte de camouflage militaire ! Ces deux projets étaient inadaptés. Alors il a proposé de venir pour réaliser son œuvre directement sur la voiture...Je n'oublierai jamais cette danse qu'il a exécutée autour de la M1, trempant ses pinceaux dans ses pots de couleur et recouvrant la voiture de flaques dégoulinantes avant de se tourner vers moi en me disant que toutes ces lignes et ces couleurs allaient se fondre dans un flou dynamique et peut-être, si j'allais très vite, en une couleur unique. Cette fresque a été la moins bien comprise de la série. Pourtant, elle est probablement celle qui annonçait le plus l'art à venir.

En 1982, j'avais décidé d'arrêter prématurément la compétition. J'avais un placard de trophées dont je ressentais la dérision de leur laideur comparée à l'énergie dépensée pour les gagner et l'orgueil à les montrer. J'avais confié à César deux ensembles de coupes. L'un formé par celles glanées en courses de côte et en rallyes ; l'autre, par celles conquises au Mans. Il m'avait rendu deux cubes denses et étincelants en me disant: « J'ai compressé ta vanité et augmenté ta gloire »... Les intimes d'Alain Prost me prièrent d'en faire autant avec ses trophées. L'appartenance de chacun d'eux au champion du monde excitait César. Mais au moment de livrer la matière première à

HERVÉ POULAIN

LE PÈRE DES POP CARS



l'atelier, le champion du monde s'est « dégonflé » et continue à le regretter...
En 1994, c'est une Venturi 600 LM qui passa aux mains d'Arman. Le célèbre peintre réalisa sur l'auto les différents types de tuiles existantes puisque le sponsor de cet engagement n'était autre que la société « Tuiles TBF ». Elle semblait comme recouverte d'écailles et Arman la baptisa : La Reptuile.
En 1996, César projeta l'image d'une de mes compressions, réalisée quatorze ans plus tôt, sur une McLaren F1.
Wolinski, le dessinateur humoristique, s'est prêté à cet exercice en 1998, sur la Porsche 911 GT2 qu'il recouvrit de dames prenant le soleil sur un toit de tuiles. Elle a eu un succès populaire considérable.

Quelle différence trouvez-vous entre les 24 heures du Mans et le Mans Classic ?

La course des 24 heures du Mans est la plus prestigieuse des courses d'endurance et les plus grands noms du sport automobile ont inscrit leurs noms au palmarès. L'épreuve est un mythe qui me fait penser à Olympie car chaque année, et durant le cycle d'un jour et d'une nuit, le cœur du monde sportif y bat. Le Mans Classic prospère dans la nostalgie : c'est une manifestation de gentlemen drivers qui fait revivre des icônes qui y ont concouru dans leur jeunesse, divisée en 6 plateaux de 4 courses d'une heure. Pour le milieu de l'automobile de compétition de collection, c'est un évènement incontournable comme Goodwood, Pebble Beach et Rétromobile.

Biographie :

Hervé Poulain est commissaire-priseur depuis 1969, associé d'Artcurial au Rond-Point des Champs Elysées de Paris, première maison de ventes aux enchères française. Il est par ailleurs président fondateur du SYMEV (Syndicat national des maisons de ventes aux enchères) et du CNMA (Conseil national du marché de l'art).
Hervé Poulain est aussi l'auteur de six ouvrages dédiés à l'art : L'art et l'automobile (1973), Un siècle de peinture française (1976), Une collection d'avance (1986), L'art, la femme et l'automobile (1989), Mes Pop Cars (2006), Le marteau et son maître (2010).

WWW.VOLVOCARS.COM/MA

POUR 2013, FAITES LE PLEIN D'OPTIONS.

VOTRE VOLVO XC60 À
420.000 DH TTC
2 ANS D'ENTRETIENS OFFERTS!

MOTORISATION DIESEL
FINITION CUIR
BOITE À VITESSE AUTOMATIQUE

VOTRE VOLVO S60 À
359.000 DH TTC
2 ANS D'ENTRETIENS OFFERTS!

KM ILLIMITÉ
2 ANS DE GARANTIE

POUR TOUTE INFORMATION, CONTACTEZ NOUS AU :

CASABLANCA	RABAT	MARRAKECH	AGADIR	TANGER	FES
TEL : 0522-40-68-60	TEL : 0537-79-51-88 / 0537-29-32-63	TEL : 0524-44-84-34	TEL : 0528-28-89-90	TEL : 0539-34-03-62	TEL : 0535-74-82-14

Ferrari ENZO

L'HOMMAGE POSTHUME AU COMMENDATORE

Digne descendante des Ferrari F40 et F50, l'Enzo, qui reprend le prénom de l'illustre fondateur de la marque, disparu en 1988, puise sa genèse dans la formule 1. Un V12 de 600 chevaux, un châssis en carbone- aluminium, plus de 350 km/h en vitesse de pointe et un museau inspiré de la F1 : ce « supercar » se conjugue au superlatif jusqu'à son prix, avoisinant les 665.000€.

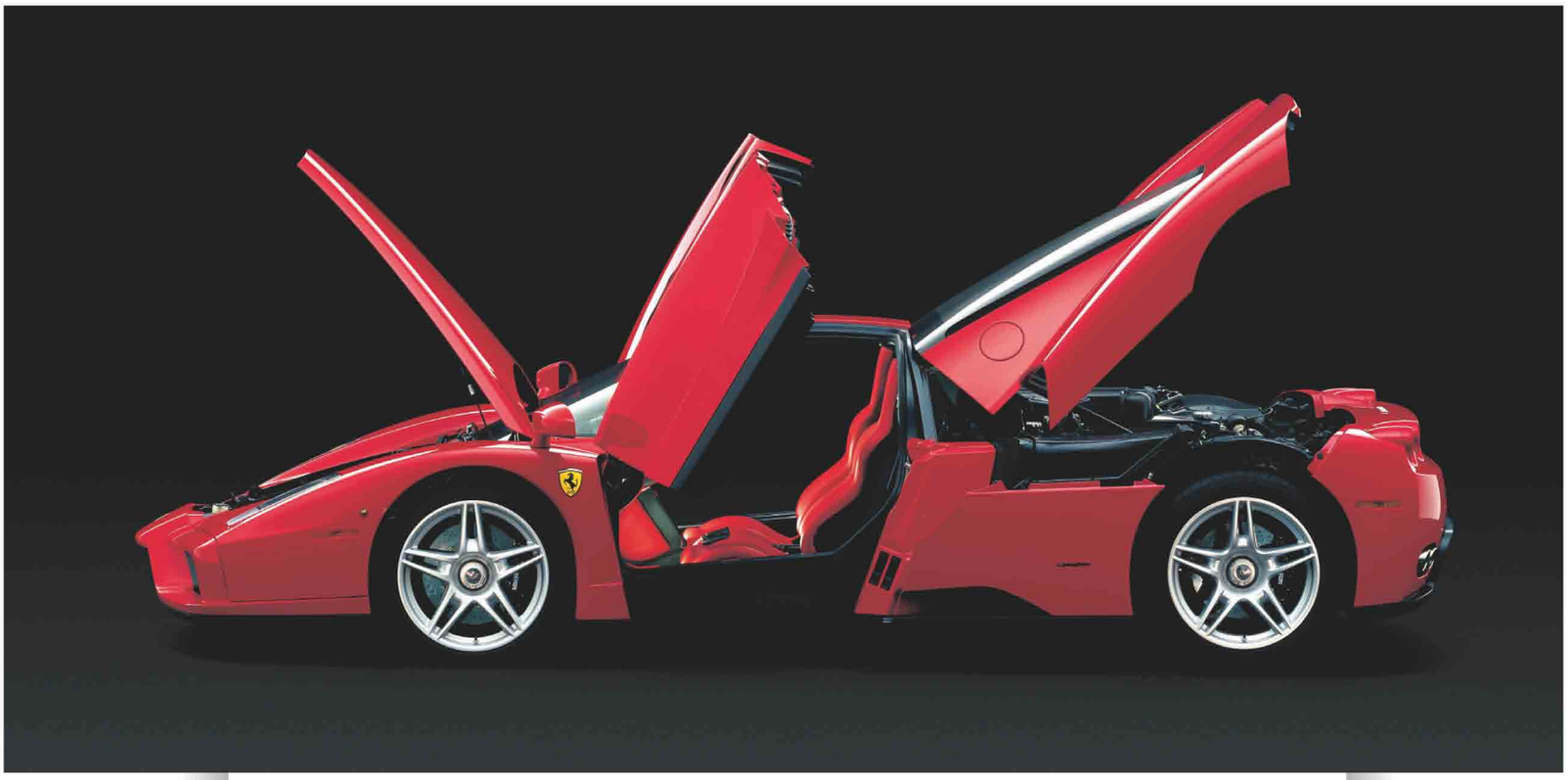
L'étude du projet FX (qui donna naissance à l'Enzo) a démarré en juin 1998, pour aboutir sept mois plus tard à une maquette figée après une étude aérodynamique en soufflerie extrêmement poussée.

Quel plus bel hommage posthume à adresser au Commendatore (NdIr Enzo Ferrari), que de construire une voiture de sport reprenant son prénom. Le cahier des charges était simple : il s'agissait de concevoir la Ferrari de route la plus performante jamais sortie des usines de Maranello !

Le futur modèle devait être de la même trempe que les autres modèles exclusifs et rares de la marque : 288 GTO de 1984, F40 de 1987 et F50 de 1995. Il fallait du coup concevoir un moteur exceptionnellement performant, mais aussi lui fournir un écrin au diapason. L'étude du projet FX (qui donna naissance à l'Enzo) a démarré en juin 1998, pour aboutir sept mois plus tard à une maquette figée après une étude aérodynamique en soufflerie extrêmement poussée. Au sein du studio de Pininfarina, plusieurs stylistes ont été mis en compétition pour imaginer les formes de la future Enzo. Au terme de cette confrontation, c'est le projet du styliste japonais Ken Okuyama qui a été retenu. Ce modèle a été présenté sous sa forme définitive au Mondial de l'automobile de Paris, en octobre 2002. Pour une fois, la conception du style n'a pas fait référence aux critères classiques de l'esthétisme, mais a répondu essentiellement à des considérations aérodynamiques. En réalité, la source d'inspiration n'était autre que la reine du sport automobile, la Formule 1. Le design extérieur est conçu pour permettre à la voiture de rester stable à haute vitesse, en profitant au maximum de l'effet de sol. Ainsi, l'Enzo utilise un fond plat et un large diffuseur arrière permettant d'éviter d'avoir recours à un aileron qui aurait provoqué des turbulences à l'arrière du véhicule. L'Enzo utilise également deux sillons de chaque côté du capot avant. Ceux-ci, alimentés par les entrées d'air avant, plaquent l'avant de la voiture au sol et dirigent l'air jusqu'aux entrées d'air placées sur les flancs. Deux petites ouvertures situées devant les roues arrière permettent également le refroidissement des freins et des pneus suite à une utilisation intensive.

Au delà de la technique, beaucoup d'éléments de l'Enzo rappellent l'univers de la course automobile : par exemple l'unique essuie-glace ou bien les écussons de la Scuderia Ferrari sur les flancs. Le nez agressif évoque celui des monoplaces de formule 1. À l'arrière, l'Enzo se distingue par ses quatre feux arrière et sa quadruple sortie d'échappement. C'est également sous cet angle que l'Enzo marque le plus, ses feux partiellement intégrés dans la carrosserie étant repris sur la F430, puis plus récemment sur la 458 Italia. Il est remarquable de constater qu'une fois de plus, tous les composants aérodynamiques sont intégrés dans le volume général. La ligne de l'Enzo est d'une grande pureté : pas d'aileron, de dérives ou de volets superflus.

À l'intérieur, même son de cloche. Le cockpit, qui est une



Il est remarquable de constater qu'une fois de plus, tous les composants aérodynamiques sont intégrés dans le volume général. La ligne de l'Enzo est d'une grande pureté : pas d'aileron, de dérives ou de volets superflus.

Les performances de l'Enzo sont exceptionnelles pour une voiture à usage routier. La vitesse maximale

de l'Enzo est de 363 km/h, alors que le 0 à 100 km/h ne demande que 3,5 secondes. Pour sa part, le 0 à 200 km/h est avalé en 9,6 secondes tandis que le 1.000 m départ arrêté est réalisé en19,6 secondes.

