

# HENRI PESCAROLO HENRI CCEUR DE LION 



## Clients Phony, ne comptez plus le temps de vos communications.

Adoptez dès maintenant la nouvelle formule Phony Tout Temps et bénéficiez de l'illimité vers les fixes Maroc Telecom $24 \mathrm{~h} / 24$ et d'1H de communications vers tous les mobiles nationaux, pour 174DH seulement.
Pour les clients Phony Tout Temps avant le 1er Octobre, votre fidélité est récompensée par l'ajout gratuit de 3H de communications mensuelles valables $24 \mathrm{~h} / 24$ vers tous les mobiles nationaux.


## 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．


En ce mois de janvier, nous entamons notre 3 e année d'existence. En repassant le film de notre démarrage, je ne peux que me sentir optimiste quant à l'avenir Au deuxième mois de 2011, éclatait le printemps arabe, et vu le concept, ô combien complexe du magazine, beaucoup de Gentlemen Drivers ont refusé d'y figurer, de peur de l'étalage de richesse supposé. Je leur répondais inlassablement, que nous ne traitions pas du tout le sujet sous cet angle, mais que nous mettions en avant notre passion pour l'automobile, à cet objet devenu culte,
jusqu'à devenir plus important que tout. 2012 a été tout aussi compliqué, mais nous l'avons terminé de la plus belle des manières, avec un personnage aussi atypique qu'Hervé Poulain. Et voilà que nous démarrons 2013 de la plus belle des manières, avec un géant du monde de la course automobile, Henri Pescarolo , qui a tout gagné depuis plus de 40 ans.
Concernant le marché de l'automobile haut de gamme aussi, je tiens à rester optimiste, puisque malgré les coups qu'assène le nouveau gouvernent au seul secteur qui tire la locomotive de l'économie vers le haut sans
faiblir, avec les nouveaux droits d'enregistrement, l'augmentation conséquente de la vignette et la dernière taxe en date pour les grosses cylindrées, je ne pense pas que cela va influencer les amoureux de belles voitures pour autant, ou du moins je l'espère ardemment. C'est en travaillant dur que nous pourrons rester
optimistes. Sinon, à quoi bon travailler ? Je vous souhaite une bonne lecture et un excellent début
d'année 2013.

## Cuxe Radio Molile Art

Luxe Radio crée sa galerie d'art contemporain itinérante "Mobile Art". Un espace dédié aux projets d'exposition d'artistes liés par un objectif commun: la recherche de la beauté et de la nouveauté. Une expérience unique mélangeant mode, architecture, musique et art... une symbiose entre fonctionnalité et esthétisme. Al'intérieur, le jeu d'ombre et de lumière est scrupuleusement étudié, une assise sculpturale semi-arrondie, sensuelle et organique signée Zaha Hadid prend magistralement place. Un menu d'excellence est spécifiquement conçu. Le service est d'une rare exception. "Luxe Radio Mobile Art" est une mise en scène de notre mission... un choc esthétique invitant au futurisme et à la surprise... ouverture $1^{\text {er }}$ février 2013

## LUXE <br> RADIO

[^0]

## Sommaire

08 Motors
08,10 L'actu En bref Nationales par Amal Razine
12,14 L'actu En bref Internationales par Youssef Bennour
16 Zoom Le marché par Youssef Bennour
18 ActuEvènement Inauguration Showroom Fiat par Amal Razine
19 ActuEvènement Mini Tour 2012 par Amal Razine
20:24 ActuEvènement Audi Driving Experience par Amal Razine
$24>27$ ActuEvènement Auto Retro Barcelone 2012 par Youssef Bennour
28:31 AutoConcept Audi Crosslane Concept par Youssef Bennour
32,36 AutoException Lamborghini Aventador Roadster par Youssef Bennour
38>41 Hennessey Venom GT : Une écurie sous le capot par Amal Razine
42>47 BMW Grancoupe M : Tourisme à vitesse grand V par Youssef Bennour
48:51 Porsche Cayman S: Du caractère à revendre par Youssef Bennour
52:55 Fors B-Cross : En coulisse du minispace par Amal Razine
56،59 Fiat 500L : Large, light, loft ! : par Amal Razine
(3) Entretien du mois Henri PESCAROLO
Henri cœur de lion par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
72,79 AutoLégende Lancia Stratos: Bette de rallye par Hamid Benmaarouf
80>81 MotoException Kawazaki $Z 800$ par Lina Mouafak
82 L'Homme
82,83 Montres Girard-Perregaux Vintage 1945 xxI chronographe par Lina Mouafak
84 85 Hôtel \& Resort Mazagan Villas par Lina Mouafak
86)87 Sport d"élite Rolex Sydney-Hobart Yacht Race par Lina Mouafak
88 Lifestyle
88>89 Cigare Hoyo de Monterrey Epicure de luxe par Antoine Delmas
90-91 Hi-tech Nouveautés par Hicham Rehane
92,95 Evasion Interlagos : Autodromo Jose Carlos Pace par Lina Mouafak
96/97 Art M.Z. Lecomte par Antoine Delmas
Contlomen
DRIVER

[^1]

# Motors Actu en bref 

## Maroc Telecom <br> Des BMW pour fêter ses clients

18 millions de clients Mobile, ça se fête ! Et pas de n'importe quelle manière. Maroc Telecom a lancé une tombola du 15 décembre 2012 au 24 février 2013pour permettre aux plus chanceux de ses clients de remporter une BMW par semaine. Au total, ce sont 9 Série 3 qui vont être remportées tout au long de cette opération. Pour voir son nom sur la liste des très rares gagnants, il suffit d'envoyer par SMS, le chiffre 18 au numéro 1800 ou appeler le numéro 1800. Chaque semaine, un tirage au sort est effectué en présence d'un notaire, qui permet à un heureux gagnant de repartir avec les clés d'une BMW Série 3. Pour remercier la fidélité de ses 18 millions de clients, Maroc Telecom s'engage à leur offrir des services toujours aussi innovants et à la pointe de la technologie. Alors félicitations aux heureux gagnants et pour les autres, rappelez-vous que le plus important est de participer.

## Vivo Energy Maroc



[^2]Galaxy Tab et 10 voyages pour 2 personnes en Turquie. Mais le plus gros lot restait bien évidemment la voiture. Au total, 3 voitures ont été mises en jeu et remportés à l'issue de trois tirages au sort.


## Bridgestone Tire Safety \& Eco Station à Casablanca

Pour la première fois, le roadshow de Bridgestone «Tire Safety \& Eco Station » (TSES) a fait escale à Casablanca et a ouvert sa station polyvalente au public. Inaugurée par les représentants de Bridgestone Middle East \& Africa FZE, entre autres, M. Kensuke Yoshida, P-DG de Bridgestone Tire Sales Morocco, M. Salam Albanna, Consumer Product Manager Bridgestone Tire Sales Morocco, ainsi que l'équipe du distributeur exclusif de la marque pour le marché marocain, cette station vise à sensibiliser les conducteurs sur l'importance de la maintenance des pneumatiques pour contribuer à la sécurité routière et à la protection de I'environnement. Ouverte au public de 10h30 à 20h30, elle a vu affluer parents et enfants pour participer, notamment, aux activités de dessin et d'animation sur le thème de l'environnement dans la zone «enfants» du stand.
La campagne «Tire Safety \& Eco Sation» de Bridgestone en est à sa 2e année, mais elle fait escale pour la première fois au Maroc, après une tournée dans les pays du Golfe.

## Et iPhone réinventa l'iPhone. Une exclusivité Méditel



Vous l'avez tant attendu, vous ne rêvez pas, le tout nouveau iPhone 5 est arrivé chez Méditel ! Avec son écran plus grand, sa puce plus rapide, sa technologie sans fil ultra efficace et son appareil photo iSight 8 millions de pixels encore plus performant, le nouvel iPhone 5 défie les superlatifs pour vous plaire. Plus fin et plus léger que vous ne l'imaginez, iPhone 5 marque son temps pour mieux tracer la voie du futur. Plus qu'un iPhone, voilà iPhone 5 , disponible exclusivement chez Méditel.

## Moors Actu en bref

## Porsche aura bientôt son showroom à Aïn Sebaâ



ロロロラடトに

Après Audi，c＇est au tour de Porsche d＇avoir son showroom dansl＇édificehigh－techconstruitparlaCentrale Automobile Chérifienne（CAC）dans la zone industrielle de Aïn Sebaâ．Le coup d＇envoi des travaux du nouveau showroom qui sera attenant à celui d＇Audi aura lieu le 1er janvier 2013．Les clients devront attendre 18 mois，temps nécessaire aux travaux，avant de venir découvrir les modèles de la marque dans leur nouvel écrin．
Pour rappel，la marque Audi dispose depuis le mois d＇avril 2012 d＇un showroom baptisé Audi Terminal Casablanca． Cette vitrine de la marque allemande située sur la route côtière de Ain Sebaâ s＇étend sur 10.175 m 2 ，répartis entre deux niveaux d＇exposition，pouvant accueillir 26 véhicules chacun，des ateliers de service après－vente d＇une capacité de 80 voitures，des bureaux，un salon lounge，une zone «Audi exclusive» et une aire de réception．

## Direction générale des impôts

Hausse des tarifs des vignettes

La hausse des tarifs de la vignette se confirme pour I＇année 2013．Ainsi，selon un communiqué de la Direction

Générale des Impôts（DGI），la majoration concernera les voitures de puissance fiscale de 11 chevaux et plus．Les véhicules dont la puissance fiscale va de 11 à 14 chevaux seront taxés à 3.000 DH pour la motorisation essence et 6.000 DH pour le diesel，au lieu de 2.000 DH et 5.000 DH ，respectivement．Quant aux véhicules de puissance fiscale égale ou supérieure à 15 chevaux，la taxation sera doublée à 8.000 DH pour la version essence et à 20.000 DH pour le gasoil，précise la DGI．Le montant de la taxe reste inchangé pour les véhicules de puissance fiscale inférieure à 11 chevaux，selon la même source，qui explique que les véhicules utilitaires（pick－up）à moteur gasoil appartenant à des personnes physiques sont passibles de la taxe au tarif des véhicules essence．

## Circuit Moulay El Hassan Une nouvelle manche de la Clio RS

Le circuit Moulay El Hassan de Marrakech Grand Prix accueillera，les 19 et 20 janvier 2013，le premier circuit «Automenara Race－Marrakech 2013»．Il s＇agit d＇une manche du championnat de la Clio RS qui se déroule sous la houlette de la Fédération marocaine de sport automobile «FRMSA»．Le samedi，les pilotes effectueront des séances d＇essai libres，ponctuées par des baptêmes de piste．Le lendemain matin，les participants auront rendez－ vous avec les qualifications，avant de croiser le fer lors de la course，disputěe dans l＇après－midi．


Il y a lieu de rappeler que la Clio RS Cup Maroc réunit un plateau de 20 véhicules maximum，aux caractéristiques techniques identiques．Automobiles Menara a procédé à la transformation et à l＇allégement de la Clio RS，pour en faire un véhicule de course exemplaire．
nEW THInKIחG. new POSSIBILITIES.


## Eblouissant

## $349000^{\text {oris }}$

Le nouveau Santa Fe posséde une particularite que les autres véhicules n'ont pas... La nouvelle génération de la référence des $4 \times 4$ a le pouvoir de vous éblouir: un design totalement rénventé avec la signature « fluidic sculpture», des performances optimisées, un confort de conduite inégalé, dans la lignée du mythique Santa Fe, best-seller de Hyundai.. Il brille à travers toutes ses qualités et ne manque jamais de le montrer. Vous l'attendiez tous, venez vite découvrir son nouveau visage... tout simplement fascinant !

# motos: Actu en bref 

## Bernie Ecclestone sur la sellette suite à des accusations de corruption



Bernie Ecclestone est soupçonné d'avoir versé un pot de vin d'un montant de 44 millions de dollars au banquier Gerhard Gribkowski, aujourd'hui emprisonné, lors de la revente des droits de la F1. Pour se défendre, Ecclestone excipe d'un versement sous la menace. La justice allemande, en charge du dossier, n'a pas encore décidé si elle le poursuivrait en justice.
Ecclestone a conscience que s'il est mis en examen, CVC Capital Partners, qui possède les droits commerciaux de la F1, pourrait l'écarter. « (IIs) seront probablement forcés de se séparer de moi si les Allemands me poursuivent, » a déclaré le gestionnaire des droits commerciaux au Sunday Telegraph.
Cette affaire relance le débat sur la succession de Bernie Ecclestone, qui continue de gérer tous les aspects commerciaux du championnat. Luca di Montezemolo, le président de Ferrari, l'a récemment jugé trop âgé. À 82 ans, Ecclestone sait que CVC prépare l'avenir.