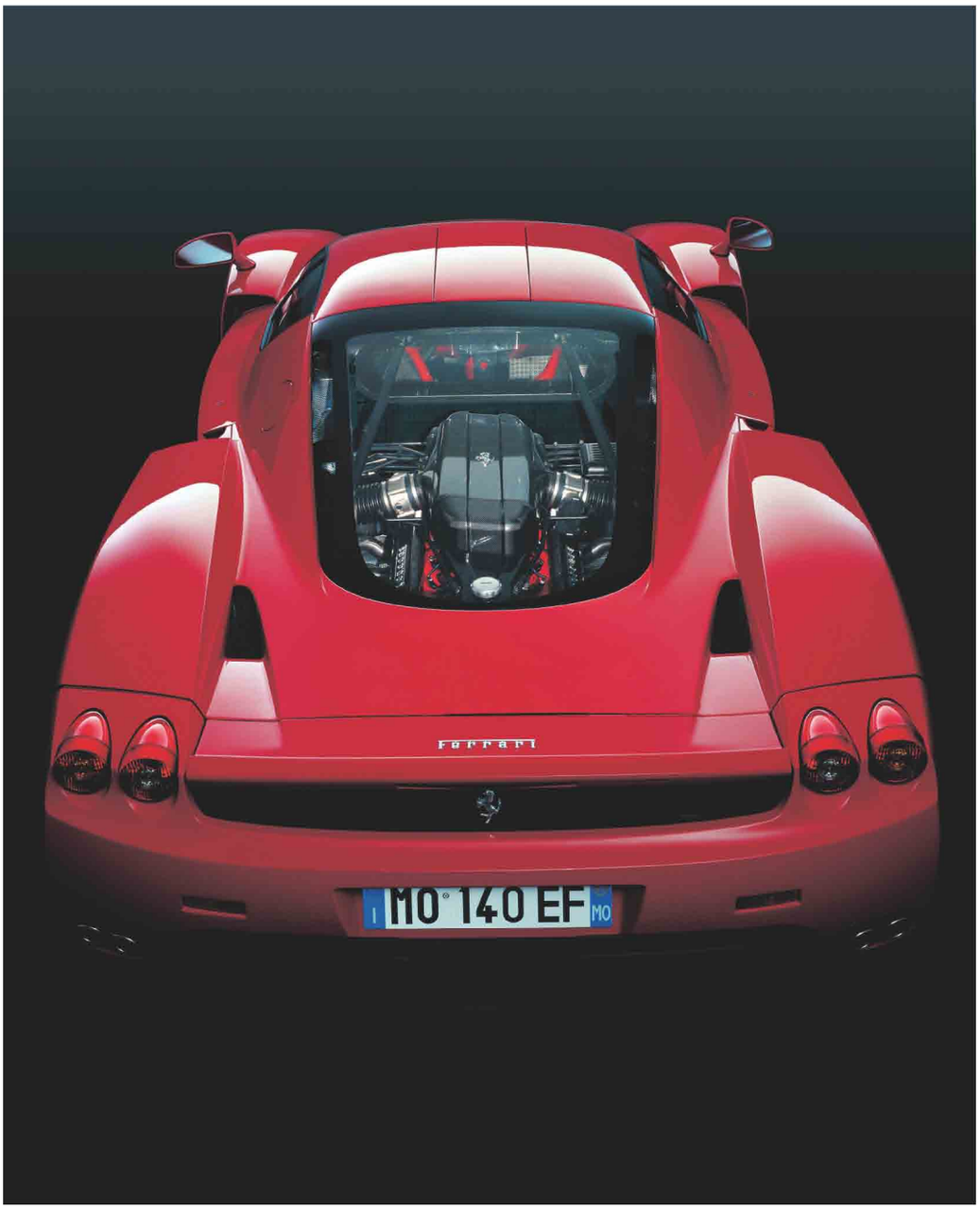
ode au carbone et à l'aluminium, rappelle étroitement l'univers de la course automobile et spécialement celui de la F1. Le tachymètre est gradué jusqu'à 400 km/h et le volant est pourvu de huit contacteurs de couleur avec pour principales fonctions la suppression de l'anti-patinage ASR et l'activation du mode Race, qui permet d'obtenir une suspension plus ferme et des passages de rapport plus courts. Enfin, la prestigieuse signature du fondateur de Ferrari sur la console en carbone entre les deux sièges ajoute un brin d'exclusivité à un engin déjà exceptionnel.

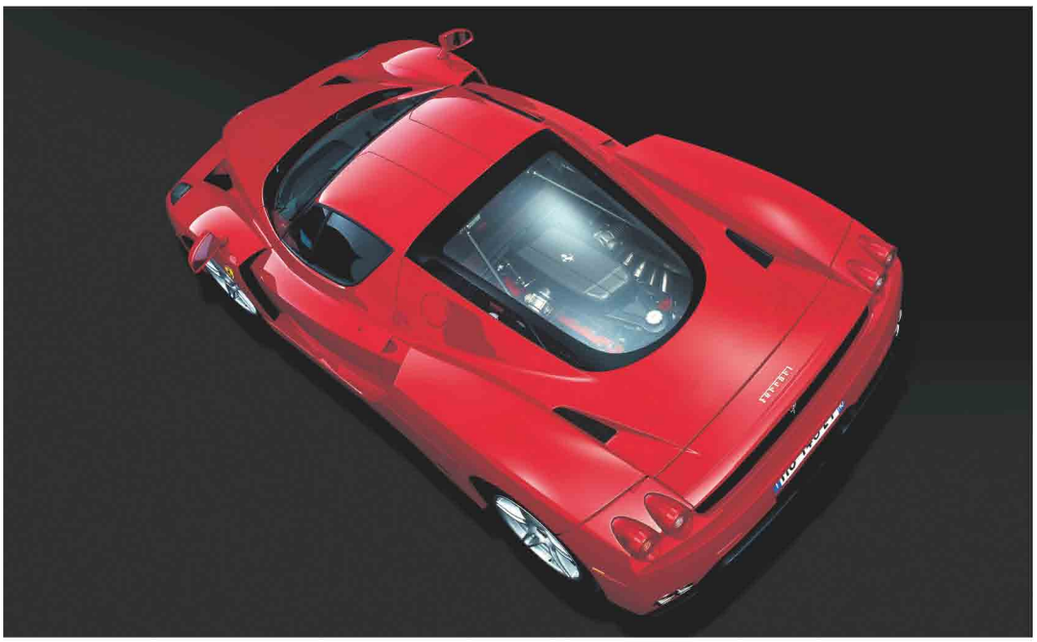
Il reste que la pièce maîtresse de cette voiture superlative réside dans son sublime moteur, visible sous la vitre du capot, constituant ainsi un élément essentiel de l'esthétique. Mû par un V12 de 6 litres et 48 soupapes placé en position longitudinale arrière, l'Enzo est la première Ferrari à dépasser la barre des 600 chevaux avec une puissance maximale de 660 chevaux à 7.800 tr/min. Le couple est quant à lui de 650 Nm à 5 500 tr/min. La cylindrée totale est de 5.998 cm³, soit une augmentation de 1.298 cm³ par rapport à la F50. L'alésage passe à 92 mm et la course à 75,2 mm, portant la cylindrée à 500 cm³ par cylindre. Les soupapes d'admission et d'échappement variables, ainsi que la gestion électronique intégrale Bosch Motronic ME7 permettent au moteur de l'Enzo un meilleur fonctionnement, avec un régime maximum de 8.200 tr/min.

Les performances de l'Enzo sont exceptionnelles pour une voiture à usage routier. La vitesse maximale de l'Enzo est de 363 km/h, alors que le 0 à 100 km/h ne demande que 3,5 secondes. Pour sa part, le 0 à 200 km/h est avalé en 9,6 secondes tandis que le 1.000 m départ arrêté est réalisé en19,6 secondes. L'Enzo a aussi été chronométré sur le circuit officiel de Ferrari, la piste de Fiorano (longue de 3,021 km) avec un temps de1 min 24 s 9. et au regard des performances, la consommation gargantuesque du V12 n'a rien de surprenant : 36 l/100 km en cycle urbain, 15,2 en cycle extra-urbain et 22,8 en cycle mixte.

Pour transmettre la cavalerie au sol, l'Enzo fait appel à une transmission séquentielle semi-automatique, qui est du même type que celles utilisées en Formule 1. Les changements de vitesse se font par l'intermédiaire de palettes situées de chaque côté du volant, qui déclenchent un système d'embrayage robotisé. Une série de LED sur le tableau de bord indique au conducteur le moment approprié pour changer de rapports. La transmission, initialement sans embrayage, fut remplacée par une version plus « classique », suite aux nombreuses plaintes des clients.

La tenue de route a été également développée pour être au diapason du potentiel de ce supercar d'exception. L'Enzo, comme toutes les Ferrari, est une


Ferrari
I MO 140 EF MO


Ferrari

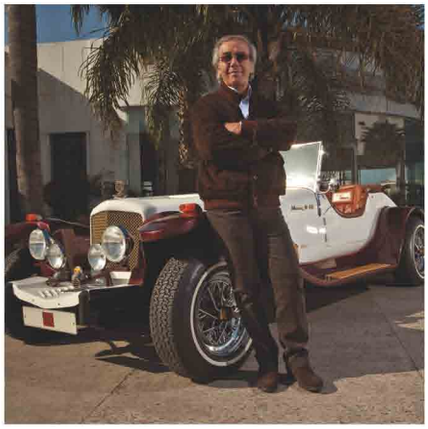
propulsion et dispose d'un différentiel autobloquant et d'un anti-patinage déconnectable de série. Côte liaisons au sol, l'Enzo est porté par quatre suspensions indépendantes à pistons, à l'avant en triangle et à l'arrière en trapèzes superposés. L'amortissement peut être ajusté depuis la cabine et se complète par des barres anti-roulis à l'avant comme à l'arrière. Le conducteur a le choix entre le mode sport ou le mode race (le premier privilégie l'agrément de conduite et un relatif confort, le deuxième raffermit la suspension, raccourcit les lois de passage des rapports et musèle un peu l'anti-patinage que l'on peut aussi débrancher). Il reste à préciser que l'Enzo a été développé avant tout pour un usage sur circuit. Cette orientation est confirmée par la participation du pilote allemand Michael Schumacher, himself, à sa mise au point.

Par ailleurs, le choix d'un châssis en matériaux composites a permis de gagner 10 kilos sur celui de la F50 déjà très léger (102 kilos). Au global, la voiture n'accuse que 1.350 kg avec les pleins. Cette cure d'amincissement a été indispensable pour compenser les incontournables équipements de confort que sont par exemple l'ABS, le double airbag, la climatisation et les baquets en cuir montés en série. Le système de freinage est quant à lui assuré par des freins à disque carbone-céramique Brembo de 381 millimètres (soit 15 pouces) sécurisés par un ABS.

Produit à seulement 399 exemplaires, l'Enzo est un supercar que Ferrari a voulu rare et exclusif à tous points de vue. Pour éviter la spéculation, la marque au cheval cabré a réservé son bijou uniquement à ses clients les plus fidèles. Une poignée de privilégiés, qui au volant de l'Enzo pouvaient se prendre pour des pilotes de monoplace sur circuit. Mais gare à l'excès d'optimisme ! Car poussée dans ces derniers retranchements, la plus exclusive des Ferrari se mue en véritable bête de course que seul un expert peut dompter. Cependant, le fait d'avoir derrière son dos une horde de 660 pur-sang et se délecter du râle d'un V12 gavé à la technologie F1 est un pur moment de plaisir, qui confine carrément à l'extase.