## Sébastien Loeb meilleur sportif de l'année 2012 en France

Le pilote de rallye français Sébastien Loeb, qui a obtenu son neuvième titre consécutif de champion du monde, s'affiche comme le sportif ayant le plus marqué l'année écoulée, selon un sondage Ifop, publié le 30 décembre. Selon cette
enquête, près de neuf personnes sur dix (89\%) connaissent Sébastien Loeb. Le pilote devance le tennisman Jo-Wilfried Tsonga ( $86 \%$ ).
En termes de notoriété, les deux hommes se détachent largement de leurs poursuivants immédiats, à savoir le navigateur Loïck Perron et l'épéiste Laura Flessel qui affichent respectivement $76 \%$ et $75 \%$ de taux de popularité.
Outre la notoriété, $22 \%$ des personnes interrogées déclarent que Sébastien Loeb est la personnalité sportive qui a le plus marqué l'année 2012. Le judoka, champion olympique, Teddy Riner et le nageur, champion olympique du 200 mètres nage libre et du relais $4 \times 100 \mathrm{~m}$, Yannick Agnel, suivent loin derrière (respectivement $13 \%$ et $11 \%$ des suffrages).
Ce sondage a été mené du 4 au 6 décembre 2012 auprès d'un échantillon national de 1.000 personnes, représentatif de la population française, selon la méthode des quotas.


## Fiat se prépare à porter sa participation dans Chrysler à 65,17\%

Fiat a annoncé jeudi 3 janvier son intention d'exercer des options lui permettant d'acquérir environ 3,3\% supplémentaires de Chrysler auprès du fonds VEBA, ce qui portera sa participation dans le constructeur automobile américain à $65,17 \%$.
Le groupe de Turin rachète ainsi une deuxième tranche de la participation de VEBA, le fonds santé affilié au syndicat UAW, au capital de Chrysler. Fiat estime qu'il déboursera pour cela 198 millions de dollars.
Toutefois, rappelons que VEBA et Fiat se battent devant les tribunaux du Delaware pour la valorisation de la première tranche, pour laquelle Fiat a déboursé 140 millions, alors que VEBA en demande 343 millions. À ce propos, une décision de justice devrait tomber dans les prochains mois.

## Les plus beaux rêves mènent aux étoiles.

Au premier coup d'œil, on ne peut qu'admirer le style des étoiles Mercedes-Benz. Chacune d'elles possède une personnalité propre, mais toutes fascinent par leur design précurseur et l'élégance de leurs lignes. L'exigence de Mercedes-Benz se traduit aussi dans sa recherche continue
d'innovation, ses technologies avant-gardistes et la qualité de ses services. Une quête de perfection qui mène au plus beau des rêves, celui de conduire une étoile.
www.mercedesbenz.ma


Mercedes-Benz
The best or nothing.

# Motors Actu en bref 

## Porsche

## Feu vert à la production de la Pajun

La Pajun devrait voir le jour en 2017, suite à l'aval donné par la marque de Zuffenhausen à sa production. Ce modèle viendra concurrencer la Mercedes Classe E, l'Audi A6 et la BMW Série 5. Porsche mise beaucoup sur cette «mini Panamera», dans sa stratégie visant les 200.000 unités écoulées par an d'ici à 2018. La Pajun qui partagera sa plateforme MSB avec la Panamera restylée, embarquerait uniquement des $V 6$. Son appellation définitive n'est pas entérinée, mais la dénomination actuelle ne devrait pas être conservée.
En attendant l'arrivée sur le marché de la Pajun, beaucoup d'autres modèles seront lancés sur le marché,à commencer par le nouveau Cayman. Quant au Macan, petit frère du Cayenne, il sera commercialisé en 2014. De quoi renforcer la santé insolente de la firme allemande, qui enregistre déjà un cru 2012 record sur les seuls onze premiers mois de l'année. En Chine bien sûr, mais aussi et surtout en Europe. De quoi envisager l'avenir sereinement.


## BMW premier constructeur automobile à proposer la 4G embarquée

Toujours à l'avant-garde, le constructeur munichois BMW vient de mettre en place le «Car Hotspot LTE» dans sa gamme d'accessoires et devient ainsi le premier à proposer la toute dernière technologie Internet mobile à très haut débit.
Il s'agit d'une solution qui offre un véritable accès à l'internet mobile à très haut débit sur les routes. Faisant office de routeur, le «Car Hotspot LTE » est en mesure de permettre à huit passagers de surfer en même temps... En dehors de l'accessoire «BMW car Hotspot, une carte

Sim sera bien sûr nécessaire, que les utilisateurs devront insérer dans le Hotspot. Si le téléphone mobile du passager est équipé du système NFC, la connexion sans fil sera automatique...
Utilisable dans tous les types de véhicule de la marque équipés d'une station téléphonique, le système sera alimenté électriquement par la station et par l'antenne, assurant ainsi une réception de très grande qualité.
Cerise sur le gâteau, il sera tout à fait possible d'utiliser ce petit bijou à l'extérieur du véhicule et loin de la station d'accueil, grâce à un petit adaptateur et d'un câble USB branché sur l'allume cigare. Il devient, ainsi, utilisable sur n'importe quel autre véhicule, ainsi qu'à l'extérieur avec une batterie intégrée qui propose une autonomie d'une heure.


## Tata Le président du groupe rend le tablier

Après 21 ans de pouvoir à la tête du groupe Tata, Ratan Tata, 75 ans au compteur, a officiellement démissionné de ses fonctions de président du groupe éponyme. Durant ce mandat, il a réussià transformer l'entreprise, en procédant au rachat en 2000 de Tetley Tea, puis en 2007, à la fusion de Tata Steel avec Corus.
L'automobile fait également partie des branches qui ont pleinement bénéficié de cette restructuration. Ainsi, de constructeur de camions et utilitaires, Tata est devenu constructeur généraliste avec le lancement de I'Indica, la première voiture véritablement indienne. Le lancement de la Nano a achevé de donner à la marque sa dimension internationale. Les ventes de la marque plafonnent en Inde et peinent à s'étendre à l'international, mais cela n'a pas empêché Tata Motors de prendre le contrôle de Jaguar et Land Rover. Cette reprise s'apparentait en 2008 à une aventure, mais elle force aujourd'hui l'admiration ...
En 1991, le chiffre d'affaires était de 100 milliards de roupies (1,4 milliard d'euros). Pour l'exercice 2011-2012, il était de $4.757,210$ milliards de roupies (66,3 milliards d'euros), dont plus de 60\% hors de l'Inde.
À 75 ans, le patriarche passe le témoin à Cyrus Mistry. C'est la première fois depuis la fondation du groupe en 1868 qu'il est dirigé par une personne étrangère à la famille Tata....

## Pack Expérience 40 ans et plus

7 garanties intégrées • Assistance complète • Tarif accessible La protection multirisques pour les conducteurs confirmés

Parce qu'avec l'expérience, vous adoptez une conduite plus responsable, RMA WATANYA vous récompense à travers le «Pack Expérience, 40 ans et plus »: une assurance multirisques à prix très accessible, incluant de nombreuses garanties et des services d'assistance étendus. Ainsi, vous disposez de toute la sérénité dont vous avez besoin pour prendre la route.

# Le marché La reprise se confirme 

# L'année 2012 a été par excellence une année de l'automobile avec un regain de forme très palpable du secteur. Les statistiques de I'AIVAM (I'Association des importateurs de véhicules au Maroc) à fin 2012 font en effet état d'une hausse des ventes de véhicules de 16,2\% à 130.316 unités, avec pour toile de fond une hausse spectaculaire des ventes des voitures particulières. 

Dans un contexte de crise, le marché de l'automobile affiche une résilience qui ferait presque pâlir d'envie les autres secteurs de l'économie. Les chiffres de l'exercice 2011 donnés par I'AlVAM (Association des importateurs de voitures au Maroc) en sont la meilleure preuve. Ainsi, les ventes cumulées de véhicules (VP + VUL) au titre l'année 2012 ont atteint 130.316 unités, soit une progression de $16,2 \%$ par rapport à l'année précédente. La plus importante hausse a été enregistrée au niveau des ventes de voitures particulières, qui affichent un bond de plus de $18 \%$ à 117.828 unités. Mais on est tenté de tempérer notre optimisme au vu des dernières mesures prises par le gouvernement et qui visent à surtaxer le secteur. Comme on dit : trop d'impôt tue l'impôt. La hausse des frais d'immatriculation à l'occasion du dernier Salon de l'Auto Expo et l'augmentation de la vignette risquent à notre avis de freiner l'enthousiasme d'une clientèle issue essentiellement de la classe moyenne.
Ceci dit, le segment du luxe a su tirer profit de cette conjoncture très favorable. Les chiffres de vente, eux, donnent le leadership pour la deuxième année consécutive à BMW, qui a vendu durant l'année 1.566 unités, lui permettant de réaliser une croissance de $17,22 \%$ par rapport à l'année précédente. La hausse s'explique essentiellement par le succès de la nouvelle série 5, qui ne cesse de grappiller des parts de marchéà ses concurrentes. Le récent renouvellement de la série 3 a également eu un effet bénéfique sur les ventes de la marque bavaroise, vu l'intérêt qui lui est porté par une clientèle jeune et branchée. De toute évidence, les qualités des voitures de la marqueàl'hélice, notamment un design alliant élégance et sportivité, une qualité de fabrication de haut niveau et des moteurs à la pointe de la technologie, tout en étant sobres et écologiques, continuent de faire mouche auprès du public. On retrouve en deuxième position, l'éternel concurrent de la marque munichoise, à savoir Mercedes. Si celleci fait à peine moins bien que BMW en enregistrant 1.552 ventes, elle réalise en revanche une meilleure progression, soit $17,6 \%$. Cette performance $s^{i}$ explique essentiellement par les bonnes ventes de la nouvelle Classe C, surtout les versions 200 et 220 CDI et de la Classe E . Le mérite revient également aux ventes de la
nouvelle Classe $B$, qui a séduit par son positionnement tarifaire compétitif. Ce dynamisme devrait s'accentuer au cours de l'année 2013, à la faveur du lancement de la nouvelle Classe A. La troisième place du podium est, quant à elle, trustée par une autre marque allemande : Audi. La marque d'Ingolstadt n'est pas très loin du duo de tête, avec 1.464 unités vendues, ce qui représente une hausse de $13,58 \%$. Si l'arrivée de l'Audi A1 a permis à la marque de faire tomber dans son escarcelle une nouvelle clientèle jeune et branchée, il faut reconnaître que l'Audi A4 restylée jouit d'un grand capital de séduction,
Juste derrière le trio allemand, c'est une marque anglaise qui pointe son nez : Land Rover avec 1.245 unités écoulées. Ce succès est dû essentiellement aux ventes du séduisant et branché SUV Range Rover Evoque, qui jouit d'une cote soutenue, surtout auprès de la gent féminine. Loin derrière, se profile une autre marque anglaise prestigieuse, Jaguar, qui compte à son actif 279 ventes à fin juin 2012. Ce retour progressif au premier plan trouve son origine dans le succès de la nouvelle XF, qui dispose d'un grand capital de séduction, grâce à son esthétique mêlant élégance et sportivité et à son raffinement. Cependant; son véritable avantage par rapport à ses concurrentes demeure incontestablement son moteur 2.2 litres diesel, qui se distingue par son étonnante frugalité. Enfin, Porsche a réalisé durant 2012,154 ventes, soit cinquante six unités de plus par rapport à l'année précédente. Cette performance s'explique essentiellement par le succès du Cayenne et de la Panamera dans leur version diesel et dans une moindre mesure de la nouvelle Porsche 911.



Wafa Drive est le centre d'expertise et d'indemnisation de tous les clients Wafa oTo ! En cas d'accident, présentez-vous au centre d'indemnisation rapide Wafa Drive, votre véhicule sera expertisé sur place et sans rendez-vous, et vous repartez avec votre chèque en main! Vous pouvez d'ores et déjà trouver un centre Wafa Drive à Marjane Californie Casablanca, à Marjane Hay Riad Rabat et bientôt dans toutes les villes du Maroc. En un mot, chez Wafa Drive, tout est réglé sur place.


<br>Wafa Assurance

## sur le marché

## Showroom FIAT Inauguration

Après plusieurs mois de rénovation, la succursale de Fiat «Italcar » a été inaugurée en grande pompe lors d'une soirée chic, qui a été riche en surprises, avec notamment la présentation de la Fiat 500 by Gucci, mais surtout la révélation en avant-première de la 500 L , qui ne devrait apparaître sur notre marché que dans quelques mois.


## Mini Tour 2012

Comme partout dans le monde, le Maroc également a droit à son Mini Tour. Cette année encore, Smeia, impọtateur exclusif de la marque au Maroc, a convié ses clients à passer une journée à bord et autour de la Mini. Avec plus de 250 participants à bord de près de 60 Mini toutes versions confondues, cet évènement a une fois encore tenu ses promesses et a prouvé l'existence d'un lien entre les différents fans de la marque.


## Motos Essai

## Audi Driving Experience

De plus en plus de marques organisent des stages de pilotage sur circuit, pour notre plus grand bonheur. Le circuit Moulay El Hassan de Marrakech accueille les différentes manifestations de ce genre. Mais si le décor est le même dans l'ensemble, les voitures changent, mais surtout les tracés. Avec l'Audi Driving Experience, freinage, évitement et slaloms étaient au rendez-vous; Quelque temps après la Porsche Driving Experience à Benslimane c'était au tour d'Audi d'organiser la sienne en parallèle, avec le lancement de la nouvelle A3.



Pour sa première Driving Experience, Audi Maroc a fait appel à des instructeurs internationaux qui ont l'habitude de parcourir le monde pour partager leurs techniques et prodiguer leurs conseils aux participants des différents ateliers organisés. Toutefois, avant de prendre le volant, une petite séance de briefing n'est pas de trop : position de conduite, position des mains sur le volant, sous-virage, sur-virage sont des éléments auxquels on ne prête que peu d'attention au quotidien, mais qui deviennent primordiaux sur un circuit.
En attendant de passer aux choses sérieuses, nous prenons un malin plaisir à découvrir la nouvelle A3. Affichant les codes stylistiques de la marque aux anneaux, elle ne laisse nul doute quant à son appartenance à la famille Audi, avec sa calandre Single frame, ses feux en trois dimensions, inspirés notamment de sa petite sœur A1, dont elle a également puisé pour afficher des lignes dynamiques et plus sportives que par le passé. De profil, elle affirme son look de 3 portes et réussit à se distinguer des autres modèles de la gamme également, grâce à sa poupe musclée et à ses feux débordant sur le hayon. Importée sur notre marché avec le TDI 1.6 et le 2.0, l'A3 fera une entrée fracassante dans le segment des compacts premium où ses rivales l'attendent de pied ferme. Ce n'est pas tout, mais des essais sensationnels nous attendent. Faire des slaloms au volant des S, modèles sportifs de la marque, que peut-on demander de plus ? S6, S7 et S8, même à l'arrêt, elles en imposent ! Il faut dire que les trois réunies, nous donnent une cavalerie de plus de 1.300 ch . Après un petit tour de reconnaissance pour se familiariser avec le tracé, nous prenons le volant de la S7 pour commencer. Doté d'un V8 développant 420 ch et couplé à la fameuse boîte S-Tronic, le coupé 4 portes ne laisse aucun doute sur ses ambitions sportives. Pour notre exercice, nous n'avons à aucun moment pensé aux ingénieurs qui ont mis au point pour le coupé, le Cylinder on Demand, qui

## Motos Essai


utilise des cames mobiles désactivant les soupapes de quatre des huit cylindres du moteur. Il faut dire que la réduction de la consommation n'était pas vraiment dans notre perspective.
Les mélodies du V8 berçant nos oreilles, c'est à bord de la 56 que nous continuerons à les apprécier. Affichant également une puissance de 420 chevaux, elle se révèle être la plus joueuse des $S$ pour ce slalom. Plus agile, plus maniable avec des poussées franches, nous aurions bien repris la route avec. Comme quoi, nous avons une nouvelle fois la preuve que le Downsizing peut avoir du bon dans certains cas. Les puristes dénonceront l'arrivée du turbo, alors que l'ancienne version animée par le V/10 était une atmosphérique, mais il suffit de la conduire pour oublier toutes ces fausses polémiques.
La S8 était également de la partie et il faut dire qu'elle n'est pas la plus à l'aise dans cet exercice. Pour ce qui est de la motorisation, le V/10 emprunté à la Gallardo
a laissé place à un V8 4.0 TFSI à double turbo, qui développe 520 ch . Bien qu'elle porte cette étiquette de sportive, elle donne plus satisfaction sur des lignes droites qu'entre des dizaines de plots simulant des virages plutôt serrés, il faut l'avouer. Pour garder l'allemande et ses près de 2 tonnes à l'intérieur du tracé, il ne faut pas avoir le pied droit très lourd.
Après de telles sensations et des étoiles plein la tête, nous nous dirigeons vers le dernier atelier de freinage. Q5, A6 ou encore A7 étaient là, mais après les V8 et V10, il est difficile de redescendre sur terre. En outre, après avoir conduit de telles voitures, qui le voudrait ? L'émotion se poursuit encore le temps de visionner un film sur les usines de la marque, avant de récupérer les diplômes de l'Audi Driving Experience. Après cela, le seul $S$ qu'on gardera au quotidien, c'est le souvenir de cette belle journée ensoleillée sur le circuit de Marrakech, où les anneaux nous ont offert de belles sensations.



## L'HYBRIDE est économique !



## de consommation jusqu'à $50 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ 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 !


## Motors Actu évènement



La 29e édition du Salon Auto Rétro de Barcelone, qui a eu lieu du 5 au 9 décembre 2012, a tenu toutes ses promesses. En plus de réussir à attirer environ 58.400 visiteurs, le salon international barcelonais de l'automobile, de la motocyclette, de l'aviation et de la nautique classique, a généré des échanges commerciaux pour ses exposants et organise un grand nombre d'activités particıpatives.

## Motors



Les $30.000 \mathrm{~m}^{2}$ ont servi d'excellent cadre pour l'exposition de produits de tous types, présentés par près de 300 exposants originaires de 15 pays, avec près de 750 véhicules exposés.

L'innovation apportée par la vente aux enchères d'automobiles de Stanislas Machoïr, la première organisée en Espagne, a été un des points forts d'Auto Retro Barcelona 2012. Cet évènement, qui a occupé un espace de $2.000 \mathrm{~m}^{2}$, a réussi à faire vendre $62 \%$ de


l'offre, avec pour point d'orgue la vente de la Toyota Celica 4WD ex-Carlos Sainz pour 140.000 euros.

Lors de cette édition, deux anniversaires ont été célébrés: les 60 ans de la Merceds-Benz 300 SL
«Papillon», ainsi que les 50 ans du roadster MGB et une concentration qui a réuni environ 50 unités de ce modèle. Pour la première fois, Auto Retro a compté sur la participation de la prestigieuse firme HarleyDavidson, qui s'apprête à célébrer en 2013 ses 110 ans d'histoire.


## Motor's




## Précurseur

Avec le Q7, le Q5 et le Q3, Audi s'est taillée une réputation de spécialiste de SUV de luxe. Cependant, le constructeur aux anneaux ne compte pas en rester là. Son concept car Crosslane, présenté lors du Mondial 2012 annonce l'arrivée du Q2. futur concurrent des Mini Coutryman et Nissan Juke.

Avec le Q7, le Q5 et le Q3, Audi s'est taillé une réputation de spécialiste de SUV de luxe. Cependant, le constructeur aux anneaux ne compte pas en rester là. Son concept car Crosslane, présenté lors du Mondial 2012 annonce l'arrivée du Q2, futur concurrent des Mini Coutryman et Nissan Juke.
Si ce concept apparaît encore trop abstrait pour la production, ses ailes marquées, sa calandre enchâssée et son regard froncé annoncent toutefois l'avènement d'un style plus cubique chez Audi, annoncé il y a deux ans par le Quattro Concept. Le principe de coupé surélevé doté d'un toit Targa est, quant à lui, repris du concept-car Steppenwolf, présenté au Mondial en 2000.

Sous le capot, le Q2 reprend la motorisation hybride
«dual mode» de l'A1 e-tron. Le moteur thermique est un 3-cylindres 1.5 TFSI, dérivé du quatre cylindres Audi de deux litres. Il offre une puissance de 130 chevaux et un couple de 200 Nm . Ce trois cylindres est relié à un moteur électrique (EM1) qui fait office de démarreur et de génératrice. Cette dernière produit une puissance de 68 chevaux et un couple maximum de 210 Nm .
Un second moteur électrique de 116 ch et de 250 Nm assure la propulsion de la voiture. Il fonctionne seul en ville, lorsque la voiture ne dépasse pas $55 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ (conduite «E», pour «économique» ou bien «électrique»), l'énergie étant délivrée en premier lieu par la batterie de traction. Le mode de fonctionnement normal est également possible. Ici, le moteur thermique et la génératrice (EM1) produisent
de l'énergie électrique pour seconder la batterie ou bien se substituer à elle en cas de besoin. La conduite «E « est possible jusqu'à $130 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ même si, au-delà de $55 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$, le système accouple le moteur thermique et la génératrice (EM1) directement à la transmission. Par ailleurs, le Crosslane Coupé fait appel à une structure Specframe mêlant aluminium et carbone, Conséquence, une masse limitée à 1.390 kg , malgré un système de traction complexe et sa batterie. Les designers ont cherché à rendre apparente cette structure dans l'habitacle. Ainsi, les seuils de portes sont traités en aluminium brut.
Pour l'instant, aucune information n'a été donnée par le constructeur à propos du futur Q2 annoncé par ce concept-car.


Motors Auto Exception

$$
\begin{aligned}
& \text { (Av) davmbozghiri } \\
& \text { Aventador Roadster }
\end{aligned}
$$

## Performances <br> decoiftantes

Emboîtant le pas à ses principales rivales, la Ferrari 458 Italia et la Mc Laren MP4 C12, I'Aventador vient d'enlever le haut. Plus qu'une version découvrable du coupé, ce roadster est entièrement redessiné pour sa partie supérieure. Sous le capot, les 700 ch du 6.5 V12 sont encore une fois de la partie. De quoi assurer des sensations des plus décoiffantes.


Cylindrée:
Puissance :
Couple:
Transmission:

## Poids et mesures

Poids à vide :
Dimension:
Réservoir:
Volume coffre:
Pneumatique:
Performances globales
Vitesse max :
0 à 100 :
Consommation :
Autonomie:
6.5 L V12 inj. directe 700ch - 8250tr/min 690 Nm - $5500 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$ $4 \times 4$

1625 kg
4.79/2.03/1.14 (L/1/h)

901
1401
255/35R19-335/30R20
$350 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$
35
24.7/10.7/16//100

Après avoir offert une digne descendante à la Murcielago, la marque au taureau vient de sortir de sa manche une déclinaison roadster. Même si, en apparence, cette dernière semble se réduire à un coupé sans toit, les modifications qu'elle incorpore la diffërencient assez nettement de la version capsulée. Ainsi, toute la partie supérieure lui est spécifique, même si ce n'est à priori qu'un toit en moins. Depuis
le pare-brise jusqu'au capot moteur, le design th 'ra pièces sont différents. Les deux parties du toit du type Targa sont en fibres de carbone, une solution qui présente l'avantage de la légèreté -chaque élément pèse tout juste 6 kilos- et de la fonctionnalité, puisque le toit vient se ranger dans le «coffre à bagages" avant. Signalons au passage que ce design permet d'admirer dans toute sa splendeur la pièce d'orfèvrerie


## motos Auto Exception


influé sur le poids de cette découvrable, qui se révèle à peine plus lourde (1. 625 kilos) que le coupé (1.575 $\mathrm{kg})$. Le mérite en revient à l'adoption d'une structure monocoque intégrale en fibre de carbone ,qui ne pèse que $147,5 \mathrm{~kg}$. Cette construction garantit une extrême rigidité à l'ensemble et par ricochet une conduite plus précise, ainsi qu'une meilleure sécurité passive pour le conducteur et son passager.

Côte tenue de route, I'Aventador roadster fait appel à une transmission intégrale, qui garantit une motricité optimale, surtout sur chaussée trempée. Au niveau de la ligne de transmission, un embrayage Haldex à contrôle électronique distribue les forces entre l'avant et l'arrière. Il ne faut que quelques millisecondes à ce coupleur pour ajuster la distribution des forces en fonction de la situation dynamique.

Mais la pièce maîtresse de ce roadster est incontestablement son moteur ,qui se laisse admirer dans son écrin transparent, de toute beauté. Une véritable pièce d'orfèvrerie qui officie également sous le capot du coupé. Implanté à l'arrière en position longitudinale, le V12 de 6,5 litres livre 700 chevaux et un couple de 690 Nm . Grâce à un rapport poids/
puissance de $2,32 \mathrm{~kg} / \mathrm{ch}$, l'accélération est démentielle avec un 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ en trois secondes alors que la vitesse de pointe culmine à $350 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$. Quant à la consommation, elle est de $161 / 100 \mathrm{~km}$, soit $370 \mathrm{~g} / \mathrm{km}$ de $\mathrm{CO}^{2}$.

Permettant de profiter du fabuleux potentiel de l'Aventador cheveux au vent, la variante découvrable rend encore plus désirable le monstre de San Agata Bolognese, qui joue déjà les premiers rôles sur le marché des supercars. Cependant, pour s'offrir ce petit bijou, il faut avoir un compte bancaire bien étoffé, car ce roadster ne se négocie pas à moins de 300.000 euros!

## 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!


Go Further

Motors

## thensessey VENOMGT

## Une écurie sous le capot!

Alors que la version actuelle affichait déjà une puissance de 1.200 chevaux, la marque américaine Hennessey vient d'annoncer le recrutement de 300 nouveaux canassons pour sa fameuse Venom GT.