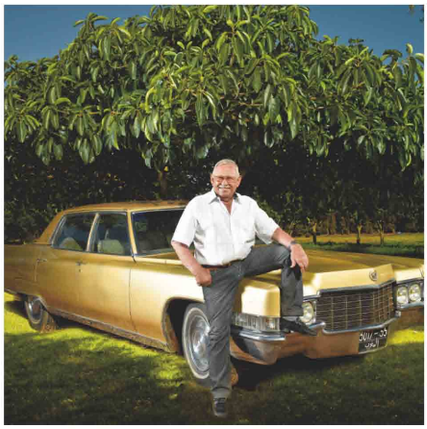
fiat.ma

Nos conseillers se feront un plaisir de répondre à vos questions au **05 22 43 83 78.**



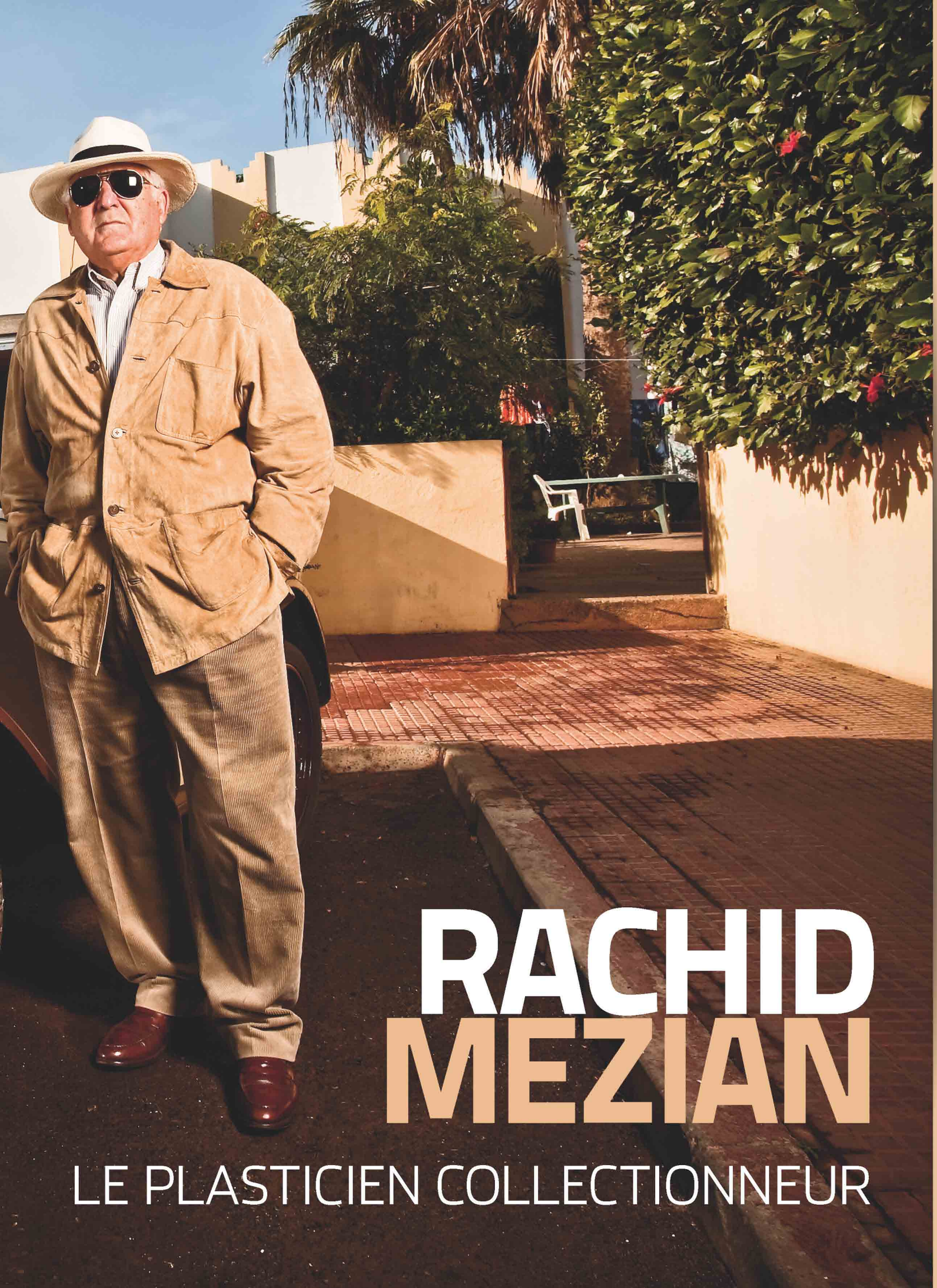
DOSSIER

Les Gentlemen Drivers de l'année 2012



Entretien du mois

par Youssef Bennour



RACHID MEZIAN

LE PLASTICIEN COLLECTIONNEUR

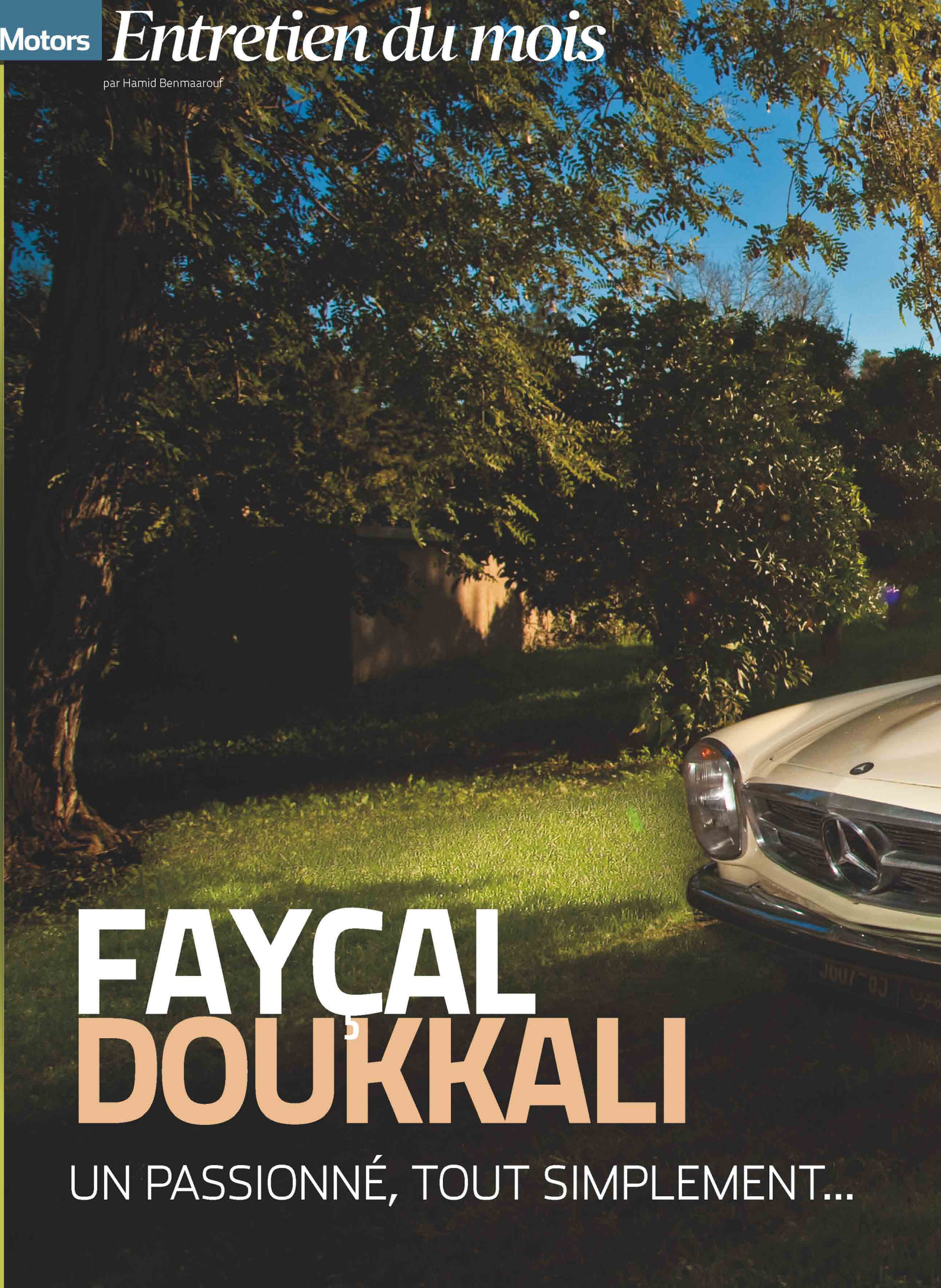
RACHID MEZIAN

LE PLASTICIEN COLLECTIONNEUR

Fils de maréchal, Rachid Mezian n'a paradoxalement pas baigné dans les voitures dans son enfance. Cependant, fort de son tempérament de battant, il a pu se constituer une belle collection de véhicules anciens. Son point fort, c'est sa détermination à vivre sa passion vaille que vaille. Son travail de chirurgien plasticien l'a aidé à avoir plus de sensibilité et de dextérité dans la restauration de ses voitures. Si aujourd'hui, Rachid Mezian a une préférence pour les automobiles modernes, il n'en conserve pas moins jalousement quelques modèles, qui continuent à le lier à son passé de passionné invétéré.

Entretien du mois

par Hamid Benmaarouf



FAYÇAL DOUKKALI

UN PASSIONNÉ, TOUT SIMPLEMENT...

Entretien du mois

FAYÇAL DOUKKALI

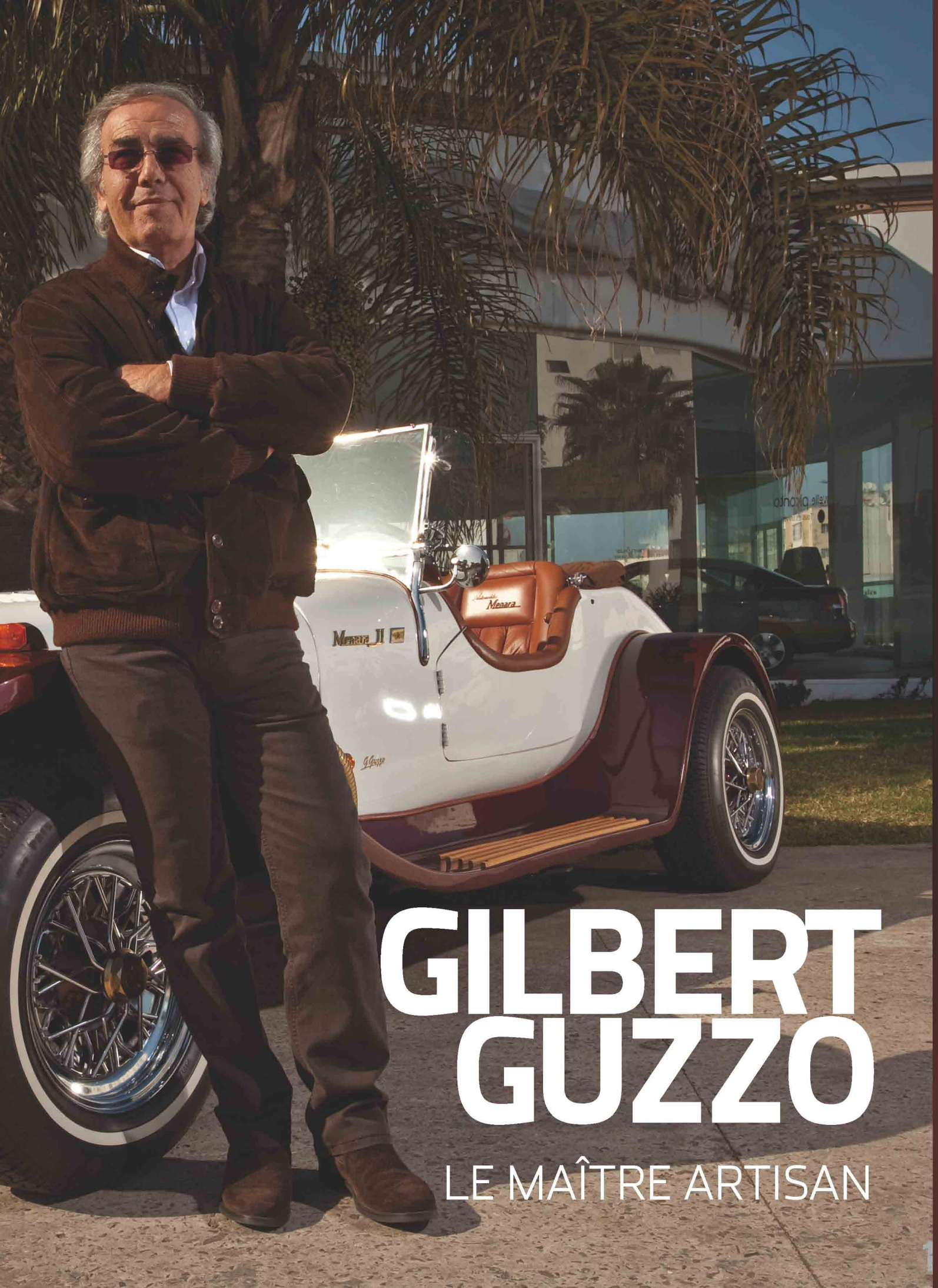
UN PASSIONNÉ, TOUT SIMPLEMENT...