Motors Auto Exception


Basée sur la plateforme des Lotus Elise et Exige, elle en reprend le toit, les portes, les vitres latérales et le pare-brise, le tableau de bord, le cockpit, le plancher, la ventilation, les essuie-glace et les phares. Pour le reste et notamment le moteur, l'américaine a dû aillonger son empattement pour pouvoir loger un V8 bi-turbo dorigine Chevrolet en aluminium. La version actuelle,
en attendant de voir débarquer la nouvelle avec son nouveau bouclier et ses portes en élytre, peut être résumee en quelques chiffres 1200 kg pourt 200 chet $1,566 \mathrm{Nm}$, vendue pour la modique somme de 450,000 €. Le millésime 2013 respectera le poids et le fameux "Light is Right * de Colin Chapman, qui a inspiré lamencaine, mais verfa sa puissance augmenter En effet, le V86,2 sera remplace par le V8:7,0, auquel deux

Cylindrée
Puissance:
Couple
Transmission
Poids et mesures
Poids à vide
Dimension
Réservoir
Volume coffre :
Pneumatique

V8, 32 soupapes, bTurbo 1200 ch à $6500 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$ 1570 Nm à $2500 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$
Propulson + autoblocuant

1145 kg
4.65/1.96/1.96 (L///h) -
$\mathrm{am}^{3}$
255/30/R20-345/30/R20

Performances globales
Vitesse max:
0 à 200
Consommation
Autonomie
$--\mathrm{km} / \mathrm{T}$
85
--- |/100

turbos ont êtégreffés pour des performances à couper le souffle. Souhaitant garder encore le secret sur les prouesses de la nouvelle Venom GT, Hennessey a tout de même communiqué le 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ en 2,5 s ou encore une vitesse de pointe de $443 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$. À titre de comparaison, celles de lactuelle Venom sont de $7,96 \mathrm{~s}$ pour le 0 à $200 \mathrm{~km} / \mathrm{h}, 300 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ en $13 / 48 \mathrm{~s}$ et surtout une vitesse de pointe de $370 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ atteinte en moins
de 20 s . Ces chiffires peuvent sembler dépassés, tant le gain de 300 canassons transforme l'américaine, là metiant sur un nouveau piedestal chez les supercars, ce qui est loin detre une mince affaire. Comme quai les Américains ne font jamais les choses à moitie et sont toujours à la recherche de lextieme Mission accomplie!

Motors Auto Exception

Grancoupé M


## Le tourisme à vitesse grand V

Avec son allure de coupé à quatre portes, le Gran Coupé exhale un parfum de sportivité qui rimerait parfaitement avec un haut potentiel mécanique. Ce rapprochement est brillamment réalisé par les sorciers de Motor Sport, qui ont sorti de leur, chapeau une version frappée du blason M. Equipé de I'explosif V8 biturbo de 560 ch, déjà monté dans la M5 et les M6 coupé et cabriolet, le Gran Coupé de BMW, devient vraiment prodigieuse de $305 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$.



Le BMW Gran Coupé n'est vraiment pas un modèle comme les autres, sous ses airs de coupé 4 portes. Ses concurrentes ne sont autres que la Mercedes CLS et la Porsche Panamera. Après le coupé et le cabriolet, son tour est venu d'enrichir son catalogue d'une version M signée du très sportif département Motorsport. Extérieurement, cette version M6 se distingue des autres Gran Coupé par des boucliers spécifiques, des roues de 20 pouces, les traditionnelles ouïes latérales «M » sur les ailes avant, des doubles sorties d'échappement et, plus original encore, un toit en fibres de carbone creusé en partie centrale. Avec un empattement accru de 11 cm comparé au coupé, cette berline longue peut accueillir confortablement quatre adultes, voire cing pour de courts trajets. Le client peut également opter pour une banquette arrière à deux ou trois places.

La présentation intérieure, elle, fait écho à l'extérieur, avec une planche de bord reprise du Grand Coupé normal, mais agrémentée de détails spécifiques : palettes de sélection et appliques M tricolores sur le volant et la boîte à vitesses, combiné d'instruments spécifiques M , réalisé selon la technologie black panel et inserts décoratifs exclusifs avec finition en fibre de carbone. De superbes baquets en cuir viennent complēter cet accastillage de fort belle manière.

Côté équipement, le Gran Coupé M6 peut bénéficier de quasiment toutes les options dévolues à la berline classique, comme le système de navigation Professional avec mémoire disque dur, les sièges M multifonctions, les sièges actifs, l'aération active des sièges, l'accès confort, le réglage électrique dela colonne de direction ou encore l'automatique soft close pour


Multimedia
Radio
Telefon

## Motos Auto Exception


les portes. Mais signalons que l'équipement standard est déjà extrêmement fourni, avec notamment I'affichage tête haute, la climatisation automatique à quatre zones, le chauffage et le réglage électrique des sièges, celui du conducteur disposant d'une fonction mémoire, des phares au xénon, l'éclairage d'ambiance, un régulateur de vitesse, un système d'alarme et la radio BMW Professional.

Les gadgets de sécurité comme l'indicateur de la limitation de vitesse Speed Limit Info, I'assistant de trajectoire, I'alerte de dérive, la fonction Surround View et la vision nocturne BMW Night Vision avec repérage de piétons sont également de la partie.

Sous le capot du coupé quatre portes, on retrouve le V8 TwinPower Turbo de 560 ch et 680 Nm . Ce bloc essence de 4.395 cc permet à cette grande sportive d'abattre le 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ en seulement 4,2 secondes, pour une vitesse maximale de $250 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$. Cette dernière peut néanmoins atteindre $305 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ si I'on opte pour le pack M Driver optionnel. Ces performances méritent le respect, au regard du poids de 1.875 kg de I'allemande. Comme dans le coupé et le cabriolet M6, le V8 est exclusivement couplé avec une boîte double embrayage à 7 rapports secondée d'une fonction Launch Control. Quant à la consommation moyenne, elle ressort à 9,9।/100 km, avec des émissions de $\mathrm{CO}_{2}$ s'établissant à $232 \mathrm{~g} / \mathrm{km}$.
Techniquement, cette limeuse de bitume est dotée d'un différentiel actif à embrayage multidisques, qui agit de concert avec le système d'aide à la conduite DSC. Ce système permet de répartir le couple entre les roues
arrière droite et arrière gauche. On trouve également en série un amortissement piloté et une direction assistée spécifique, développée par le département Motorsport. Enfin, il est possible d'opter pour des disques de frein en carbone-céramique. Cette option est conseillée, compte tenu du poids conséquent de la bête.
Évidemment, une telle cavalerie a besoin de liaisons aux sols à la hauteur. Pour ce faire, la M6 Gran Coupé reçoit un nouvel essieu avant à double triangle, ainsi qu'un essieu arrière intégral, qui se distinguent par des composants en aluminium matricé. L'amortissement variable piloté spécifique M fait partie de la dotation standard, au même titre que la direction hydraulique à crémaillère, à démultiplication variable et fonction Servotronic M.

Enfin, pour des raisons de pure fonctionnalité, la console centrale de la BMW M6 Gran Coupé regroupe autour du levier de vitesse les touches dédiées aux fonctions du moteur et du châssis, que le conducteur peut configurer individuellement. Le mode DSC, la caractéristique de puissance du moteur, la cartographie de l'amortissement piloté variable, la loi de la direction Servotronic M ainsi que le programme de commande de la boîte à double embrayage M DKG Drivelogic peuvent être sélectionnés les uns indépendamment des autres, permettant ainsi de définir un Set up détaillé pour la voiture.


## Motors



## Du caractère à revendre

Le Cayman emboîte le pas au Boxster, qui a bénéficié d'une refonte complète au début de l'année dernière. Au menu, des traits plus sportifs et suffisamment de puissance pour tenir la dragée haute à sa grande sœur la 911.

le renfoncement dynamique des portières, qui guide l'air vers les entrées d'air latérales arrière, l'amenant ainsi directement au moteur.
Vu de l'avant, le nouveau Cayman est reconnaissable à ses entrées d'air qui s'élargissent vers l'extérieur. Autre caractéristique propre à la nouvelle génération de ce coupé sportif, le large hayon plat en aluminium et l'arrière aux angles arrondis. Le hayon se termine directement par un aileron arrière légèrement placé plus en hauteur et selon un angle plus raide que le Boxster.

A lintérieur, on découvre un habitacle entièrement repensé, à la fois sportif et confortable. La console centrale montante assure un passage ergonomique et rapide des rapports, en rapprochant le levier de vitesse du volant. Toutes les commandes sontà portéede main et agencées de manière à être facilement accessibles. Celles de l'ordinateur de bord sont particulièrement conviviales.

Pour l'instant, seules deux versions existent : Cayman et Cayman S. Le Cayman reçoit un six-cylindres à plat 2.7 I développant 275 ch. Le Cayman 5 fait monter le cubage à 3.4 I et sa puissance à 325 ch . C'est à chaque fois 10 ch de plus que leur équivalent dans
 maîtrisée. Pour les plus sportifs, la touche sport est salutaire: réactivité encore plus vive du moteur à
le Boxster. Côté performances, la version la moins puissante accroche les $266 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ tandis que le 5 pointe à $283 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$. Le 0 à $100 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$ est expédié en 5.6 secondes et même 4,7 secondes pour le Cayman 5 ! Côté consommations, les chiffres varient entre 7,7 et $8,8 \mathrm{l} / 100 \mathrm{~km}$, selon la version et la boîte de vitesses retenues

Quant à la transmission, elle est confiée de série à une boîte mécanique à 6 rapports, qui devrait se révéler plus précise et d'un confort d'utilisation élevê. La course du levier réduite participe de cette volonté d'amélioration. L'afficheur de l'instrument central du tableau de bord indique le point de passage de rapport idéal pour limiter la consommation. En conduite sportive, la console centrale montante facilite également le changement de vitesse, puisque sa configuration rapproche le levier de vitesse du volant. La boîte à double embrayage Porsche PDK, disponible en option, permet d'améliorer les performances de ces modèles en termes d'accélération et de sobriété. Elle compte au total sept rapports: les six premiers sont sportifs, le 7e
l'accélération, étagement des rapports plus court, double débrayage lors des rétrogradations. Et cerise sur le gâteau, la musique enivrante du moteur ponctue de ses plaintes métalliques chaque sollicitation du moteur.

Il est à noter que le Cayman est pour la première fois disponible avec un régulateur de vitesse adaptatif et un système audio Burmester spécialement dédié à ce modèle. De plus, les futurs clients du Cayman pourront opter pour un système de déverrouillage et de démarrage Entry \& Drive.

Les nouvelles versions des Porsche Cayman et Cayman S devront être commercialisées sur le vieux continent au mois de mars 2013.

Au final, le Cayman confirme qu'il n'est pas une Porsche au rabais et qu'il mérite pleinement l'écusson prestigieux qu'il arbore. Sa robe racée, son contenu technologique plus sophistiqué et ses motorisations efficientes font de lui une sportive accomplie.
motors Auto Exception


B-Max
En coulisses du minispace
 minispaces, les constructeurs doivent rivaliser dingéniosité pour s'attirer les faveurs du public. Venu un peu tard par rapport à ses concurrents, sur cette catégorie, Ford a trouvé le moyen de faire parler de son B-Max en le dotant de portes coulissantes arrière dépourvues de montant central. Cest à Cologne que nous avons fait connaissance avec le minispace allemand, qui n'a pas fini de faire parler de lui.

## Motos Auto Exception

Cylindrée:
Puissance:
Couple:
Transmission :
Poids et mesures
Poids à vide :
Dimension:
Réservoir:
Volume coffre:
Pneumatique:
Performances globales
Vitesse max:
0 à 100 :
Consommation :
Autonomie:
1.0L 3cy. inj. directe turbo 100ch-4500tr/min
$170 \mathrm{Nm}-1400 \mathrm{tr} / \mathrm{min}$
Avant


Face à des concurrentes comme l'Opel Meriva, la Citroën C3 Picasso ou encore le duo coréen Kia Venga/ Hyundai ix20, le Ford B-Max a su se frayer un chemin et faire une entrée, plus que remarquée, dans le segment des minispaces où le look extérieur n'est pas vraiment l'argument principal des véhicules. Prônant la sobriété et l'élégance, le B-Max affiche des lignes inspirées du «Kinetic Design» inauguré par la Mondeo en 2007. Pour se distinguer donc, les designers allemands ont fait preuve d'ingéniosité, en décidant de doter leur véhicule d'un système innovant. En effet, le B-Max est le seul à avoir des portes arrière coulissantes, combinées à des portes avant traditionnelles, le tout dépourve de montant central. Cette décision a été basée sur un constat simple quant aux habitudes des conducteurs au quotidien. II semblerait en effet, qu'un utilisateur de citadine entre et sort de sa voiture beaucoup plus sotivent qu'un autre conducteur. C'est
donc ainsi que lidée de supprimer le montant central est apparue, permettant de dégager plus d'espace et de faciliter l'accès à bord. Utilisant des matériaux à haute résistance, les deux portières peuvent absorber un choc latéral puisqu'une fois fermées, elles se soutiennent mutuellement. D'ailleurs, pour ceux qui doutent de la sécurité de ce système, les 5 étoiles du B-Max à I'Euro Ncap devraient les rassurer.
Basé sur la plateforme de la Fiesta, le B-Max affiche à peine 11 cm de plus que le best-seller de la marque, avec une longueur de 4,07 mètres. Tout comme ses concurrents, il pâtit par moment de sa vocation familiale, puisque l'habitabilité est correcte, mais sans plus. Si les passagers profitent d'une garde au toit, qui ne prête pas vraiment à la critique, l'espace aux genoux et aux coudes est un peu juste.
Mais s'il y a un point fort à l'intérieur du B-Max, comme dans toutes les autres Ford d'ailleurs, c'est


Motos Auto Exception


## Large, Light, Loft !-

Depuis que nous avions assisté à sa présentation,au Mondial de Paris, nous etions impatients de la voir débarquersurnotre marcne. Elle a fait ses premiers pas, à ta grande surprise de tous, à la soirée de présentation de la Fiat 500 by Gucci, mais elle ne sera commercialisée qu'en 2013. La 500 L, qui s'est inspirée du concept «space
efficiency », écrit un nouveau chapitre
dans l'histoire du pot de yaourt italien. Si vous êtes Cool \& Capable, c'est la voiture qu'il vous faut.

Motos Auto Exception

de 1.500 configurations à l'intérieur et se dote du Cargo Magic Space, dans le coffre, permettant de séparer les objets selon trois niveaux : les fragiles des lourds, les propres des sales et les mouillés des secs.
Par le $2 e \mathrm{~L}$ désignant l'aspect Light, Fiat fait référence à une technologie altruiste, qui vise à améliorer la vie de tous les conducteurs de la 500 L . Elle mise beaucoup sur la technologie à bord et notamment le U Connect et son écran tactile de $5^{\prime \prime}$, qui permet de gérer les principaux contenus médias, tout en affichant les infos fournies par le logiciel Drive LIVE. Grâce aux informations en temps réel de ce dernier, il est possible d'améliorer instantanément la consommation et les émissions de CO2. Cet aspect Light touche également aux motorisations, en proposant trois moteurs avec des émissions de CO2 et des consommations réduites. Pour la version essence, ce sont le 0.9 TwinAir de 105 ch et le 1.4 I de 95 ch qui ont été adoptés. Une autre motorisation devrait voir le jour en 2013, adoptant le méthane, mais nous ne risquons pas de la voir sur nos
routes de sitôt
Enfin le dernier L devrait jouer un rôle décisif dans l'acte d'achat. Le Loft est le 3easpect de la 500 L. L'italienne veut offrirà ses occupants un espace ouvert, lumineux, mais surtout contemporain et pour cela, elle s'est inspirée du thème «cab forward». Grâce à ce concept, elle offre une meilleure visibilité à l'extérieur et une bonne luminosité à l'intérieur, en adoptant un vitrage continu et un toit en verre. Mais le concept Loft prend toute son ampleur grâce au programme de personnalisation mis en place, qui propose plus de 100 produits pour augmenter notamment le confort à bord de la 500 L .
Attendue en 2013 sur notre marché, la 500 L devrait séduire les jeunes couples à la recherche d'une voiture originale, d'autant plus que son prix devrait démarrer à 157.900 DH . Comme quoi l'aspect Light se répercute également sur le prix.

## Mooss Entretien du mois

# HENRIROLO 

HENRI CEEUR DELLION

JUR
Merim
OELEN
La Sarthe


## mol Emect mymois

## HENP 



Simple, calme, sans fioritures, la notoriété ne lui a pas fait tourner la tête. Et pourtant Henri Pescarolo ou Pesca, comme on aime à le surnommer, est un nom qui a marqué d'une empreinte indélébile le sport automobile en général et plus spécialement le sport prototype. Son palmarès en dit Iong sur son talent de pilote éclectique hors normes : monoplace, rallye, rallye raid, multiple champion de France ou d'Europe, il est surtout quadruple vainqueur du Mans. Cette trajectoire n'était pourtant pas tracée d'avance, Au contraire, Son parcours etait émaillé de difficultés, mais quí n'ont pas eu raison de sa détermination, puisqu il a réussi à braver toutes les tempêtes à force de mettre du cœur â l'ouvrage.
Passionné d'aéronautique depuis l'enfance, Henri Pescarolo va cependant s'orienter vers la médecine, pour finalement plonger corps et âme dans le sport automobile. C'est dans le cadre de l'opération Ford Jeunesse qu'il fera ses débuts de coureur automobile en 1964, mais c'est sur le circuit de la Sarthe où son nom a été inscrit plusieurs fois en haut des tablettes dans les années 70 et 80 qu'îl entrera dans la cour des grands. Cet amateur de chasse qui aime aussi prendre les commandes ciun avion et même d'un hêlicoptère, a su mener avec brio sa barque de chef d'entreprise . Lors de cet entretien, «Pesca» nous fait plonger dans son univers passionnant et avec son regard de vieux briscard des circuits et de patron d'écurie, il nous éclaire sur le présent et surtout sur les enjeux d'avenir de l'endurance.

## Moos Entretien du mois



Comment êtes-vous tombé dans la potion magique de la course automobile?
À l'inverse de presque tous les pilotes de course, je n'étais pas du tout un passionné et mes parents non plus. Je ne connaissais rien à la course automobile. La seulechose qui me faisait rêver était la carrière de pilote de chasse. Donc, j'ai fait un bac mathématiques et je voulais faire Math Sup pour devenir pilote de chasse ou pilote d'essai. Par contre, j'aimais bien l'automobile en tant qu'objet. Mon père était médecin et il avait toujours des voitures sympathiques. La première avec laquelle je me suis amusé était une Triumph TR3. À l'époque, je n'avais que 14 ans. La Triumph était garée chez nous. Nous avions la chance d'avoir un parc dans la banlieue parisienne. Mon père prenait une Peugeot 403 pour emmener mes frères et soeurs à l'école. Moi, je rentrais de l'école à vélo, je mettais la Triumph en marche et je faisais déjà des tours chronométrés dans le parc de mon père. Cependant, ce n'était pas du tout dans le but de faire plus tard de la course automobile. Il s'est trouvé que j'étais un peu doué pour conduire des voitures mais pas du tout dans l'optique d'être pilote de course. Cependant, le hasard en a décidé autrement. Ma mère est morte très jeune, cela m'a traumatisé, et du coup, je me suis retrouvé dans la voie familiale : étudiant en médecine. J'ai passé trois
années sur les bancs de la faculté. Cela m'intéressait moyennement, mais enfin je réussissais quand même chaque année mes examens. Un beau matin où je me rendais à la fac, j'ai entendu à la radio qu'on lançait une opération en France pour trouver des pilotes parce qu'il n'y en avait plus. Trintignant avait pris sa retraite et les autres étaient tous morts. Sport Auto, Europe 1 et Ford France se sont donc associés pour créer l'opération Ford Jeunesse. Il y a eu une sélection dans toute la France, chaque automobile club recevait une Lotus Seven en kit qu'il fallait monter. J'ai décidé alors de tenter ma chance. Je me suis inscrit et j'ai été un des deux meilleurs sur 1.600 inscrits dans la région parisienne. J'ai gagné le championnat de la montagne et je me suis classé deuxième sur circuit en 1964. L'année suivante, Jean-Luc Lagardère a créé Matra Sport. Il a cherché à recruter deux pilotes confirmés et un jeune espoir. Donc, il m'a proposé de rentrer à l'essai chez Matra. Cela a été le début de ma carrière automobile. J'ai franchi tous les échelons au sein de Matra. Formule 3, Formule 2, F1, sport prototype, il y avait de tout chez Matra. Rallyes en hiver, courses de côte au printemps. J'ai vécu la totalité de l'aventure Matra en automobile jusqu'à la fin en 1974

## Biographie

1942 : Henri-Jacques William Pescarolo voit le jour à Paris.
1965-2000 : pilote d'endurance
[33 participations au Mans et 4 victoires sur le circuit de la Sarthe]
et 22 victoires en championnat du monde.
1967 : Champion de France F3 avec 11 victoires.
1968 : Vice Champion d'Europe F2
1968 et de 1970 à 1976 : pilote de Formule 1
57 Grands Prix, (un podium à Monaco en 1970)
1984 : il établit un record en ULM entre Paris et Londres, bat les records de vitesse New York-Paris et Los Angeles-New York Paris,et gagne la course ParisLibreville en monomoteur.
2000 : fonde sa propre écurie d'endurance, Pescarolo Sport, et il est deux fois deuxième en championnat FIA Sportscar en 2002 et 2003, champion de Le Mans Series en 2005 et 2006. 3 podiums aux 24 heures du Mans 2005, 2006 et 200 ?


## Mooss Entretien du mois

HENRI CEEUR DE LION

## Quels rěsultats avez-vous obtenus ?

J'ai tout gagné avec Matra. Le titre n'existait pas encore pour les pilotes, mais j'aurais dû être trois fois champion du monde d'endurance. J'ai fait 57 Grands Prix en partie chez Matra et après je suis parti en Angleterre chez Williams, March, BRM et Surtees mais malheureusement je n'avais pas de très bonnes monoplaces. J'ai quand même eu un podium avec une Matra en 1970 à Monaco pour ma première année de Formule 1, ce qui n'était pas mal. Avant j'ai été sacré champion de France de F3 et vicechampion d'Europe de F2. J'ai gagné les 24 heures du Mans trois fois de suite : 1972 avec Graham Hill et en 1973 et 1974 avec Gérard Larrousse. Quand Matra a arrêté le sport automobile, j'ai vécu la vie normale d'un pilote traditionnel, qui change régulièrement d'écurie. J'ai piloté pour plusieurs d'entre elles, partout dans le monde. J'ai gagné une quatrième fois les 24 Heures du Mans sur une Porsche et j'ai obtenu 22 victoires en championnat du Monde jusqu'en 1999,date à laquelle j'ai créé Pescarolo Sport. À partir de 2000, j'ai engagé une ou deux voitures dans le championnat Le Mans Series et aux 24 Heures du Mans. Nous avons été trois fois sur le podium en 2005, 2006 et 2007, dont une fois avec Sébastien Loeb, qui faisait ses débuts au Mans et qui a réussi à décrocher la deuxième place avec Frank Montagny et Eric Helary.

## Pourquoi la suite n'a-t-elle pas été aussi brillante?

Le gros problème en endurance, c'est que sur une très bonne idée de l'ACO, I'Automobile Club de l'Ouest, les moteurs diesel ont fait leur entrée en compétition. Audi et Peugeot ont saisi cette opportunité et malheureusement les écuries privées n'avaient pas les moyens de suivre. Les équivalences pour nous ont été catastrophiques : le diesel a trois fois plus de couple que l'essence et la puissance est en moyenne supérieure de 140 à 180 ch . Quand on avait tous des moteurs essence, j'ai réussi à faire trois podiums de suite au Mans, face à de grands constructeurs. Après l'avènement du diesel, nous avons été condamnés à faire de la figuration, ce qui a fait disparaître presque toutes les petites écuries. Les partenaires nous suivaient volontiers pour viser un podium, mais à partir du moment où ils ont compris qu'il n'y aurait que des voitures diesel devant, ils ont tous faire marche arrière. C'était le début des grosses difficultés que j'ai vécues et que je vis encore. Un moteur diesel de course

n'existe nulle part sauf chez Audi et Peugeot. Donc, la seule solution pour l'avoir est d'en fabriquer un. Autant on peut faire le Dakar avec un moteur diesel parce qu'il part d'un moteur de série, autant un moteur diesel type Le Mans est un moteur dédié spécifiquement à cette course.

Faire Le Mans avec deux pilotes est très difficile, voire presque inhumain. Vous confirmez?
Non, c'était humain, puisqu'on le faisait ! Il fallait juste être en forme. La raison pour laquelle on a été obligé de mettre trois pilotes dans les voitures est purement réglementaire. Pendant très longtemps, on avait le droit dans une écurie d'avoir un pilote de réserve, qui se qualifiait lors des essais, mais qui ne prenait le volant que lorsqu'un des deux autres pilotes avait un problème. Maintenant, il y a l'interdiction d'avoir des pilotes de réserve. Donc, on est condamné à avoir trois pilotes. Non pas parce que c'est dur physiquement, mais tout simplement parce que sil'un des deux pilotes ne peut plus conduire, on ne peut pas continuer la course avec un seul pilote. Physiquement, il fallait être en forme, surtout parce que les voitures de l'époque étaient très viriles, il n'y avait ni direction assistée ni palettes au volant..

La course du Mans était également très dangereuse à votre époque. Beaucoup de vos amis y ont laissé la vie
Nous y sommes tous restés, ou presque! Personnellement, si je ne suis pas mort, c'est grâce à un miracle. J'aurais dû me tuer dans la ligne droite des Hunaudières. La course automobile à mon époque



# Motors <br> Entretien du mois 

## HENRI PESCAROLO

HENRI CEEUR DE LION

cela; j'en ai eu marre de piloterdes » poubelles »en F1, alors que je disposais des meilleures voitures en proto. Je me suis donc spécialisé en endurance. En réalité, ce choix venait de Matra, puisque Lagardère s'était fixé comme priorité en 1965 de gagner Le Mans, qui était à l'époque la plus importante course au monde.

Comment expliquez-vous le manque de compétitivité de Matra en F1 ?
La F1 Matra aurait dû être compétitive à partir de 1974, mais c'est à ce moment là que Jean Luc Lagardère a décidé d'arrêter la compétition automobile. II ne faut pas oublier que tous les efforts ont été concentrés jusque là sur le sport prototype pour gagner Le Mans.

Pourquoi n'avez-vous pas étẻ approchẻ par degrandes écuries en F1?
C'est un cercle vicieux, parce que si un pilote ne fait pas de bons résultats, il n'a aucune chance d'avoir une bonne voiture, et sans bonne voiture il ne peut pas avoir de bons résultats! Ce qu'il faut c'est avoir la bonne voiture au bon moment, ce qui ne m'est jamais arrivé Le meilleur exemple récent est le parcours de Sébastien Bourdais, l'un des meilleurs pilotes français, il n'a pas été dans le bon wagon au bon moment, et le train est parti sans lui.