Fayçal Doukkali ne se définit pas comme un collectionneur mais simplement comme un passionné.
D'ailleurs comparativement a beaucoup de collectionneurs, ses moyens restent modestes. Mais cela ne l'a pas empêché de constituer une belle brochette de voitures d'époque et d'apprendre le métier de restauration sur le tas.
Son plaisir ne se limite pas à réparer de ses propres mains les voitures qu'il réussit à dénicher, mais se prolonge dans leur conduite. La preuve nous dit-il c'est que certaines me servent de voitures de tous les jours. Ce grand passionné vit sa passion au quotidien et se sent comme un poisson dans l'eau quand l'odeur du cuir patiné embaume l'habitacle pendant que le ronronnement noble d'une mécanique bien huilée flatte ses tympans.
Il est tellement mordu qu'il poursuit sa quête de sensations liées à l'automobile dans les modèles réduits, dont il possède une imposante collection.

9703
23

Entretien du mois

par Hamid Benmaarouf



GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

Fabrication marocaine d'automobiles

Sa vie a été faite d'opportunités, mais aussi de travail acharné. Gilbert Guzzo a mis très tôt le pied à l'étrier, parce que ses parents manquaient de moyens. Nullement démonté, il a creusé son sillon en saisissant toutes les opportunités qui se sont offertes à lui. Sa passion pour les bateaux lui ouvrira les portes de l'automobile, où il se forgera une réputation d'artisan de premier ordre. Son coup d'éclat sera la Menara, qui sera la première voiture 100% marocaine. Habitué des circuits, Guzzo marquera également le sport automobile national en lançant différentes formules qui ont démocratisé l'accès à la discipline. Son rêve aujourd'hui est de relancer le projet qui lui tient le plus à cœur, la Menara.

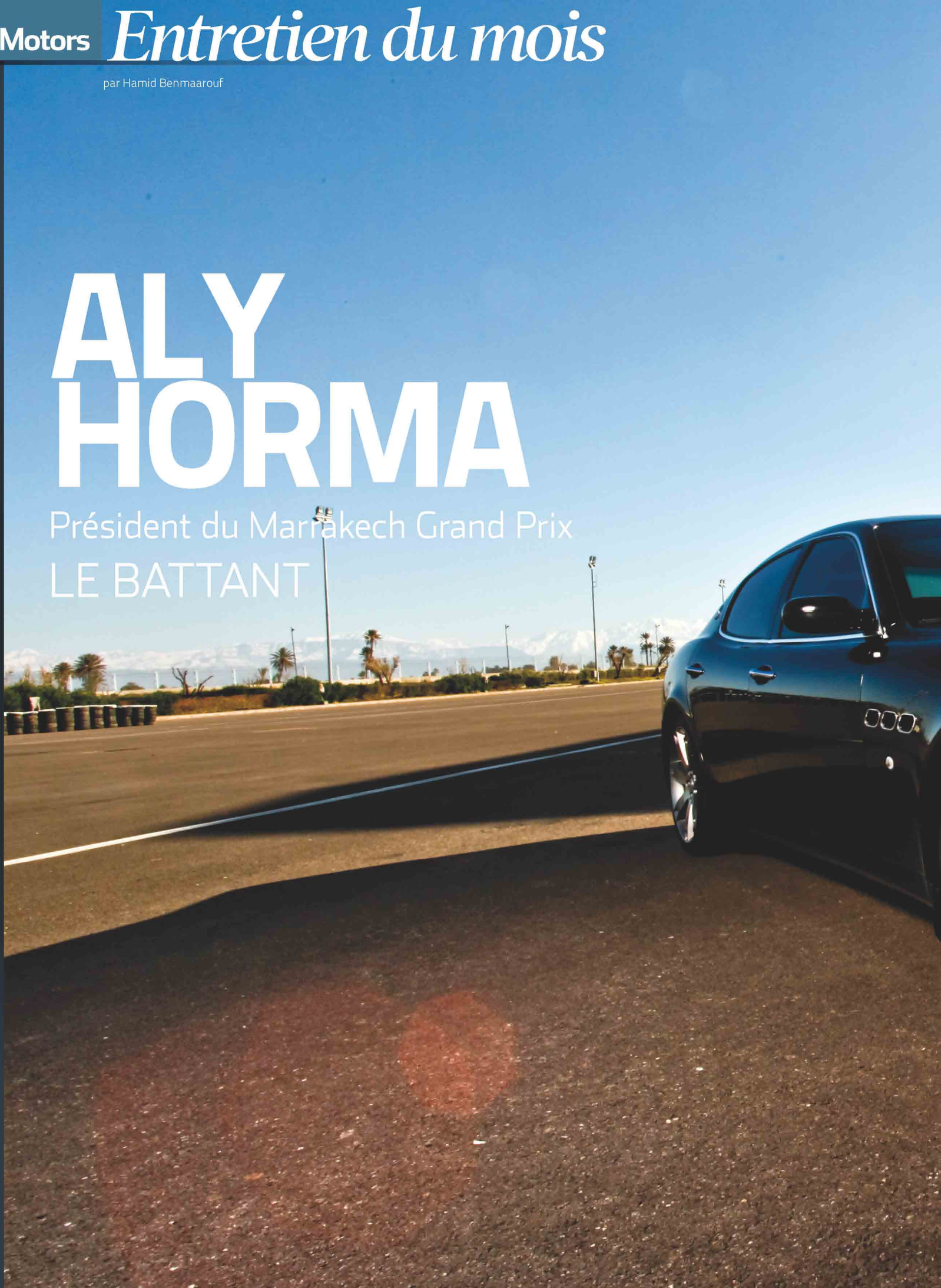
Entretien du mois

par Hamid Benmaarouf

ALY HORMA

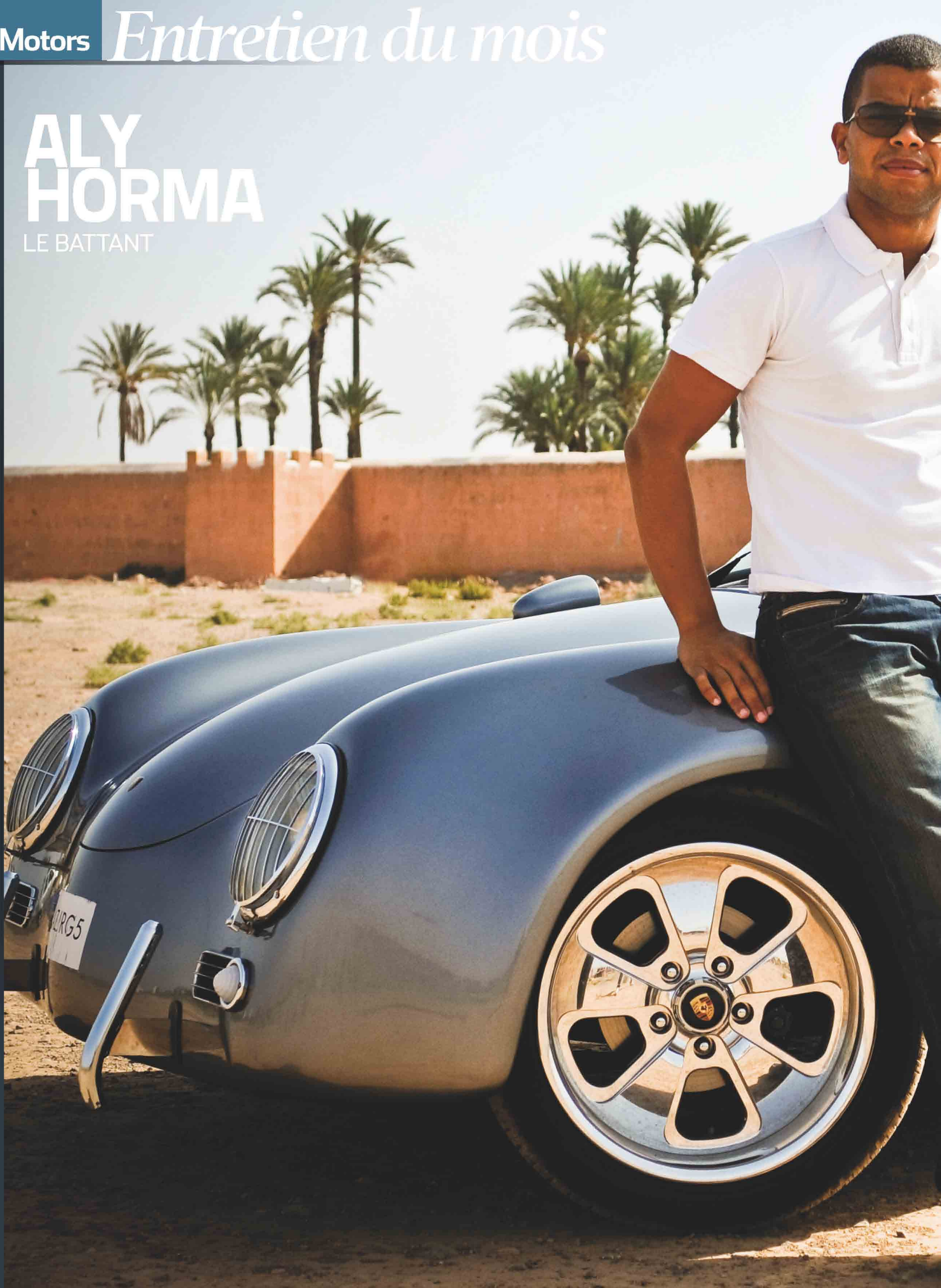
Président du Marrakech Grand Prix

LE BATTANT



ALY HORMA

LE BATTANT



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

Entretien du mois

Par Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

YVAN MULLER

Triple Champion du monde WTCC 2008-2010-2011

LA RAGE DE VAINCRE

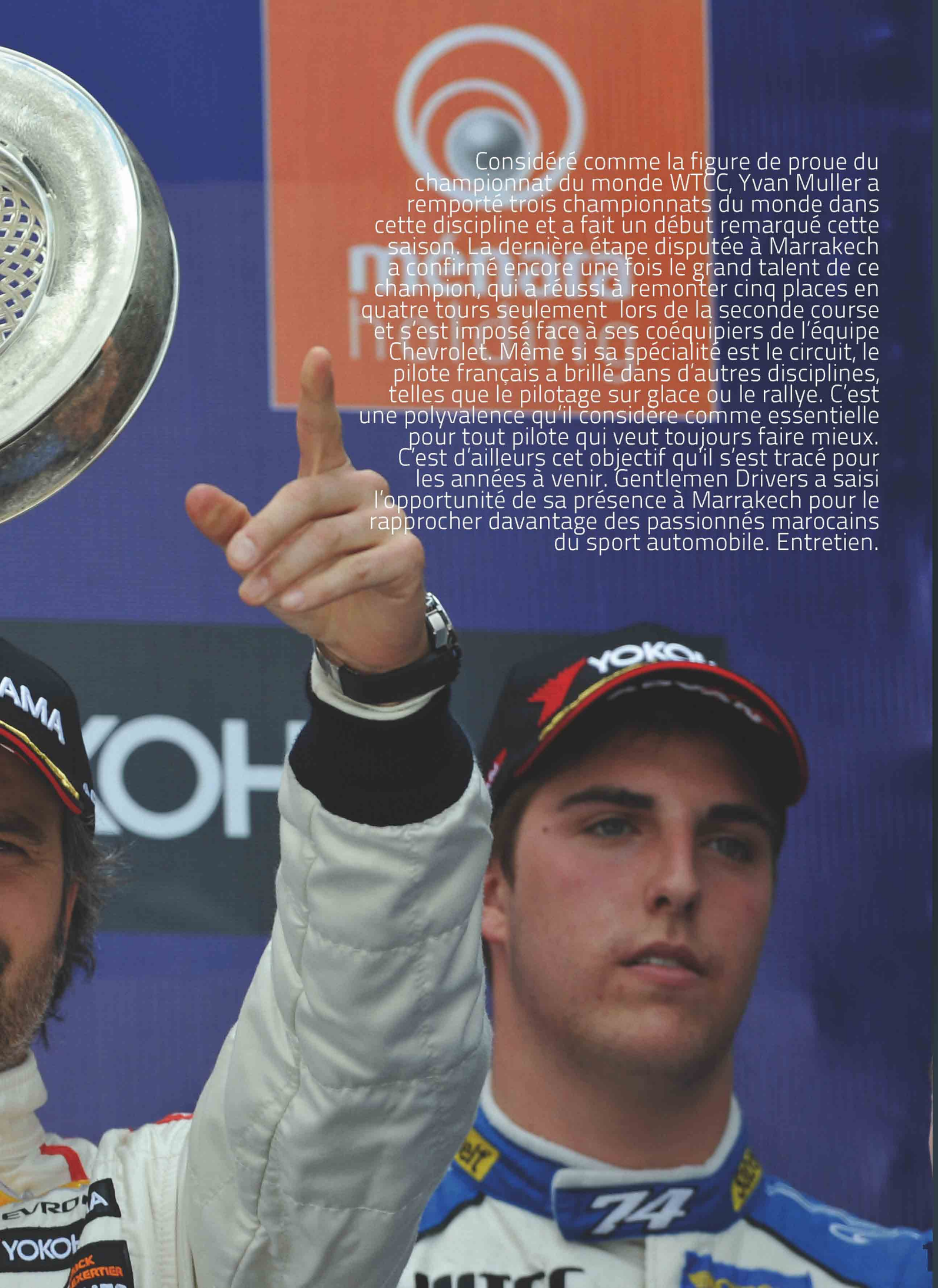
EVROLET
0
CHEVROLET
YOKOHAMA
WATCHES
T. Muller
CHEVROLET
1
CHEVROLET