## Quelle est la plus belle victoire de votre carrière?

Chaque première victoire est la plus belle, parce que cela veut dire qu'on a été capable de franchir une étape. La première fois que j'ai gagné avec la Lotus Seven, je me suis dit que j'avais eu peut-être raison d'arrêter la médecine. Ma première victoire en F3, m'a encouragé à continuer. Ma première victoire en F2, a renforcé mon enthousiasme, parce que les choses commençaient à prendre bonne tournure. Cependant, ma plus belle victoire est certainement la première au Mans avec Graham Hill, parce que c'était l'aboutissement d'une décennie d'efforts chez Matra. Une autre course m'a également très marqué. C'était en septembre 1968. Je partageais le volant d'une Matra 630 avec Johny Servoz Gavin, quand une panne d'essuie-glace survint vers 2 h du matin. Jugeant la poursuite de la course impossible mon coéquipier a jeté l'éponge, mais je n'ai pas abdiqué. Sous la pluie et sans essuie-glace, j'ai conduit toute la nuit. Au petit matin, je suis remonté en $2 e$ position devant un public enthousiaste. Hélas, un éclatement de pneu a endommagé la voiture à 2 heures de l'arrivée et nous a contraint à l'abandon.

## Vous êtes-il arrivé d'avoir peur pour votre vie?

On n'éprouve de la peur que lorsqu'on perdu le contrôle

de sa voiture. Tant que je suis encore en train de me battre pour récupérer la voiture, je n'ai jamais peur. Quand j'ai brulé dans ma voiture, elle a commencé par s'envoler. Et à partir du moment où on s'envole dans la ligne droite des Hunaudières sans rail et qu'on sait qu'aucun pilote n'est sorti vivant de ce genre d'accident, les quelques secondes qui s'écoulent, sont un moment un peu délicat. À mon époque, j'ai vu beaucoup de mes amis mourir, donc on savait tous ce qui pouvait nous arriver.

## Comment les pilotes arrivent-ils à lire la vitesse lors de courses aussi rapides que celle du Mans?

Jackie Stewart avait dit quelque chose de très juste et que j'ai vérifié tout au long de ma carrière : lorsque vous montez dans une voiture et que vous n'avez pas d'entraînement, vous voyez les choses en accéléré. Quand vous commencez à être bien entraîné, vous les voyez à la vitesse normale et quand vous êtes surentraîné, vous les voyez au ralenti. Plus vous roulez, plus vous avez le temps d'analyser chaque séquence parce que vous la voyez au ralenti. Quand je remonte dans une voiture de course, il faut que je me réadapte à la vitesse. Au début, on est sans arrêt sur la défensive, ensuite on contrôle et pour finir, on est sur le mode «attaque». Cela dit, le don est

quelque chose d'important et détermine pour une grande part la réussite d'un pilote. D'ailleurs, je ne sais pas pourquoi j'ai été doué plus que les autres pour conduire la voiture dans l'opération Ford jeunesse et pourquoi je suis incapable de remettre correctement une balle dans un court de tennis (rires)

## Comment vous est venue l'idée de créer l'écurie Pescarolo Sport?

À la fin de ma carrière de pilote, j'ai occupé le poste de directeur sportif de la filière ELF, qui formait tous les jeunes pilotes français. Au bout d'un certain temps, ELF a été avalée par Total et la filière a commencé à péricliter quelque peu, avant que le pétrolier ne se rende compte de son intérêt. Comme il ne se passait plus rien d'intéressant dans la filière, j'ai considéré que c'était le bon moment pour créer mon écurie. Alors, j'ai choisi les meilleurs ingénieurs et mécaniciens et nous avons créé l'écurie Pescarolo Sport. Pour commencer nous étions une petite équipe de 5 personnes. L'écurie de base, quand elle fonctionnait bien, tournait avec 15 personnes. Ce chiffre passait à 70 pour les 24 heures du Mans. Nous avons réussi à gagner deux fois le championnat «Le Mans Series» et obtenu trois podiums consécutifs aux 24 heures du Mans.

## Quelles difficultés avez-vous affrontées en tant que patron d'écurie?

Notre problème a été le manque de moyens pour fonctionner correctement. Toutefois, le plus grave a été le problème des équivalences, qui a surgi avec l'introduction des moteurs diesel dans le championnat. Nous avons été condamnés par le règlement technique à faire de la figuration .Il est évident qu'il est déjà très difficile pour une petite écurie telle que la mienne de battre des grands constructeurs, mais si en plus, on leur donne un avantage supplémentaire, cela devient inacceptable. II existe un projet qui devrait permettre pour 2014 de revoir un peu les choses, du moins, je l'espère. Ce serait en tout cas dans l'intérêt de tout le monde. Un championnat du Monde avec deux ou trois constructeurs et plus personne derrière ne serait pas viable.

Parlez-nous de votre passion pour le pilotage des avions
Je voulais faire une carrière de pilote de chasse. Le jour de mes 16 ans, j'avais obtenu le premier et le second degré de pilotage avion. J'allais en mobylette au terrain d'aviationetj'avaisledroitd'emmenerquatrepersonnes dans mon avion! J'ai toujours continué à voler. Un jour au Dakar, j'ai fait la connaissance d'un pilote de ligne d'Air France qui s'appelait Patrick Fourticq. II est devenu mon coéquipier au Dakar et moi je suis devenu son copilote dans tout ce que nous avons entrepris en avion. Nous avons constitué une équipe de course en ULM et nous avons tout gagné. C'était les débuts de I'ULM en France. Nous avons gagné le tour de France et nous avons établi un record Paris- Londres en ULM. Depuis, nous sommes passés en course d'avions et nous avons battu, aux commandes d'un Piper Malibu

# Mooss Entretien du mois 

## HENRI PESCAROLO

HENRI CCEUR DE LION

le record en monomoteur Los Angeles-New YorkParis. Notre record New York-Paris en 14 heures et 2 minutes avec un moteur à pistons tient toujours. Et comme les retombées en ont été fabuleuses, le groupe Moët et Chandon qui nous finançait, nous a donné les moyens de faire mieux. Nous avons alors battu en juin 1987 avec le même avion que lui, un Lockheed 18 datant des années 30, le record établi par Howard Hughes sur un tour du monde, en 88 heures et 49 minutes. Le même avion a été engagé par ELF sur la Route de la vanille, course aérienne commémorative de la naissance de Roland Garros, entre Paris et lîlle de La Réunion. L'équipage était composé de Patrick Fourticq, Patrick Baudry et moi-même.
Notre ambition ne s'est pas arrêtée là, puisqu'on a préparé quelque chose de beaucoup mieux. Malheureusement, la loi Barzac, qui a subitement interdit le sponsoring alcool, nous a coupé les ailes. Nous avons perdu tous nos budgets du jour au lendemain. Notre projet était d'établir le record sur un tour du monde, en passant par les deux pôles en suivant le méridien de Greenwich.

Parallèlement, j'ai créé la Fédération française d'hélicoptère et j'ai créé l'équipe de France d'hélicoptère, dont je faisais partie. J'ai fait trois championnats du monde et j'ai été une fois champion de France. C'est une compétition organisée sous la houlette de la Fédération internationale de giraviation et qui comprend cinq épreuves : navigation, maniabilité, etc. Cela simule de vrais travaux aériens en hélicoptère et sans GPS.

## Avez-vous d'autres occupations?

Quand j'étais jeune, je faisais du judo, non pas au niveau national mais en inter-clubs. J'ai arrêté quand j'ai démarré la course automobile, de peur d'avoir un problème physique qui m'empêcherait de conduire. En effet, un pilote de course doit être un sportif de haut niveau, il fallait donce être en forme. J'ai donc continuéà m'entraîner, mais sans prendre de risques musculaires ou articulaires. Par ailleurs, je suis agriculteur. J'ai une ferme en Seine et Marne que j'ai reprise quand j'ai commencé à moins conduire. Je m'en occupe entre les courses pour recharger mes batteries. J'aime beaucoup la nature et au plus fort de ma carrière, j'aimais m'isoler au vert. C'est là ma manière de me ressourcer.

Je suis également passionné de chasse. Ce que j'aime, c'est me balader tout seul dans la nature avec mon chien.


## Motors




> La Stratos est d'abord et avant tout un design original. Son coṛps épuré «en coin", compact et large, fascine. La carrosserie englobe en un volume unique le capot, l'habitacle et le compartiment moteur, et n'emprunte à la Fulvia que son moteur.

Avec une carrière de la Fulvia en rallye qui commence à s'essouffler en partie, à cause de son architecture moteur avant-propulsion dépassée, il était temps de penser à la relève. D'oũ le projet original pour l'époque de construire un modèle totalement nouveau en un nombre d'exemplaires assez important, dans le seul but de le faire homologuer pour la compétition. Il répondra au nom de Stratos, qui signifie «Objet étrange venu d'ailleurs». Apparue dans une période difficile de l'histoire de Lancia, la Stratos va grandement contribuer à redorer l'image de la marque.

Pour ce faire, maître Marcello Gandini, encore à ses débuts et à qui Bertone a laissé carte blanche, réalise la Stratos HF, une GT à moteur central. En raison de la charge de travail de Lancia et d'effectifs réduits, des consultants sont appelés pour participer à la mise au point de la voiture. Ainsi en est-il de Gianpaolo Dallara, l'ingénieur quia participéà lacréation de la Lamborghini Miura, et de Mike Parkes, ancien pilote Ferrari. Cette berlinette biplace à moteur central atterrit au salon de Turin de 1970, où elle vole la vedette aux autres nouveautés.

La Stratos est d'abord et avant tout un design original. Son corps épuré «en coin», compact et large, fascine. La carrosserie englobe en un volume unique le capot, I'habitacle et le compartiment moteur. De conception entièrement nouvelle, la nouvelle Lancia n'emprunte à la Fulvia que son moteur: La structure consiste en une coque autoportante en acier, sur laquelle est montée une carrosserie en fibre de verre. Pour des raisons d'ordre pratique, le design osé du concept car de Gandini a été adouci. La hauteur gagne 25 centimètres et la voiture est dotée de portières classiques et d'un pare-brise enveloppant.

Côté motorisation, la Stratos est dotée d'un V6 Dino Ferrari, qui a trouvé place dans son très court empattement ( 2,18 mètres). Ce 2,4 litres à quatre arbres à cames en tête reçoit trois carburateurs Weber double corps. Avec 190 ch à $7.400 \mathrm{tr} / \mathrm{mn}$, il permet à la Stratos d'accrocher les $230 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$. Compacte avec une longueur n'excédant pas les 3,71 mètres et ultra légère (980 kilos), la Stratos allie la maniabilité d'un kart à une tenue de route impressionnante.

Conçue avant tout pour la compétition, la Stratos a été la première voiture conçue en vue des rallyes internationaux, ce qui lui a permis de dominer la concurrence, qui, à l'époque, s'appuyait sur de simples adaptations de versions initialement prévues pour l'usage routier. Lors des années 1972 et 1973, la Stratos participa à plusieurs rallyes, dans la catégorie Groupe 5 en version prototype. À partir de 1973, la Stratos a été produite en 401 exemplaires commerciaux, étape nécessaire pour l'homologation de sa version de rallye qui est entrée en scène en 1974. La version de course


## Compacte avec une longueur

 n'excédant pas les 3,71 metres et ultra légère (980 kilos), ce 2,4 là quatre arbres à cames en tête reçoit trois carburateurs Weber double corps. Avec 190 ch à 7.400 tr/mn, il permet à la Stratos d'accrocher les $230 \mathrm{~km} / \mathrm{h}$.
## À partir de 1973, la Stratos a été produite en 401 exemplaires commerciaux, étape nécessaire pour


> l'homologation de sa version de rallye qui est entrée en scène en 1974. La version de course a bénéficié de modifications du moteur, qui voit sa puissance passerà 280 chevaux, puis à 480 chevaux avec turbocompresseur.
a bénéficié de modifications du moteur, qui voit sa puissance passer à 280 chevaux, puis à 480 chevaux avec turbocompresseur. Cette dernière évolution, autorisée uniquement dans le Groupe 5, n'a jamais égalé en fiabilité les concurrentes de l'époque, non suralimentées.

Malheureusement, ce chef-d'œuvre ne bénéficiera pas de toute l'attention qu'il mérite de la part d'un constructeur absorbé par d'autres projets. Ainsi, la Stratos connaîtra une carrière commerciale des plus discrètes et sa rentabilité financière ne sera pas à la hauteur des attentes. En revanche, la Stratos se rattrapera en course où elle s'imposera rapidement et sa domination en rallye sera absolue.