Entretien du mois

YVAN MULLER

Champion du monde WTCC 2010-2011

LA RAGE DE VAINCRE



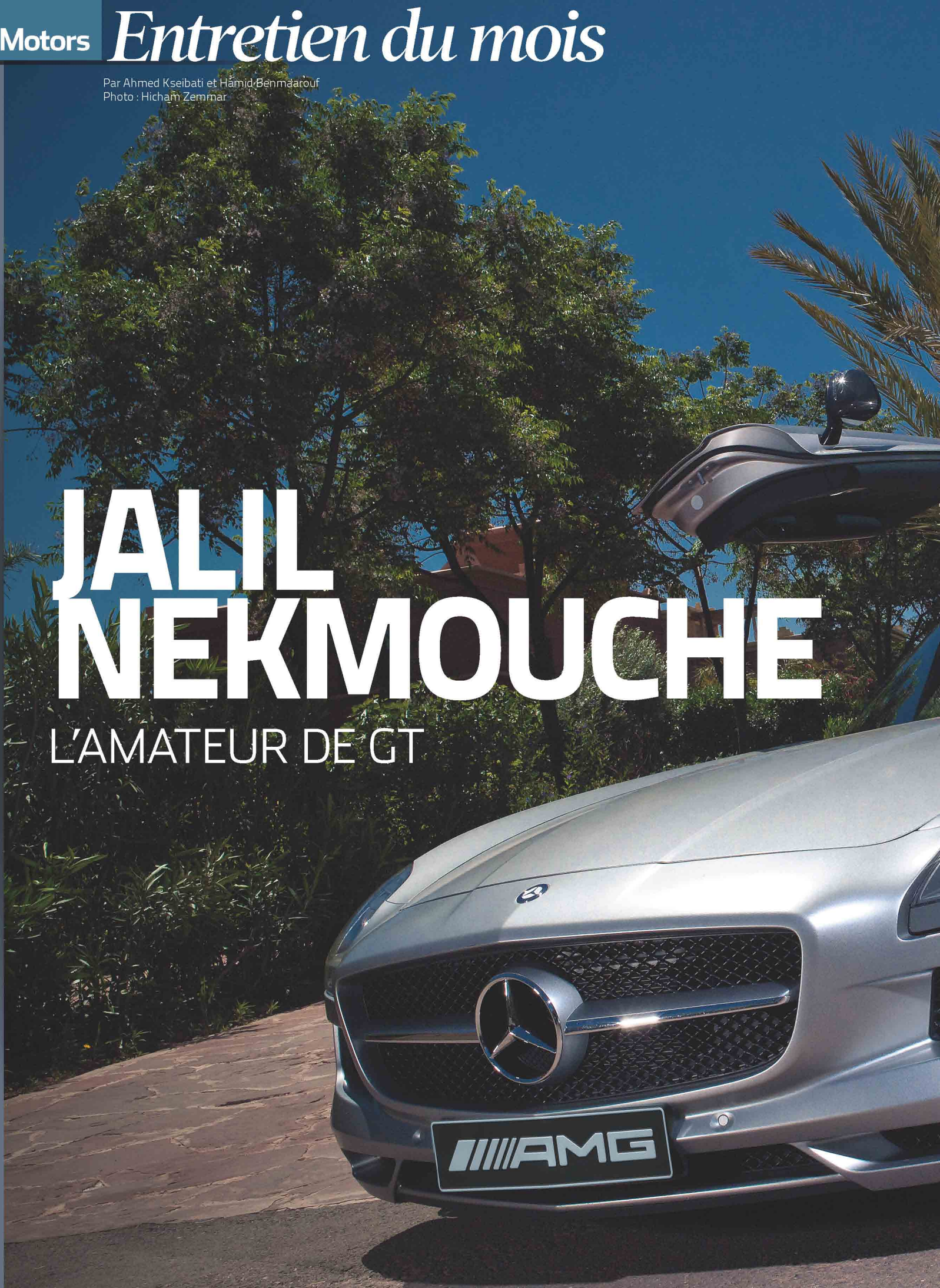
Considéré comme la figure de proue du championnat du monde WTCC, Yvan Muller a remporté trois championnats du monde dans cette discipline et a fait un début remarqué cette saison. La dernière étape disputée à Marrakech a confirmé encore une fois le grand talent de ce champion, qui a réussi à remonter cinq places en quatre tours seulement lors de la seconde course et s'est imposé face à ses coéquipiers de l'équipe Chevrolet. Même si sa spécialité est le circuit, le pilote français a brillé dans d'autres disciplines, telles que le pilotage sur glace ou le rallye. C'est une polyvalence qu'il considère comme essentielle pour tout pilote qui veut toujours faire mieux. C'est d'ailleurs cet objectif qu'il s'est tracé pour les années à venir. Gentlemen Drivers a saisi l'opportunité de sa présence à Marrakech pour le rapprocher davantage des passionnés marocains du sport automobile. Entretien.