La compacité, la légèreté et le bon équilibre grâce à son moteur transversal central arrière ont permis à cette Lancia dévergondée d'accumuler les distinctions en course. Elle remportera ainsi trois titres consécutifs du Championnat du monde des rallyes (1974, 1975 et 1976), et du Championnat d'Europe des rallyes (1976, 1977 et 1978) dont deux avec le français Bernard Darniche, en plus du Championnat d'Italie des rallyes à quatre reprises (1976, 1977, 1979 et 1980), ainsi que ceux de France et d'Espagne. Cette success story aurait pu durer plus longtemps si Lancia n'avait pas décidé de retirer son modèle au profit de la Fiat 131 Abarth, pour des raisons de politique commerciale. Cela dit, la Stratos est restée une voiture très compétitive aux mains d'écuries privées, malgré les changements dans la réglementation des rallyes: sa dernière victoire a été remportée en 1981 au rallye du Tour de Corse, avec Bernard Darniche. En Espagne, elle permet au Prince Jorge de Bagration de remporter le titre national à deux reprises.

Désengagée des rallyes, la bombe de Lancia continue d'arpenter les circuits, notamment d'endurance, à travers deux Stratos «Silhouette» à turbocompresseur. Cette expérience pas très probante a vu l'italienne s'incliner très souvent face aux redoutables Porsche 935. II est à noter que ces deux exemplaires ont aussi participé au Tour de France automobile et au Tour d'Italie automobile, remportant la victoire dans cette dernière course en 1976. L'un des deux exemplaires connaîtra, toutefois, une fin funeste due à son embrasement sur le circuit de Zeltweg à la suite de problèmes de refroidissement. Le second a gagné à nouveau le Giro puis a été envoyé au Japon en vue de participer au Fuji Speedway Based Formula Silhouette Series, mais il n'y a finalement pas couru. II a été finalement acheté par la Matsuda Collection, puis par le collectionneur de Stratos Christian Hrabalek, à l'origine du projet Fenomenon.

La Stratos a par ailleurs eu une carrière cinématographique assez dense, puisqu'elle a été visible dans certains films, dont Moonwalker en 1999


## Motors

 Monte-Carlo en 1978.
Au final, seulement 492 unités de ce modèle ont été construits, en plus des trois prototypes de mise au point, rendant du coup la Stratos très rare et très recherchée.

En 2005, au Salon de Genève, la société britannique Fenomenona présenté unconceptrevisitédela Stratos, un projet qui n'a malheureusement pas vule jour. Cette tentative a été relayée par Lancia, qui devait sortir une nouvelle Stratos équipée du V8 de la Ferrari F430 en 2010. Finalement, c'est un groupe de mécènes, sous la houlette de Michael Stoschek qui a près avoir racheté à Lancia le nom Stratos a créé la marque New-Stratos et le modèle du même nom. Le châssis de la New Stratos, dessiné par Pininfarina, est une plateforme de Ferrari 430 Scuderia dont l'empattement a été raccourci de 20 cm et le moteur porté à 540 ch . Ce nouveau modèle
se distinguait par ailleurs par un arceau intégré pour augmenter la rigidité. Pour le moment, un unique modèle a été produit, celui commandé par Michael Stoschek himself. Mais l'homme ne cachait pas son ambition d'en réaliser une petite série pour un prix unitaire dépassant les 500.000 €. Si beaucoup de collectionneurs nantis se sont bousculés au portillon, le patron de Ferrari a fait savoir qu'il n'était pas chaud pour un tel projet. Luca di Montezemolo qui avait luimême fait quelques tours du circuit de Fiorano au volant de la New Stratos, semblait conquis en laissant son autographe sous le capot de la belle, mais il n'était toutefois pas décidé à la revoir à nouveau arpenter les routes.


Pour sa part, le designer Pininfarina qui r'a pas caché son enthousiasme pour le projet, s'était dit prêt à réaliser d'autres modēles, à la condition que Ferrari donne son accord. Un voeu que Maranello ne semble pas vouloir exaucer. Pour sortir de l'impasse, et arriver à produire une série limitée de cette New Stratos, les responsables du projet affirment dialoguer actuellement avec différents ateliers afin de trouver une entreprise prête à réaliser une telle production, indépendamment de Ferrari.

Avec seulement 492 modèles, la Stratos est une voiture très rare, dont la cote très soutenue sur le marché de la collection s'explique par son passé prestigieux en rallye et sa plastique originale. Faire revivre un tel modèle par des passionnés nostalgiques devrait ravir des centaines de milliers d'amateurs de parle monde.

## Motors <br> Moto Nouveautés



Arrivée en 2004, la Kawazaki 2750 a vite connu un succès retentissant, grâce à son exceptionnel rapport prix / prestations. Pour faire perdurer une telle réussite, un nouvel opus vient de voir le jour, baptisé Z800.

Baséesur le châssis de laZ750 R lancéeen 2011,laZ800 ne renie pas l'héritage de sa devancière, en continuant d'opter pour le style «Manga». Son regard gagne en agressivité à la faveur d'optiques multi-facettes, avec un pincement sur le milieu et une association de deux coloris sur les plastiques quil l'entourent. Cet ensemble est aussi placé plus bas que surla précédente 750 . Idem pour l'emplacement des larges ouïes du réservoir et des protections du radiateur, qui protègent désormais mieux des projections d'eau.
Entièrement numérique, le compte-tours est représenté par un barre-graphe sur l'écran LCD au centre. Les deux écrans latéraux sont symétriques.

On y trouve l'heure, la jauge, l'autonomie restante et la consommation moyenne. Le guidon est plus droit pour une position plus à l'attaque, avec des appuis un peu plus importants.

Pour marquer davantage l'identité de son modèle à succès, Kawasaki a cru bon d'apposer le motif "Z" à différents emplacements de la moto dont la selle du pilote et le feu arrière avec deux $Z$ antagonistes à LED! Cette poupe s'affine et gagne en hauteur pour davantage porter la moto sur l'avant. Conséquence, une position au guidon légèrement plus sur l'avant, qui

amplifie les appuis et permet d'inscrire plus facilement la machine dans les enchaînements de virages
Au final, on ne peut que saluer le dessin de cette $Z$, qui exploite au mieux le style Manga. On aime ou on n'aime pas, mais le style ne manque pas d'originalité.

Au chapitre technique, le quatre pattes passe de 748 à $803 \mathrm{cm3}$ par l'augmentation de l'alésage. L'admission a été également travaillée avec celle des cylindres 1 et 4 plus courte que celle des 2 et 3 . Ainsi revu, le moteur offre plus de puissance et de couple sur toute
sa plage de fonctionnement, ainsi que des valeurs de puissance et de couple en hausse de 7 chevaux et 5 Nm respectivement.

Equipée d'une fourche et d'un amortisseur réglables en détente et précharge, la Z800 ne devrait avoir aucun mal à faire oublier le comportement un tantinet pataud de sa devancière.
Pouvant recevoir l'ABS en option, la japonaise dispose d'un freinage avec des étriers 4 pistons qui n'est certainement pas de trop pour arrêter une masse importante de 229 kg .

## L'Homme

## Montre

# GP GIRARD-PERREGAUX CINRAGE19KAXXI 

> Bien avant que le vintage n'envahisse toutes les tendances, Girard-Perregaux imaginait une collection inspirée par les formes d'une de ses montres de style Art Déco de 1945. détails.
> Ce modèle classique et intemporel de la Marque GirardPerregaux, au poignet de fins connaisseurs dans le monde entier, se distingue par son élégance indéniable.

Les codes du design de la gamme Vintage 1945, qu'il s'agisse du cadran ou de la boîte, sont très typés Art déco. Alors que le profil du boîtier est courbe, ses flancs brossés sont droits et ses arrêtes arrondies.
Le boîtier se prolonge par des cornes anguleuses et un bracelet en alligator agréable à porter.
Les dimensions de ce chronographe sont généreuses, mais la forme de la montre le rend très confortable au poignet.
Le boîtier brossé de cette Girard-Perregaux est coiffé d'une lunette en acier poli, qui met en valeur le cadran, conçu lui aussi dans le plus pur style Art déco.
Les aiguilles s'intègrent parfaitement dans le style du cadran. Dauphines pour les heures et les minutes, bleuies pour les secondes et le chronographe, elles apportent élégance et classicisme dans le dessin général.
Dernière petite touche discrète de couleur qui vient rehausser l'ensemble, les trois index à midi des souscadrans et la date sont en rouge. Pour ce qui est des finitions du cadran, Girard-Perregaux joue la carte de la finesse et de l'alternance des traitements de surfaces.
La partie périphérique du cadran entourant le chemin de fer est brossée verticalement. Contrastant avec cette finition, la partie intérieure est poudrée. II en ressort de subtils jeuxde lumière entre ces deux parties,
auxquelles les sous- cadrans concentriquement guillochés se joignent avec bonheur.
Côté mécanique, Girard-Perregaux s'appuie sur sa maison mère, le groupe Sowind, pour la conception et la réalisation de calibres exclusifs. En son sein, le calibre manufacture à remontage automatique GP03300 se plaît à mesurer les temps courts avec la précision qui sied aux plus grands.
Il dispose d'un remontage automatique sur roulement à billes en céramique développé par la marque.
Un tel système permet de se passer de lubrification sur cette partie du mouvement, en garantissant une meilleure efficacité de remontage et une meilleure durabilité. La complication est ajoutée par le biais d'un module chronographique situé côté cadran, invisible par conséquent par le fond transparent et qui explique par ailleurs le décalage entre la couronne et les poussoirs du chronographe, situés plus bas que celleci.

Avec ce chronographe Vintage 1945 XXL, GirardPerregaux trouve un bel équilibre dans une montre qui se révèle très confortable malgré sa taille «moderne» et simple, sans être ennuyeuse.
Une belle alternative pour qui cherche une montre originale, mais classique et très élégante.


## L'Homme <br> Hôtel \& Resort

par Antoine Delmas

## Mazagan Villas



## A 90 km au sud de Casablanca, face à l'océan, dans un écrin grandeur nature, au coeur de la plage d'El Haouzia, le très spectaculaire resort marocain, Mazaga, a ouvert ses portes, en octobre 2009. <br> Les villas témoins de la station balnéaire accueillent, depuis début mai 2010, les visiteurs adeptes du bien-être signe Mazagan.

Les villas Mazagan sont situées au cœur du site d'El Haouzia et respectent sa vocation écologique, avec une très faible densité : 67 villas sur 247 hectares. Ces maisons proposent des volumes généreux en version 3,4 et 5 chambres, de type californien ou contemporain. Les résidents retrouvent calme et tranquillité en plus d'un accès immédiat et privilégié aux installations et prestations de la station balnéaire.

Créées par l'architecte marocain Jamal Lamiri Alaoui, ces luxueuses et vastes villas sont conçues dans un design exquis, que l'on ne trouve nulle part ailleurs au Maroc !

Chaque villa se dresse comme un chef d'œuvre unique et participe à l'harmonie de l'ensemble.
Elle dispose de sa propre piscine et d'un espace vert paysager, offrant des vues panoramiques sur la mer et le parcours de golf. Les larges baies vitrées consacrent la vocation panoramique et ajoutent à la générosité des espaces.

Les villas ont été conçues de façon à optimiser les vues sur l'océan, ainsi que sur le parcours de 18 trous, dessiné par Gary Player et à conférer la plus grande intimité aux résidents. De multiples endroits
de vie, à l'intérieur comme à l'extérieur, ainsi que des installations de détente et de relaxation, complètent cette offre prestigieuse.

Faire donc partie des résidents du Mazagan Beach \&Golf Resort, c'est aussi vivre au cœur d'un resort magique et profiter de toutes ses activités. Le site profite d'une plage de 7 km , qui offre aussi plusieurs possibilités, comme des promenade à cheval, des plongées dans les vagues vivifiantes de l'Atlantique, de nombreuses activités nautiques, telles que surf, jet-ski, planche à voile, quad, buggy...

L'offre sportive est également très étoffée: centre nautique, tir à l'arc, paint ball, académie de golf, des soirées musicales pour touts les goûts. Le choix est donc multiple, à l'image des différents restaurants du resort.

Ces villas témoignent, avec élégance et sobriété, d'un design et d'une architecture singuliers, qui donnent un aperçu sur la variété des possibilités d'aménagement offertes. Le tout, sous une seule et même finalité : <émerveiller le client», la devise de Kerzner à travers le monde.


## L'Homme

# Sportd'elite <br> par Lina Mouafak 

# Rolex Sydney-Hobart Yacht Race 

Considérée en Australie comme l'un des plus grands événements sportifs du pays et au bénéfice d'une réputation mondiale, la Rolex Sydney Hobart Yacht Race est une icône de la voile.

Sydney Hobart est une course à la voile partant de Sydney chaque 26 décembre et se terminant à Hobart, pour une distance d'environ 630 milles.

La Rolex Sydney Hobart a été inaugurée en 1945. Imaginée-à Forigine comme une croisière, thistoire raconte que John illingworth, un officier de la Marine britannique-qui avait partielpé à la Fastnet en 1937 . caccepté d'y premdre part à condition que les cultres participants «en fasse une course». Cest dailleurs पui qui a remporté la Sydney-Hobart inaugurale avee son bateau Rani. Personne à l'époque n'avait imaginé que cette course de 628 milles natiques allait fouminir
a Mhemisphère sud sa plus belle régate, capable-de Fivaliser avecla. Rolex. Fastnet. Celte épreuve annuelle est organisée par le Cruising Yachteclub of Australiaet Rolex s'y est associee en 2002.