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

JALIL NEKMOUCHE

L'AMATEUR DE GT

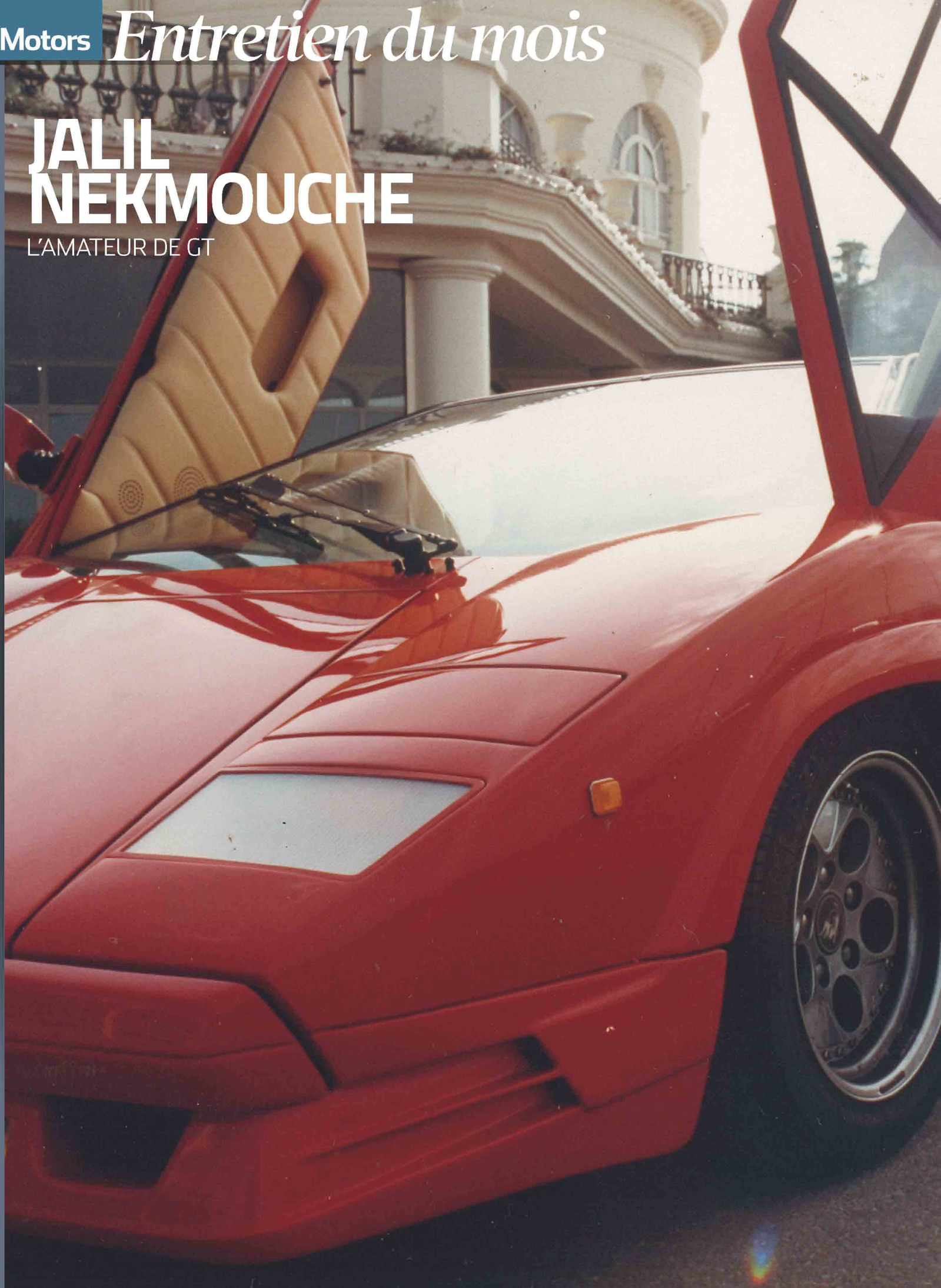


3 DAY RACE
STATE OF AR

Entretien du mois

JALIL NEKMOUCHE

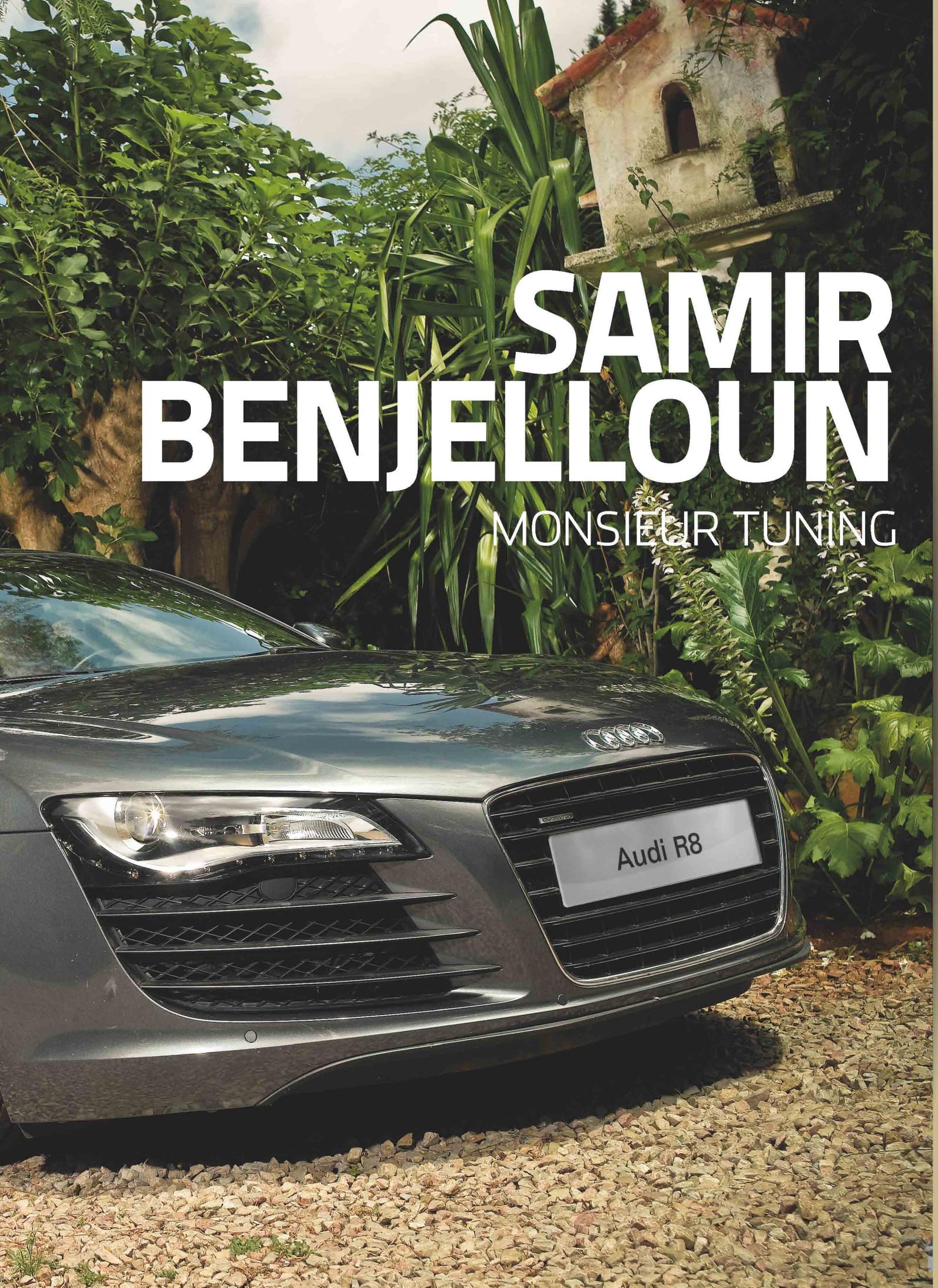
L'AMATEUR DE GT



Pour ceux qui pratiquent le sport automobile au Maroc, le nom de Jalil Nekmouche est loin d'être inconnu. En effet, ce dernier a côtoyé dès son plus jeune âge, l'un des pontes de la course automobile dans notre pays, Max Cohen Olivar. Cela a constitué le début d'une vraie passion pour l'univers des quatre roues, qui ne s'est jamais démentie par la suite. Du championnat du Maroc au Rallye Classic, en passant par le kart, Nekmouche aura tout essayé ou presque. Cette riche expérience lui a valu d'être désigné président du comité de pilotage de l'évènement automobile le plus important au Maroc, en Afrique et dans le monde arabe, en l'occurrence le FIA WTCC. Ayant écumé tous les circuits du royaume et exploré les arcanes du sport automobile national, notre invité ne se fait pas prier pour donner son diagnostic sur la situation actuelle de cette discipline et de proposer des pistes d'évolution. La collection est également l'un des passe-temps favoris de Jalil Nekmouche. Sa passion pour les voitures anciennes ne l'empêche pourtant pas de manifester un intérêt particulier pour les GT modernes. Son ambition aujourd'hui est de constituer un bel assortiment de pièces uniques, témoignage de l'histoire et de la technologie automobiles