Depuis sá création en 1945, la Sydney Hobart s'est développée pouk devenir une des plus grandes régates au monde. Au fil dés années, elle a attiré des hommes politiques, des magnats des affaires des légendes sportives et lélite des-talents de la voile, tout en restant fidèle à l'esprit de ses fondateurs, qui souhaitaient mettre à lépreuve des équipes formées d'amateurs entraînés et passionnés. Les récentes éditions ont accueilli une flotte intermationale denviron80 bateaux. En 2012, pour fêter le 68e anniversaire de la régate, on a accueillides voiliers en provenance-du
Japon, de Lithuanie et de Nouvelle-Zélande, aux côtés Japon, de Lithuanie et de Nouvelle-Zérande, aux côtés de représentants de chacun des États australiens.

La flotte est constituée en majorité de sloops. monocoques à un mât équipés d'une grand-voile et d'un seul génois, auquel s'ajoute un spinnaker aux allures portantes. Larchitecte naval née-zélandails. Bruce Farr detient le record des constructeurs, avec 15 bateaux victorie $x$ concus dans ses bureaux
La course se déroule dans le détroit de Bass, séparant Thle principale australienne de la Fasmanie, ainsi que sur les eaux du Pacifique sud qui te bordent immedratement al lest, réputés pour leurs conditions de vent et de mer difficies et biem que la course ait lieu pendant lété atistral, les abandons ne sont pas rares. En effet, luedition 1998 a-été endeuillée-par la disparition de six équipiers appartenant à trois équipages différents. Cinq bateaux ont coulé au cours d'in fort coup de vent non annencé. Seuls 44 des 115. concurrents sont parvenus à rallier Hobart suite à cela, les timites dèage et d'expérience peurles equipiers furent relevees lia commission ctrargée d'enquêter sur les causes du drame a émis des critiques tant à propos de loorganisation de la course que du Bureaus australien de la météorologien "nanerens. Réputee pour son exigence el frequemment sujette à des conditions méteorologigues extrêmes,ceclassique est souvent compare ausexMont Everest de la voile
Lévenement possede une riche histoire, qui fait paitie intégrante du sport australien et des annates de la voile mondiale, Un vrai plaisir qui tient en haleine des =millions de téléspectateurs à travers lemonde!


# Lifestyle 

# HOYODE MONIEREY 

EDICURE DE LUXE

Après les fameux Épicure
Especial, Epicure No. 1 et No. 2, Habanos a encore fait fort avec un nouveau module distribué seulement dans les boutiques «La casa del habano », le Hoyo de Monterrey Epicure de luxe.

> Son format attractif pour les fumeurs expérimentés l'est également pour ceux qui veulent découvrir les Habanos pour la premiere fois.


Ce nouvel Habanos est un Mágicos qui, avec un cepo de 52 pour une longueur de 115 mm , possède des dimensions parfaitement adaptées à une dégustation intense, dans un court espace de temps. Le format Mágicos a été créé pour la ligne Maduro 5 de Cohiba et a été proposé pour la première fois aux aficionados en 2007. Il aura fallu attendre 2011 et que trois importateurs aient le flair de proposer cette vitole en tant qu'édition régionale pour découvrir le Mágicos dans d'autres marques de Habanos. Le El Rey del Mundo NL No. 1 pour les Pays-Bas, Le Quai d'Orsay Embajador pour la France et bien sûr le Ramon Allones Especiales pour la Suisse ont tous rencontré un fort succès dans leurs pays respectifs.

Son format attractif pour les fumeurs expérimentés l'est également pour ceux qui veulent découvrir les Habanos pour la première fois. De plus, le mélange de tabac, propre à la marque Hoyo de Monterrey, facilite d'autant plus la découverte des Habanos à travers un mélange alliant légèreté et délicatesse.

Le Hoyo de Monterrey Épicure de Luxe, cigare fait main à tripe longue, est réalisé à partir de tabacs de
la meilleure région tabacole de Cuba, en l'occurrence la Vuelta Abajo.
C'est d'ailleurs au coeur de cette région, sur le terroir de San Juan y Martinez, que se situe le terroir d'adoption du tabac cultivé par Hoyo de Monterrey. À la mort de José Gener en 1900, la manufacture Hoyo est la plus vaste de Cuba. On y compte plus de 300 employés, qui s'affairent chaque année à créer plus de 50 millions de cigares très bien élaborés et qui ne souffrent que très rarement de défauts communs.

Petit avec ses 115 mm , mais costaud avec un cepo de 52 , voici un beau Magicos, qui promet une savoureuse dégustation. Il est vendu exclusivement dans les boutiques de «La casa del Habano», en bô̂tes de 10 cigares.

## SAMSUNG <br> Galaxy Camera

La Galaxy Camera de Samsung est enfin disponible au Maroc! Ce nouvel appareil photo numérique fonctionnant sous Android 4.1 et équipé d'une connectivité étendue comprenant le Wifi, la 3G et la 4G, dispose d'un zoom optique x21 et d'un processeurultrarapide quad-core et HD Super Clear LCD de 4,8 pouces, grâce auxquels l'utilisateur accède non seulement à un mode photo contenant plusieurs fonctions et effets, mais aussi à une interface Android comparable à celle d'un smartphone.


## VUE WATCH

## By Yves Behar x Issey Miyake

Issue de la collaboration entre le designer Yves Béhar, dont le studio Fuseproject est basé à San Francisco, et le styliste japonais Issey Miyake, la montre Vue est une très belle montre bracelet, à la fois sobre et minimaliste, qui propose une nouvelle manière de lire I'heure en faisant apparaître et disparaître les chiffres sur le cadran.

## FLITZ <br> Foot-Powered Bike



Repéré dans le cadre des «James Dyson Award», le fameux concours international de design organisé par la célèbre marque d'équipements électroménager, un petit clin d'oeil pour le très étonnant « Fliz Foot-Powered Bike », un surprenant concept de vélo totalement dépourvu de pédalier et autre système de transmission, fonctionnant grâce au mouvement de trottinement de l'utilisateur, qui est accroché au cadre à une sorte de harnais.

## KINGSTON Une clé USB 1 To



Kingston joue gros, et présente une toute nouvelle clé USB, I'HyperX Predator, embarquant pas moins de 1 To d'espace de stockage!
Le constructeur assure que sa clé va disposer de vitesses de lecture et d'écriture respectives de $240 \mathrm{MB} / \mathrm{s}$ et $160 \mathrm{MB} / \mathrm{s}$. Sa sortie est prévue dans le courant du premier trimestre 2013 à un prix évidemment relevé. Si le prix en question n'a pas évoqué officiellement, il faut savoir que la version 512 Go de l'HyperX Predator sera vendue $1750 \$$. Et la 1 To?


## MONTEGRAPPA

 Coffret Batman CollectorMontegrappa et la Warner Bros nous présentent des objets de collection basés sur la licence Batman. Citons par exemple les stylos (plume et à bille) marqués de l'année 1939, année à laquelle Batman est apparu pour la première fois. Et donc, ces stylos vont jouir d'un corps en aluminium, d'une finition en noir anodisé et d'une touche d'or 18 carats.
|| est également question d'une montre-bracelet (acier inoxydable 42 mn , waterproof à 5 mètres de profondeur) mais aussi de boutons de manchettes élégants (décorés d'un logo Batman en 3D).
Parlons prix maintenant : il vous faudra compter $3350 \$$ pour le Batman Fountain Pen, 2 600\$ pour le Batman Roller Ball, 5 695\$ pour l'ensemble Batman Set Fountain Pen + Watch + Cufflink et enfin $4945 \$$ pour le Batman Set Roller Ball +
 Watch + Cufflink.




Le circuit organise sa première compétition internationale en 1947, pour une course de voitures de Grand Prix (ancêtre de la Formule 1). II est géré par la société de Sanson jusqu'en 1954, date à laquelle il sera cédé à la ville de São Paulo pour un montant symbolique.
En 1957, la piste est divisée en deux parties. L'une consiste en un anneau extérieur de 3.205 mètres pour les courses de haute vitesse, l'autre, d'une piste plus sinueuse.
Fin 1967, le circuit est fermé pour rénovation et rouvrira en mars 1970. En 1971, des aménagements supplémentaires sont nécessaires pour mettre le circuit aux normes. La première course de Formule 1 s'y tient en 1972. Elle est gagnée par le pilote argentin Carlos Reutemann. La première épreuve du Grand Prix du Brésil, incluse au Championnat du monde de F1 de la FIA, s'y tient en 1973, elle est gagnée par Emerson Fittipaldi, un pilote brésilien.
Dans les années 1980, le circuit perd le Grand Prix du Brésil, qui est organisé sur le circuit de Jacarepaguá, à Rio de Janeiro, de 1981 à 1989. En 1985, le circuit prend le nom du grand pilote brésilien de F1 José Carlos Pace, qui a perdu la vie dans un accident d'avion en 1977.


En 1989, d'importants travaux y sont effectués. On construit de nouveaux stands, une tour de contrôle, et la longueur de la piste est réduite à 4.325 mètres. La course de F1 revient en 1990 et s'y est déroulée sans interruption jusqu'à aujourd'hui.
C'est d'ailleurs sur ce circuit qu'en 2006, le septuple champion du monde Michael Schumacher y participe à son dernier Grand Prix, avant sa retraite sportive. Il finit quatrième de la course, au volant d'une des monoplaces de la Scuderia Ferrari.
Ce circuit est l'un des rares à tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. La course commence devant la section Tribunas et continue
sur une portion droite assez longue, avant d'arriver dans les «S do Senna», un gauche/droite en dévers suivi de la «Curva do Sol», un grand virage à gauche. Cette première succession de virages est considérée comme extrêmement difficile, puisque chacun possède un angle, un rayon, une longueur et une inclinaison différents. Les virages se succèdent sur ce circuit, I'un plus difficile que l'autre, plus long, ou plus court, mais c'est ce qui fait la particularité de l'Interlagos! Très éprouvant pour les pilotes, ce tracé a l'avantage de garantir au public un spectacle exceptionnel.

par Antoine Delmas

## M.Z. Lecomte

## 1935 ( France )

Né à Sotteville Lès Rouen en 1935 Disparu le 11.09.2011.
Diplomé des Beaux-Arts de
Rouen.
Professeur honoraire d'Arts
Plastiques.
Chevalier dans l'ordre des palmes Académiques.
Grand Prix de l'Art du Festival Automobile de Chamonix en 1987 Peintre officiel des 24 Heures du Mans.
445 articles de presse en France et à l'étranger.
Plusieurs dizaines de sujets
télévisés en France et à l'étranger A collaboré régulièrement avec les grandes firmes et les écuries automobiles,
des agences de publicité et des entreprises.
Associé à plusieurs éditions d'ouvrages.



```
DE L'OUES
```



## 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 CHĖQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition

## Alfa Romeo Giulietta et Mifio, mieux que des mots, eschyenous.

## ALFA ROMEO GIULIETIA A PARTIR DE 240000 DHS ALFA ROMEO MITO A PARTIR DE 198000 DHS

Vivez l'expérience de conduite la plus mythique à bord de nos véhicules les plus excepionnels : ALFA ROMEO MITO et CIULIETTA. Profitez de toute la performance litalienne au service de la technologie et du raffinement esthétique et ergonomique.
Ainsi, grâte à la boîe automaiquue Alfa TC à double embrayage, changez de rapports de manière rapide et précise aussi bien en mode automatique que séquentiel. Puissants et écologiques, nos moteurs vous procurent un plaisir de conduite sans limite associé à une nette réduction de la consommation de $\mathrm{CO}_{2}$.
La gamme ALFA ROMEO vous assure des conditions de conduite optimales, grâce au sélecteur Alfa D.N.A ef à ses modes de conduite : Dynamic, Normal et All Weather.
ALFA ROMEO, des voitures qui s'illustrent par un design harmonieux ef une touche de sporivivié italienne indéniable.


SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.

Alfa InfoMore ${ }^{N}{ }^{\circ}$ ECO OBOT1001920


[^0]:    Accédez à l'état d'esprit du luxe.

[^1]:    Directeur général et de la publication Ahmed Kseibati Directeur Associé Mohamed Alaoui Mrani Rédaction Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf 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. : 0522364869 - Fax : 0522369931 www.gentlemendriversmag.com
    gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - Dépot légal 2010 PE 01120-ISSN en cours

[^2]:    $1^{\text {re }}$ édition du «Grand jeu concours Shell»
    Du 22 octobre au 15 décembre 2012, Vivo Energy Maroc a organisé le « Grand jeu concours Shell», qui a rencontré un certain succès auprès du public, puisque ce sont plus de 300.000 participations qui ont été enregistrées. Pour participer, il fallait juste effectuer un achat de carburant ou lubrifiant supérieur ou égal à 150 dirhams dans l'une des stations-service participant à l'opération pour se voir remettre la carte de participation. Le client devait par la suite gratter cette carte pour découvrir un code de participation unique, et répondre correctement à la question figurant sur celle-ci. Le code et la réponse ( $\mathrm{A}, \mathrm{B}$ ou C) devaient alors être envoyés par SMS au 3104 pour valider la participation et tenter de remporter le grand prix du concours. À la clé, une centaine de lots à gagner, notamment, 20 cartes carburant Shell Card, 80 tablettes