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

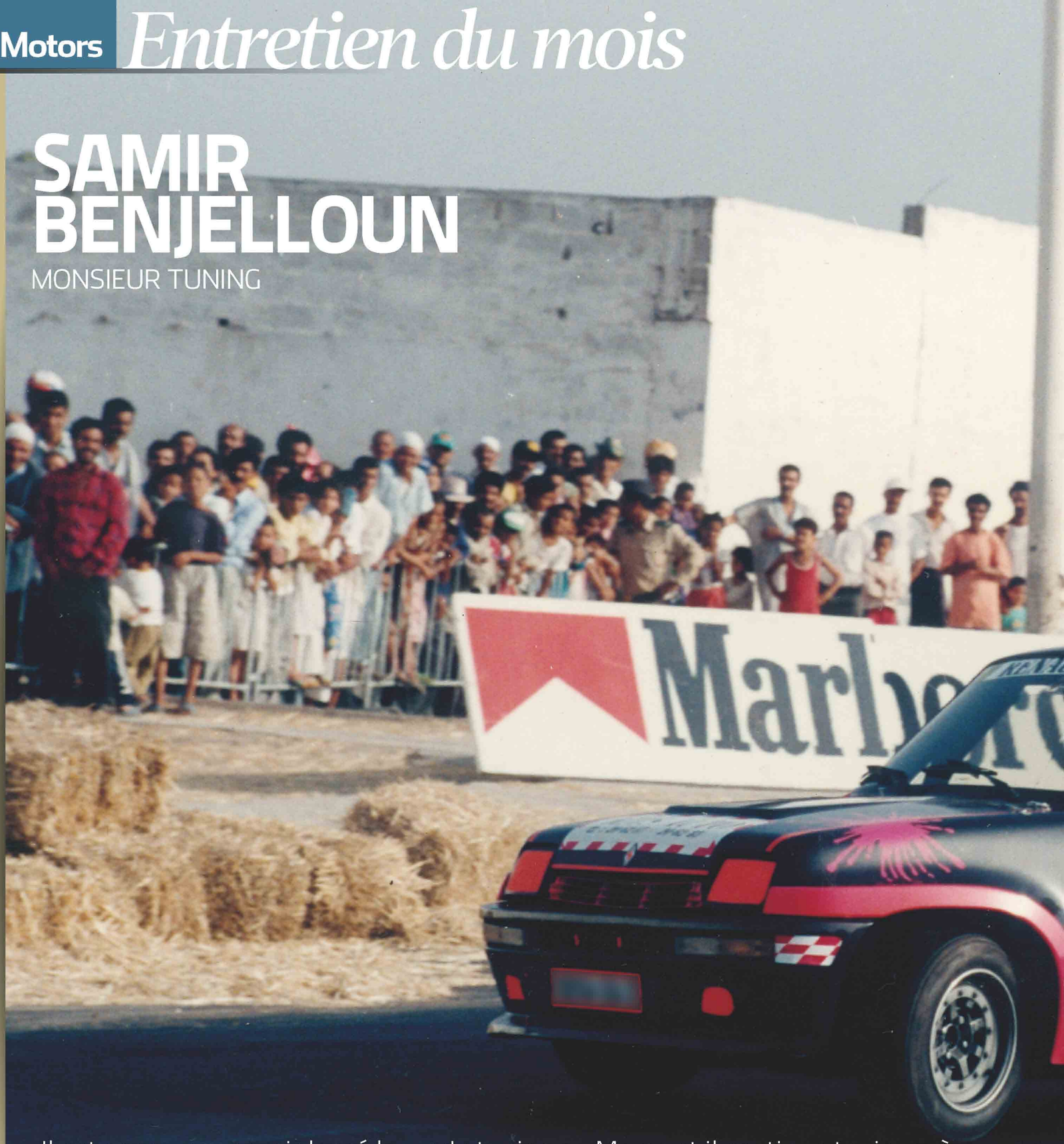


SAMIR BENJELLOUN

MONSIEUR TUNING

SAMIR BENJELLOUN

MONSIEUR TUNING



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

17
Marlboro
legrand
16
KITS AUTO

100
Goodyear
Radial T/A

Entretien du mois

KARIM BENKIRANE

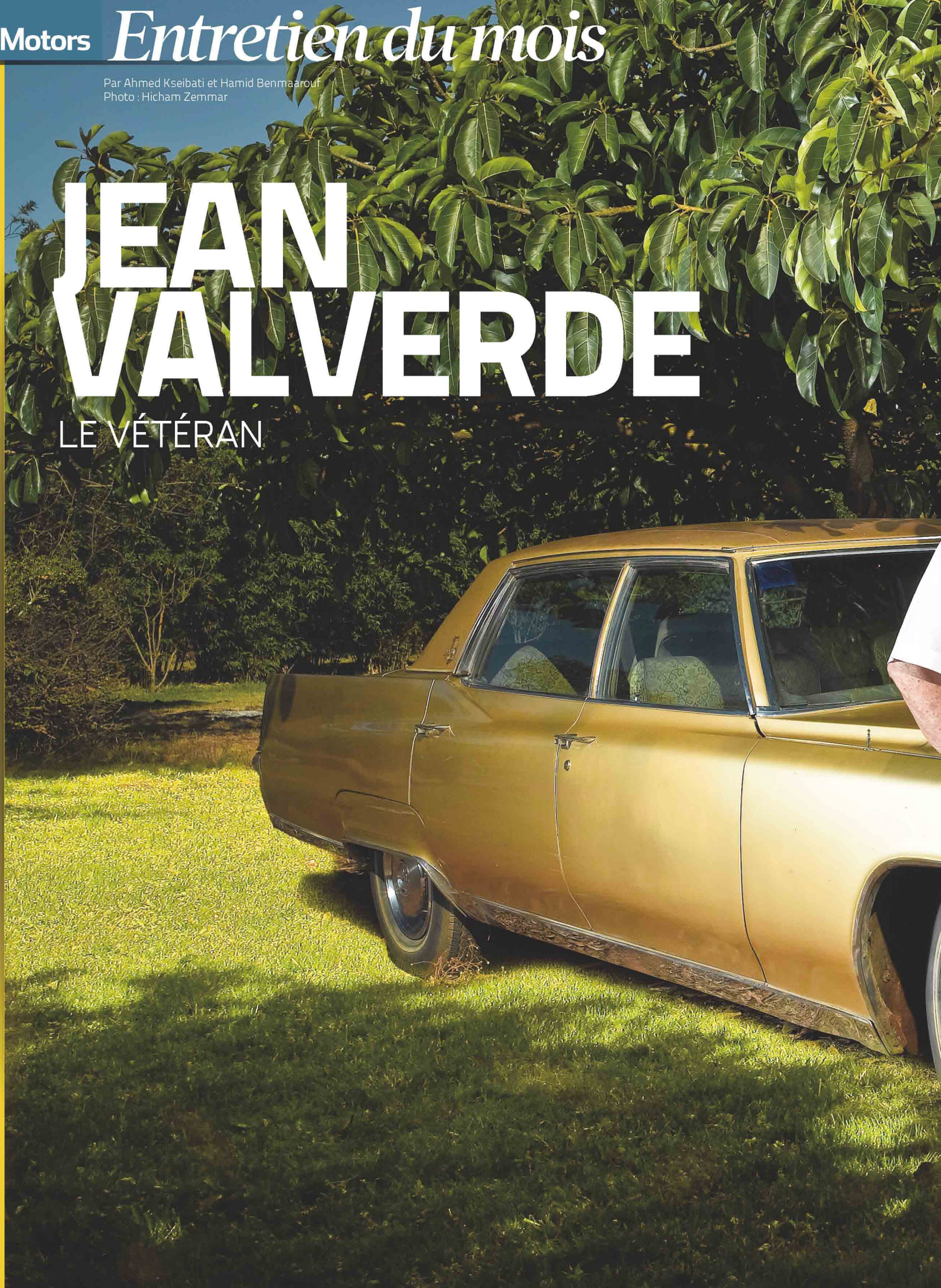
SEA, SURF AND CARS

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

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

JEAN VALVERDE

LE VÉTÉRAN

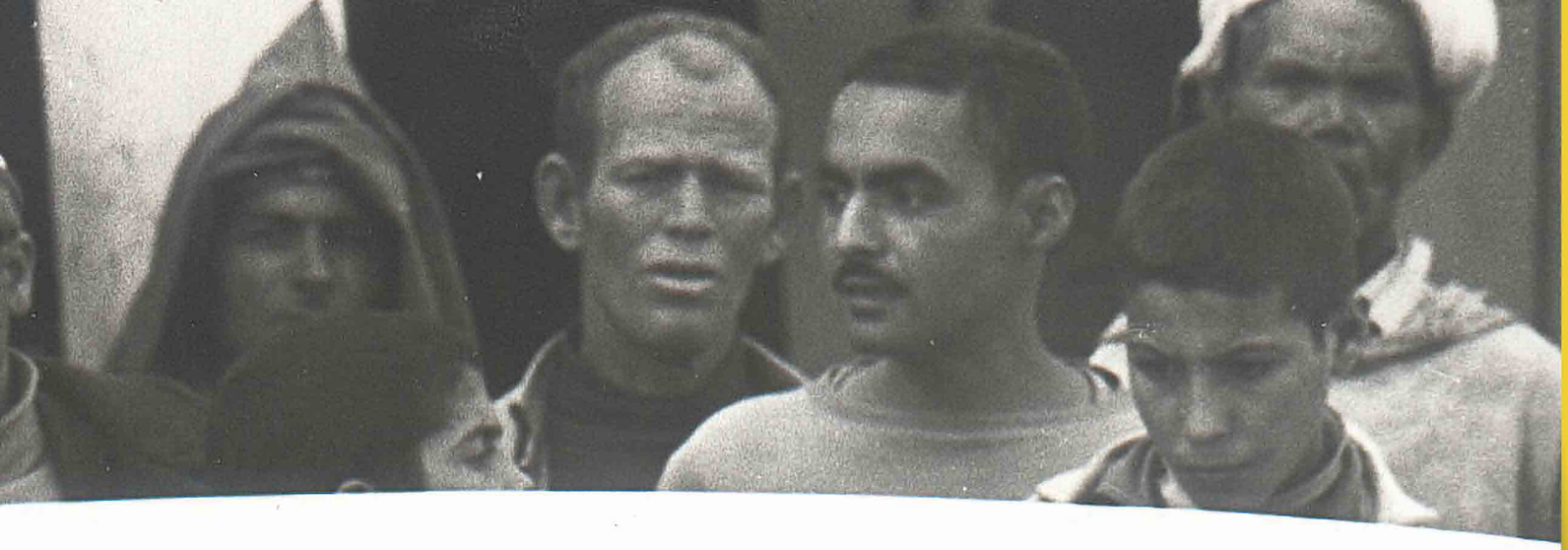


5017 - 55
المغرب

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. A 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.



27

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

JACKY BERENGER

L'ACCRO À L'ADRÉNALINE

349 د

Entretien du mois

JACKY BERENGER

L'ACCRO À L'ADRÉNALINE

Toujours fringant et doté d'un humour espiègle, Jacques Berenger savoure la vie avec panache, au point qu'il est difficile d'imaginer que le personnage affiche déjà 80 berges au compteur. Une vie très riche, partagée entre la gestion du business familial et les plaisirs de la vie, qui ont fait de lui un épicurien convaincu. Son amour pour la compétition automobile a fait de lui une des plus illustres figures de la discipline au Maroc. Ces victoires en monoplace et en courses de voitures de tourisme en attestent. Cependant, Berenger, qui est assoiffé de vitesse et d'adrénaline, n'en reste pas là, préférant explorer d'autres sphères où les sensations fortes font la loi. A commencer par l'aviation, où il peaufine ses talents d'acrobate, en passant par la moto, qu'il pratique depuis sa tendre jeunesse et en terminant par le surf, auquel il voue un vrai culte, jusqu'à aujourd'hui. Pour partager une vie si riche en péripéties et en rebondissements, notre vieux briscard a accepté d'ouvrir son jardin secret aux lecteurs de Gentlemen drivers.

Ninja

par Lina Mouafak

TRIUMPH

Daytona675

Encore plus homogène
Annoncée depuis deux ans déjà, la nouvelle Triumph Daytona 675 millésime 2013 est enfin dans les starting blocks. Si la partie avant est quasiment reconduite sur le nouveau modèle, c'est à l'arrière que les changements se font le plus remarquer.

La Triumph Daytona 675 n'est plus à présenter pour les amateurs de sportives au caractère trempé. Ses performances et son comportement très typé course la destinent, toutefois, à des conducteurs expérimentés, en mesure de dompter son caractère fougueux. Pour rester dans la course face à une concurrence qui fourbit ses armes, la sportive britannique a été entièrement revue, à commencer par le nouveau moteur, qui gagne 3 chevaux et 0,3 mkg pour afficher 128 chevaux et 7,6 mkg de couple. Le régime maxi a également été revu à la hausse, culminant à 14.400 tr/min (13.900 tr/min en 2012). L'introduction d'un embrayage anti-dribble parachève cette mise à jour de la mécanique.

Au niveau de la partie-cycle, la moto se déleste de 1,5 kg, ce qui devrait renforcer son agilité. Il y a lieu de noter le renouvellement du cadre et de la boucle arrière, avec l'échappement qui quitte le dessous de selle pour migrer en position basse. La Daytona reçoit, par ailleurs, un nouveau châssis et de nouvelles suspensions. La répartition des masses a également été revue, favorisant un meilleur centrage. Pareil pour la géométrie du train avant, qui a été améliorée, grâce à un empattement raccourci.

Autre nouveauté, une version ABS qui vient enrichir le catalogue de la sportive d'outre-manche. Cet assistant au freinage est déconnectable, et dispose également

d'un mode adapté à la piste qui autorise la glisse de la roue arrière. Pour renforcer le grip et la maniabilité de la moto, de nouvelles roues plus légères offrant moins d'inertie font leur apparition. Enfin, la Daytona profite d'une hauteur de selle réduite de 10 mm, ce qui devrait améliorer davantage la position de conduite.

Version plus radicale, la Daytona R a eu droit au même traitement que sa soeur en 2013. Elle hérite, ainsi, de toutes les améliorations réalisées sur la Daytona, mais elle y ajoute les suspensions Öhlins (TTX à l'arrière et NIX30 à l'avant), l'ABS, de nouveaux étriers Brembo plus légers, des éléments en carbone et un shifter de série. Les deux motos seront disponibles en janvier 2013.

par Lina Mouafak

ADRIANA KAREMBEU PARIS

Guess Spa
Adriana Karembeu

Messieurs, Vous cherchez un endroit féerique, apaisant et serein pour vous détendre? Ou bien voulez-vous juste vous évader quelques minutes?
Alors, vous êtes à la recherche du luxueux Guess Spa, le centre de bien- être, qui vous propose une carte de soins riche et diversifiée pour le visage et le corps, des massages, des rituels d'embellissement...

Alors, vous êtes à la recherche du luxueux Guess Spa, le centre de bien- être, qui vous propose une carte de soins riche et diversifiée pour le visage et le corps, des massages, des rituels d'embellissement...
Guess Spa réel jardin d'Eden s'est aujourd'hui associé aux produits de soin Adriana Karembeu, devenant ainsi le Guess Spa Adriana karembeu; un havre de paix au cœur de la jungle casablancaise. L'établissement, son équipe et ses soins sont là pour vous faire complètement oublier vos soucis pendant plusieurs heures. Quel que soit le soin choisi, vous aurez la possibilité de passer par le bassin Acquasensoriel : chromo-thérapie, jets d'eaux massants, sauna et ice-fontaine, une expérience ludique et unique ! Au Guess Spa Adriana Karembeu, chaque détail a été pensé et conçu autour d'une synergie de quiétude pour que l'esprit s'envole et que le corps se détende.
Côté soin, des rituels autour du visage et du corps, avec des produits naturels à base d'agrumes et de thé vert, pour permettre un ressourcement frais et énergisant, un rituel cardamome et cacao : gourmand et envoûtant, un rituel bigarade et coquelicot, stimulant et raffiné, un rituel raisin sucré : naturel et enivrant, et bien d'autres, tels que anti jet-lag, hammam royal aux mains d'orient ou des gommages corporels et

bien sûr plusieurs rituels de massages, même les plus exotiques. Vous pourrez découvrir le massage aux pochons aromatiques d'Orient, ou le massage « sacré du cœur de l'Indonésie » ...

Des noms qui font rêver et s'évader, et des soins prodigués avec dextérité avec les produits Adriana Karembeu... Messieurs, il n y a pas lieu d'hésiter !

Offrez-vous une parenthèse au milieu de la vie stressante que vous menez, vous vous y sentirez reposé, dénoué, enveloppé dans une aura de légèreté et de paix.

Une expérience envoûtante, due à une équipe professionnelle et attentive et à des installations adaptées.

par Lina Mouafak

LONGINES AVIGATION

Watch Type A-7

La marque horlogère suisse Longines vient de présenter un tout nouveau modèle, particulièrement intéressant, la Avigation Watch Type A-7. C'est un très imposant chronographe monopoussoir à boîtier de 49 mm en acier, doté d'un calibre mécanique automatique, qui se distingue de belle manière par son cadran décalé. C'est un garde-temps qui saura séduire les amateurs de belles mécaniques.

The Longines Avigation Watch Type A-7 puise bien évidemment son inspiration dans la riche histoire de la marque de Saint-Imier et dans sa relation de proximité avec l'univers de l'aviation.

Plus concrètement, ce splendide chronographe est doté du mouvement chrono monopoussoir à roue à colonnes, développé pour Longines. Ce chronographe se distingue par sa construction de traviole, qui perturbe largement la lecture de l'heure sans un apprentissage poussé. Ce chronographe s'inspire de modèles développés dans les années 30 destinés aux pilotes de l'armée américaine et portant la mention Type A-7 .

En effet, dès le début du XXe siècle, Longines a associé son nom à ceux de pionniers de l'aviation, à ces femmes et à ces hommes qui ont bravé l'impossible et marqué l'histoire de leur empreinte. Offrant précision et qualité, les garde-temps Longines accompagnaient ces pilotes dans leurs exploits

Leur grande taille et leur couronne cannelée permettaient une lecture et une manipulation rapide, même avec des gants épais. Le cadran noir décalé avec ses grands chiffres blancs facilitait encore la lisibilité, dans la pénombre ou lors de turbulences. L'orientation du cadran était étudiée pour que la montre soit portée à l'intérieur du poignet, le cadran était alors dans le même axe que les instruments de bord et les pilotes pouvaient lire les indications sans bouger le bras et donc sans lâcher le manche de l'avion.

La boîte en acier de ce chronographe monopoussoir mesure 49 mm de diamètre et abrite le calibre L788, un mouvement à roue à colonnes exclusif, développé pour Longines et qui permet de contrôler les différentes fonctions du chronographe, marche, arrêt et remise à zéro, par simple pression du monopoussoir intégré à la couronne cannelée. L'échelle du tachymètre sur l'extérieur du cadran et les aiguilles « Breguet » des minutes et des heures complètent l'esthétique de ce garde-temps muni d'un bracelet alligator noir.

Afin de garder le meilleur pour la fin, un couvercle s'ouvre sur le fond saphir de The Longines Avigation Watch Type A-7, laissant entrevoir les battements de son mouvement. De quoi faire palpiter le cœur des amateurs !

par Antoine Delmas

Prix de Diane Longines

Le Prix de Diane-Longines est une course hippique française de Groupe I, qui se court au mois de juin, sur la distance de 2.100 mètres. Il est aussi renommé pour les pouliches qui y concourent que pour son rendez-vous des élégantes.

La première course, qui s'est déroulée le 18 mai 1843, n'a obtenu alors que peu d'écho. Il n'y a que 6 partantes et la cour de Louis-Philippe en est absente, car en deuil du prince Ferdinand-Philippe d'Orléans, fils ainé du roi.

Comme le prix du Jockey Club, la course a lieu à Versailles en 1848. Elle sera annulée en 1871 du fait de l'occupation prussienne et pendant la Première Guerre mondiale, entre 1915 et 1918. Elle reprendra à l'hippodrome de Longchamp en 1919 et 1920, puis en 1936. La course se déroule à nouveau à Paris et au Tremblay pendant la Seconde Guerre mondiale. La réunion sera également annulée en 1975, du fait d'une grève de lads.

Elle est ouverte aux pouliches nées et élevées à l'étranger dès 1947, mais le premier vainqueur étranger n'arrive qu'en 1970. En 1974, Highclere, qui appartient à la reine Elisabeth II, remporte la course.

Au fil des années, la course a été parrainée par grand nombre de marques de luxe. En effet, le Prix a été parrainé par la marque Revlon, de 1983 à 2007 par Hermès et depuis 2011 par Longines.

À l' occasion de cette épreuve, la meilleure pouliche de 3 ans est con sacrée, dans une atmosphère de ferveur sportive et de pique-nique chic à l'hippodrome de Chantilly. Considéré comme le prix de l'élégance et de la distinction, grâce notamment à son défilé de chapeaux, l'évènement attire tous les ans près de 30.000 personnes. Cette course suit le Prix du Jockey-

Club, qui a lieu une semaine ou deux auparavant sur le même hippodrome et qui, lui, consacre le meilleur poulain de 3 ans. Baptisé « French Oaks » par les Britanniques, le Prix de Diane est le pendant français des Oaks d'Epsom et d'Irlande. L'allocation remise au vainqueur s'élève à 1.000.000 €.

Le pique-nique du Prix de Diane-Longines est un évènement très attendu des élégants et élégantes. Imaginez-vous dans le cadre de l'hippodrome de Chantilly, bordé par le château éponyme et les écuries des Princes de Condé, pour un très chic pique-nique sur l'herbe. It's really the place to be !

Cette course suit le Prix du Jockey-Club, qui a lieu une semaine ou deux auparavant sur le même hippodrome et qui, lui, consacre le meilleur poulain de 3 ans. Baptisé «French Oaks» par les Britanniques, le Prix de Diane est le pendant français des Oaks d'Epsom et d'Irlande. L'allocation remise au vainqueur s'élève à 1.000.000 €.

par Antoine Delmas

VEGAS ROBAINA

Famosos

Marque cubaine de cigares, classée dans le sommet (alto) de la pyramide des marques selon la société Habanos S.A. qui la commercialise. Vegas Robaina tire son nom d'Alejandro Robaina, producteur de tabac de la région de Vuelta Abajo, ayant une large notoriété à Cuba.

L'exploitation d'Alejandro Robaina est celle qui consacre la plus grosse partie de sa production à l'export, environ 80 %, alors que la moyenne dans l'île est d'un peu plus d'un tiers.
La marque Vegas Robaina est de création récente : c'est en 1997 que la société Habanos S.A. décide de la création de cette marque, en hommage aux producteurs de tabac de l'île. Le lancement de cette marque destinée uniquement à l'exportation se fait à Madrid, à l'hôtel Ritz, en juin 1997, en présence d'Alejandro Robaina en personne !
Dans cette édition, nous nous intéressons au Vegas Robaina Famosos, cigare cubain de taille robusto (127x19.05mm). L'apparence donne une impression de bonne qualité. La cape est légèrement nervurée et assez lisse. La couleur est claire, avec une touche café au lait et un aspect de praline, doux au touché. Sur la bague brille le gros R de Robaina. Ce Robaina est un peu moins épais que les autres robustos, avec un diamètre de 19 mm seulement, qui lui donne un côté plus mince.
À cru, on a tout de suite la sensation du cuir et de touches de tabac humide. Le tirage est parfait. Une fois allumé, les saveurs sont cubaines avec des notes

À cru, on a tout de suite la sensation du cuir et de touches de tabac humide. Une fois allumé, les saveurs sont cubaines avec des notes de cuir, de musc, de fougère, de vanille et d'huile.

de cuir, de musc, de fougère, de vanille et d'huile. Dès le début, il y a une grande complexité gustative, mais tout en douceur. À la fin du 1er tiers, on peut déguster des saveurs suaves et riches de noisette !

Au 2e tiers, la palette aromatique reste la même, avec en supplément des saveurs de champignon, de raisin et de noix. La fumée est épaisse et agréable en bouche.

Le 3e tiers se corse un peu. Des épices et du poivre rendent la dégustation légèrement plus « punchy ». La force monte d'un cran, sans toutefois déranger. Aucune erreur de construction pendant tout le fumage. Sur la fin, vous pouvez découvrir des saveurs très riches de noisette, de figue et de musc, avec beaucoup de douceur.

Bref, ce cigare est doux dans son ensemble, avec une bonne complexité gustative. La construction exemplaire permet une dégustation parfaite pendant une bonne heure. Le Vegas Robaina Famosos est un Cubain « facile » et accessible pour les débutants, car sa force modérée permet un fumage « zen », sans être brusqué.

Cave

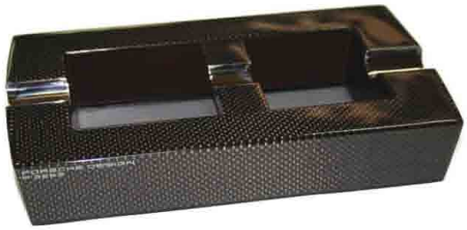
ELIE BLEU
PARIS

Coupe-Cigares

Colibri

Cendriers

cub-ar



Cendriers

PORSCHE DESIGN

En exclusivité à la Casa Del Habano Al Massira Casablanca

Habanos
DENOMINACIÓN DE ORIGEN PROTEGIDA

LA CASA DEL HABANO

Cigars & Accessories

La Casa del Habano Al Massira
Casablanca 23, bd Al-Massira Al Khadra - Tél. (+212) 522 25 07 13
www.lacasadelhabano.ma

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

Circuit DIJON-PRENOIS

Le Circuit de Dijon-Prenois est sans doute le circuit qui a été le plus bénéfique au développement du sport automobile en France. Les plus grands pilotes ont couru sur ces pistes, comme Alain Prost, Arnoux ou Villeneuve.

Visorex

Évasion de rêve

Le projet d'un circuit à Dijon a commencé à prendre de l'ampleur en 1968 et c'est après des mois d'études et de construction que le circuit voit le jour en 1969. Il mesure à cette époque 3,189 mètres. Le circuit a depuis accueilli divers championnats et Grands Prix en plusieurs catégories, avec des combats historiques pour les meilleures places. On retiendra en 2004, la venue de plus de 35.000 spectateurs à l'occasion de la 12e coupe Moto Légende. En 2005, ce circuit deviendra le pôle européen des véhicules historiques. En 2008, des travaux de réhabilitation sont entamés, avec des mises à niveau des normes de sécurité, comme l'élargissement des bacs de gravier, les courbes, les limiteurs de son, une végétation abondante et une remise à neuf de l'enrobé sur la piste.

Depuis tout ce temps et tous ces travaux, le circuit de Dijon-Prenois a pris beaucoup d'importance, les plus belles courses s'y passent et le spectacle y est à chaque fois assuré.

Il a été le cadre de nombreux événements qui font partie de l'histoire du sport automobile, que ce soit la première victoire de Renault en Formule 1 ou le fameux duel Arnoux Villeneuve .

Ce tracé de 3.801 m non modifié depuis 1975 possède des dénivelés techniques, dont une parabolique avec une pente de 11%.

L'inauguration du stade automobile de Dijon-Prenois, avec un tracé initial de 3,289 km, a eu lieu le 26 mai 1972. En 1975, le tracé est porté à 3,801 km. De nombreuses courses d'endurance se sont disputées sur ce circuit: les 500 et 1.000 km de Dijon, les 4 et 6 heures de Dijon, le Championnat du monde des prototypes et des voitures de Sport FIA.

Actuellement, il accueille des épreuves historiques (Grand Prix historique de Bourgogne, Grand Prix de l'Âge d'Or ...), des épreuves nationales (super série FFSA, championnat suisse), ainsi que des

compétitions de motos. En 2009, le circuit a accueilli le championnat allemand de voitures de tourisme DTM.
Le 23 mars 2005, il a été officiellement homologué pour une durée de 4 ans pour toutes les catégories de voitures, à l'exception de la Formule 1.
Le circuit a accueilli cinq Grands Prix de France de Formule 1 et un Grand Prix de Suisse en 1982 (le dernier organisé).
En 1979, Jean-Pierre Jabouille (Renault) marque l'histoire de la Formule 1 en remportant son premier Grand Prix, mais surtout en faisant triompher pour la première fois une monoplace à moteur turbocompressé. Sur le coup, son succès est pourtant en grande partie éclipsé par le duel d'anthologie que se sont livrés dans les derniers tours pour le gain de la deuxième place Gilles Villeneuve (Ferrari) et René Arnoux (Renault).
Alain Prost y a gagné son premier Grand Prix en 1981 sur Renault. Niki Lauda est le dernier vainqueur en Formule 1 en 1984.
Le record du circuit de 1min 05s 257 au tour à 209,633 km/h de moyenne a été établi en 1984 par Alain Prost qui courait pour l'équipe McLaren.
Le record de la pole position est également détenu par Alain Prost sur une Renault RE30B Renault. Il l'a établi lors du Grand Prix de Suisse en 1982 en 1min 01s 380, à la moyenne de 222,874 km/h.
Aujourd'hui, on fait route pour Prenois, tout proche de Dijon en Côte d'Or (21) pour visiter le mythique circuit de Dijon-Prenois. Mythique en effet, puisqu'il ne date pas d'hier et que d'autre part, il a accueilli il y a quelques dizaines d'années de cela plusieurs courses de formule 1.

Localisation & historique
Le circuit de Dijon-Prenois se situe dans la commune de Prenois proche de Dijon en Côte d'Or (21). C'est en 1972 qu'a eu lieu son inauguration, alors que le tracé avait pour longueur initiale 3289 mètres. Le tracé actuel, avec ses 3.801 mètres, sera mis en œuvre 3 années après son inauguration.
Au début de son aventure, de nombreuses courses d'endurance s'y sont disputées. On peut compter parmi celle-ci les 500 et les 1000 km de Dijon, les 4 et les 6 heures de Dijon, mais aussi 5 grands prix de Formule 1 entre les années 74 et 84. On y verra d'ailleurs la première victoire d'un certain Alain Prost en 1981 sur une Renault. Il y détient d'ailleurs le record de la piste avec une tour bouclé en 1'05"257 (soit environ 210 km/h de moyenne).
Aujourd'hui, il accueille majoritairement des courses automobiles comme les Super Série FFSA, mais aussi des courses historiques. Côté deux roues, on y retrouvera bien évidement des journées de roulage, mais aussi le Moto Legend.

Art

par Antoine Delmas

Alenxander Calder

Né en **1898.** Philadelphie/USA

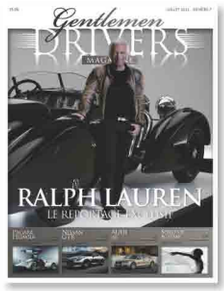
Né en 1898 à Philadelphie, le légendaire artiste américain Alexander Calder a commencé sa carrière en tant qu'ingénieur. Mais l'art l'emporte sur l'ingénierie (le père de Calder et grand-père étaient tous deux sculpteurs).
A 28 ans, Calder s'installe à Paris, où il est entré en contact avec la scène d'avant-garde. Attiré par l'art et la technologie, il a développé un style unique et individuelle de la sculpture. Ses pièces sont souvent de grande envergure, d'une dynamique, d'un effet bizarre, et sont peints en couleurs primaires très joyeuses. Souvent, ses sculptures mobiles combinent l'amour de l'art de Calder à sa connaissance de l'ingénierie. Ses œuvres les plus célèbres de l'art abstrait intitulé « Mobiles » ont été considérés comme les sculptures les plus novatrices du 20ème siècle.

Hervé Poulain, ami de Calder, lui demanda une toile de roulement sur la BMW 3.0 CSL, qui allait courir au 24 Heures du Mans.

En tant qu'ingénieur et sculpteur, le grand défi de Calder fût de créer son propre « cachet artistique » sur quelque chose qu'il ne produit pas lui-même. Son interprétation de 1975 BMW 3.0 CSL Art Car vante des couleurs vives et attrayantes et des courbes étendues, qu'il applique généreusement sur les ailes, le capot et le toit. Calder a vu son art en action quand il a assisté à la course comme invité et a pu être témoin de son œuvre en avant-première.

Créé par Calder pour son ami Hervé Poulain, la BMW 3.0 CSL est devenue la première pièce d'art d'une collection unique et exclusive : les BMW Art Cars.
La conception de Calder de cette BMW 3.0 CSL de course était la première Art Car et l'une de ses dernières œuvres d'art avant sa mort en 1976.

93
TS



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom :.....

Prénom :.....

Adresse :.....

.....

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

E-mail :.....

MODE DE PAIEMENT

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

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

La loi de l'attraction.

Nouveau Cayman S.

Les nouveaux modèles Cayman. Suivant librement nos aspirations et la loi des virages, nous avons donné naissance à des voitures de sport allant quelque peu à l'encontre des conventions habituelles de la construction automobile. Ils réinterprètent la fascination des voitures de sport. Accompagnez le nouveau Cayman là où votre instinct vous guide : dans les virages.

PORSCHE

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

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE