

# Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



## JEAN-NOËL LANCTUIT

UN GENTLEMAN  
AUX MULTIPLES FACETTES

**Porsche Panamera**  
Platinum Edition p.40  
La haute couture by Porsche

**Jaguar**  
KF-RS p.44  
Haute voltige

**Audi**  
RS6 p.50  
TGV Transalpin

**Jaguar Type C** p.82  
Le félin du Mans



## Édito



Ahmed Kseibati

Les mauvaises habitudes.

L'année 2013 démarre, et avec elle la sempiternelle rengaine qu'elle sera catastrophique pour le marché de l'automobile qui va connaître une totale déroute avec une chute catastrophique des ventes.

Ce discours alarmiste, on commence à bien le connaître, puisque les pseudo-experts économiques ne cessent de le seriner sur les terrasses des cafés et dans les salons chics.

Eh bien moi, faisant partie du commun des mortels, ne possédant aucune expertise macro-économique ou des finances publiques, je vous dis qu'il faut qu'on arrête de nous intoxiquer avec ces rumeurs totalement délirantes.

Il est vrai que nous ne sommes pas la Suède ni l'Allemagne, mais nous possédons une stabilité politique que beaucoup nous envient et un roi vaillant, volontaire et visionnaire. Il nous suffit de retrousser nos manches et de travailler et nous pourrons soulever des montagnes. Cela dit, je vous souhaite une bonne lecture.

## Luxe Radio Mobile 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 alliant mode, architecture, musique et art... une symbiose entre fonctionnalité et esthétique. A l'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 février 2013.



Accédez à l'état d'esprit du luxe.





Luxe Radio Mobile Art

Tel. +312 (76) 22 41 4128 - www.luxeradio.ma - MAROC

# Sommaire

## 06 **Motors**

- 06>08 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine  
10>14 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour  
16>18 **Essai** Volvo XC 60 par Ahmed Kseibati  
20>23 **Essai** Lancia Thema par Ahmed Kseibati  
24>30 **ActuEvènement** Porsche Museum par Ahmed Kseibati  
32>36 **ActuEvènement** Hershey Car Show 2012 par Hervé Arnon Demoy  
38>41 **AutoConcept** Lexus LF LC Blue Concept par Youssef Bennour  
42>45 **AutoException** Lamborghini Gallardo Edizione Tecnica par Amal Razine  
46>51 Jaguar XJ Ultimate : Surréaliste par Amal Razine  
52>57 Porsche Cayenne S Diesel : Nouvelle référence par Amal Razine  
58>65 Audi A3 Sportback : Le bon compromis par Youssef Bennour  
Peugeot 208 GTi : Sacré numéro par Amal Razine



## 66

### Entretien du mois **Jacky BERENGER**

>75 L'accro à l'adrénaline par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 76>82 **AutoLégende** Alpina : Le sorcier de la marque à l'ovale bleu par Hamid Benmaarouf  
84>85 **MotoException** Kawazaki Ninja 300 par Lina Mouafak

## 86 **L'Homme**

- 86>87 **Montres** Christophe Clapet Soprano par Lina Mouafak  
88>89 **Culture** 1<sup>er</sup> Festival des musiques à l'image par Lina Mouafak  
90>91 **Sport d'élite** 2<sup>e</sup> édition <International Stunt Championship par Lina Mouafak

## 92 **Lifestyle**

- 92>93 **Cigare** Olivar Royal Coronas par Antoine Delmas  
94>95 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane  
96>99 **Evasion** Circuit Red Bull Ring par Lina Mouafak  
100>101 **Art** John Ketchell par Antoine Delmas

*Gentlemen*  
**DRIVERS**

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar - Laurent Chanut** Impression **Edit** - [www.edit-imprimerie.com](http://www.edit-imprimerie.com) **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2<sup>e</sup> étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931

[www.gentlemendriversmag.com](http://www.gentlemendriversmag.com)

gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours



76



42



94



72



66



62



92



58



38



84



46

## Smeia bat tous les records

L'année 2012 a été une année phare pour le groupe Smeia, importateur exclusif des marques BMW, MINI et Land Rover.

Smeia a en effet réalisé une performance exceptionnelle en enregistrant un record de ventes, le meilleur de tous les temps avec 3013 voitures vendues dont 1566 BMW, 1245 Land Rover et 202 MINI.



### Land Rover : Une ascension remarquable.

Smeia, importateur exclusif de la marque Land Rover au Maroc, a annoncé une forte croissance des ventes pour l'année 2012, représentant de ce fait, une des meilleures performances de ventes nationales, avec des ventes de Land Rover en hausse de 233% par rapport à 2011.

Land Rover a enregistré une solide performance en 2012, avec des ventes à ce jour soutenues par une demande continue pour les véhicules Freelander 2 et Range Rover Evoque, en plus des modèles emblématiques de la marque : Range Rover, Range Rover Sport et Discovery 4.

Cette performance, déjà amorcée en 2011, est le résultat des efforts continus de la marque afin d'offrir à ses amateurs des véhicules innovants et intégrant les dernières technologies automobiles. En effet, l'année qui vient de s'écouler marque un véritable tournant dans la stratégie de Land Rover, avec le lancement du premier SUV compact de la marque. D'autres grands lancements

sont attendus pour l'année 2013, dont notamment celui du tout nouveau Range Rover.

### BMW : Leader du segment premium pour la deuxième année consécutive.

BMW est leader du segment premium au Maroc pour la deuxième année consécutive, 1566 voitures BMW ont été ainsi écoulés en 2012 soit une croissance de 17.22% par rapport à 2011.

L'année 2012 a été marquée surtout par plusieurs événements qui ont fortement contribué à la réalisation de cette performance exceptionnelle, il s'agit notamment du lancement des nouvelles BMW Série 3 et BMW Série 6 Gran Coupé, du restylage des BMW X1 et X6, ainsi que de l'introduction de nouvelles motorisations de très haute performance.

D'autres part la BMW Série 5, a réalisé les meilleures ventes de sa catégorie devenant un véritable best seller national.

Le 2ème semestre de 2012 a vu le lancement en exclusivité sur le marché automobile au Maroc de l'entretien intégré généralisé sur toute la gamme BMW pendant 4 ans. Ce package pris entièrement en charge par Smeia et ses concessionnaires est accompagné d'une garantie étalée sur 4 ans.

## Stratégie de développement du groupe Smeia

Afin d'accompagner cette croissance, Smeia investi plus de 350 MDH dans le développement de son réseau à travers les principales grandes villes du royaume et l'ouverture à Casablanca de son nouveau flagship BMW-MINI courant 2013 représentant la plus grande vitrine d'exposition en Afrique.

D'autres investissements vont suivre avec l'ouverture de nouvelles succursales dans les villes de Fes et Oujda. Smeia œuvrera davantage à mieux satisfaire sa clientèle via l'amélioration continue de la qualité de son service après-vente à travers un plan d'investissement ambitieux.



BMW  
Service Inclusive

[www.bmw.ma](http://www.bmw.ma)



Le plaisir de conduire

# L'ENTRETIEN COMPLET DE VOTRE NOUVELLE BMW EST À 0 DIRHAM.

En achetant une BMW de votre choix, vous êtes d'une part, sûr de faire un investissement rentable et d'autre part, certain d'en profiter durablement car Smeia et ses concessionnaires prennent en charge l'entretien complet de votre nouvelle BMW pendant 4 ans comprenant gratuitement les vidanges moteur avec remplacement des filtres, le changement des bougies d'allumage, des plaquettes et des disques de freins, de l'embrayage et même les caoutchoucs des essuie-glaces.

Vous aussi venez découvrir votre BMW préférée et démarrez l'année en toute sérénité.

## 4 ANS D'ENTRETIEN ET DE GARANTIE OFFERTS SUR TOUTE LA GAMME BMW.

**BMW EfficientDynamics**  
Moins de consommation. Plus de plaisir.

### Smeia

**Importateur exclusif**

47, boulevard Ba Hmad

20300 Casablanca

Tél. : 05 22 41 97 97/98

e-mail : [contact@smeia.com](mailto:contact@smeia.com)

### Réseau Smeia

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

Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40

Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/33

Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

**4**  
ANS

**GARANTIE  
&  
ENTRETIEN**

## Citroën Maroc Ventes records en 2012

2012 est à marquer d'une pierre blanche pour nos importateurs marocains, qui ont battu tous les records cette année. C'est notamment le cas de Citroën, qui a réussi à écouler 6124 véhicules, dont une majorité de voitures particulières importées, faisant ainsi grimper ses ventes de 19% par rapport à l'année dernière. La marque aux chevrons s'est notamment illustrée dans le segment



des ludospaces, puisqu'elle est leader avec près de 3.000 véhicules écoulés l'année passée, soit une croissance de 6% réalisée notamment grâce à la série limitée Berlingo Millenium et Silver. Dans les autres gammes, la Citroën C3 a réussi à afficher une progression de 78%, la C4 également a accru ses ventes de l'ordre de 44%, grâce aux séries spéciales Vitamine et My Way. Pour 2013, la marque compte sur des modèles comme la C-Elysée, sur notre marché, pour faire aussi bien, si ce n'est mieux que l'exercice 2012, qui était exceptionnel.

## MINI Challenge Tirées par les cheveux

S'adressant à un public jeune et branché, Mini compte sur des campagnes de communication plutôt originales pour satisfaire sa clientèle. Cette tendance n'a pas épargné le



marché marocain. En effet, Smeia, importateur exclusif de Mini chez nous, a organisé le MINI Challenge à la corniche de Casablanca. Ainsi les passants ont pu assister à une action marketing non conventionnelle pendant laquelle un homme à la force extraordinaire s'amusa à tracter avec ses cheveux, sur plus de 100 mètres, les différents modèles de la marque à savoir la Hatch, le Countryman et le coupé. Une occasion de découvrir ou de redécouvrir la famille MINI, qui accueillera son 7e membre, le Paceman.

## Marrakech Grand Prix Le programme se précise



Alors que le doute planait quant à la tenue de cette édition du Marrakech Grand Prix, le Maroc a non seulement confirmé pour 2013, mais aussi pour les 3 années à venir. Pour cela, l'association Circuit international Moulay El Hassan a été épaulée par plusieurs ministères. Débutant la saison du Mondial automobile 2013, le Marrakech Grand Prix sera organisé du 5 au 7 avril. Cette année encore, les yeux seront rivés sur le WTCC, dans lequel évolue Mehdi Bennani. Pour la deuxième année consécutive, les Formule 3000 de l'Auto GP feront le show, grâce à des moteurs de 600 ch. Mais ce n'est pas tout. L'organisation a réservé au public une belle surprise, puisque la Série GT Supercars, fera sa première sortie hors Europe à Marrakech, avec des voitures comme la Lamborghini LP600, l'Aston Martin DBS, la Bentley GT3... Pour marquer le coup, c'est Kaiane Aldorino, Miss Monde 2009, qui donnera le départ de cette course exceptionnelle. Les pilotes marocains ne sont pas en reste, puisqu'en plus de la formule Clio RS Cup, plusieurs plateaux FRMSA sont au programme. Pour découvrir les autres surprises de cette édition du Marrakech Grand Prix, rendez-vous le 5 avril prochain.

Audi  
Vorsprung durch Technik



# Audi crée un monde d'avenir.



Découvrez les **“Offres Technologiques”** sur toute la gamme Audi.

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

*Audi garantit 3 ans tous ses véhicules\*.*

[www.audi.ma](http://www.audi.ma) - [info@audi.ma](mailto:info@audi.ma) - [info-sav@audi.ma](mailto:info-sav@audi.ma)



## Renault Maroc Leader du marché, il compte le rester en 2013



Le groupe Renault Maroc, à travers ses deux marques Dacia et Renault, domine incontestablement le marché marocain. Le groupe doit cette performance tout d'abord à Dacia, qui a enregistré plus de plus de 80% de parts de marché sur le segment B des berlines tricorps, avec plus de 27.000 véhicules écoulés en 2012. Avec le Duster, la marque roumaine s'est placée au premier rang dans le segment des SUV, avec 7.661 voitures vendues. Il ne faut pas oublier, que Dacia a enrichi sa gamme avec l'arrivée du Lodgy et du Dokker. Pour Renault, les 20.614 voitures vendues lui ont permis de se placer tout juste derrière Dacia, loin devant les autres importateurs. Réussissant à se classer pour la première fois en tête du marché de l'utilitaire, Renault a enregistré une hausse de 54,2% en comparaison avec 2011. Cette année également, Renault Maroc donnera du fil à retordre à ses concurrents, puisqu'il prépare non seulement l'arrivée de nouveaux modèles pour les deux marques, mais également de nouvelles séries et équipements, qui valent le détour.

## Clubs et Associations de Véhicules Anciens du Maroc

Depuis le 30 octobre 2010, date de promulgation de la loi

n° 52-05 portant code de la route, nous attendons que le ministère de tutelle publie des conditions d'homologation et d'immatriculation claires et applicables en ce qui concerne les véhicules de collection.

En effet, les dispositions relatives au classement, à l'homologation et à l'immatriculation de ces véhicules, prévues par les articles 80 à 84 de ladite loi sont restées très subjectives et soumises à des conditions fixées par l'administration qui n'ont pas encore vu le jour.

Pour rappel, l'article 81 susvisé stipule que : Peut être classé comme véhicule de collection:

1. tout véhicule à moteur, quel que soit son âge, remplissant l'une des conditions suivantes :

- a). présenter un caractère historique;
- b). appartenir ou avoir appartenu à un personnage de célébrité nationale ou internationale;
- c). avoir participé à un événement historique national ou international

2. tout véhicule à moteur de compétition remplissant l'une des deux conditions suivantes : a) avoir un palmarès sportif international majeur;

b) être âgé de plus de 5 ans, conçu, construit et utilisé uniquement pour la compétition.

3. tout véhicule à moteur âgé de plus de quarante (40) ans, dont la série du modèle est épuisée, suite à la cessation de la production de ce modèle et dont aucun réseau commercial n'assure plus la maintenance;

4. tout véhicule âgé de plus de vingt cinq (25) ans, dont l'originalité technique a influencé le développement de l'automobile ou des motocycles, à condition qu'il soit présenté dans un état conforme à celui d'origine et que soit produit un rapport technique justificatif.

Les véhicules de collection sont soumis à des conditions d'homologation et d'immatriculation particulières fixées par l'administration. Le citoyen propriétaire de voiture de collection se retrouve donc dans une impasse totale qui l'empêche de donner un statut légal à son véhicule.

Nous lançons donc un appel à toutes les personnes susceptibles d'apporter leur concours afin de mettre en application cette loi dans les

meilleures conditions et dans les plus brefs délais.



XF **XJ** XK

**AGILE, INTUITIVE,  
INCOMPARABLE.  
EN UN MOT: VIVANTE**

Parmi tous les mots qui peuvent décrire la Jaguar XJ, nous n'en avons choisi qu'un. Essayez-la, et vous comprendrez ce que nous voulons dire.

**Jaguar XJ 2013 3.0L Diesel SWB et LWB 275 CH, boîte 8 vitesses.**



**HOW ALIVE ARE YOU?**



## La BMW Série 3 voiture de l'année 2013 au Maroc



Au terme d'une bataille très serrée avec la Clio IV, c'est la BMW Série 3 qui a finalement remporté le titre de voiture de l'année 2013 au Maroc. Elle succède ainsi à la Lancia Ypsilon. Une première phase d'essais statiques a permis de faire un premier écrémage, débouchant sur la sélection d'une trentaine de voitures. Chaque voiture a pu être jugée selon cinq critères, notamment le design, les fonctionnalités, l'ergonomie et le rapport prix/prestations. Chacun de ces aspects était noté sur 5 points pour un total de 25 pour chaque véhicule. Suite à cette opération, dix finalistes ont été sélectionnés pour participer aux essais dynamiques. Il s'agit, par ordre alphabétique des BMW Série 3, Citroën DS5, Hyundai i30, Hyundai i40, Hyundai New Santa Fe, Range Rover Evoque, Mercedes Classe A, Mercedes Classe B, Renault Clio IV, Volvo V40.

Pour rappel, la série 3 est le modèle le plus vendu au monde en 2005 dans la catégorie des voitures de luxe de milieu de gamme, comptant ainsi pour près de 40 % des ventes du constructeur.

## Nissan au Maroc Forte progression des ventes

Pour Nissan au Maroc, l'année 2012 est à marquer d'une pierre blanche. En effet, la marque nipponne est entrée courant 2012 dans le Top 10 des « véhicules particuliers » les plus vendus au Maroc. Avec 3.449 véhicules VP-VU vendus en 2012, la marque Nissan progresse de +38% dans un marché global qui a progressé de +16% par rapport à 2011. Spécifiquement sur le marché des « véhicules particuliers », qui a progressé de +18%, Nissan progresse de +58%.

Dans la foulée, la part de marché globale de la marque Nissan sur le marché VP+VU marocain est passée de 2.2% en 2011 à 2.65% en 2012. Selon l'importateur, cette performance a été possible grâce aux actions menées spécifiquement sur les trois axes de développement qui sont la gamme, la qualité et la proximité.

Concernant la gamme, Nissan va poursuivre en 2013 son développement avec les lancements successifs de Juke Diesel, du ludospace Evalia, de la nouvelle gamme Navara, et de plusieurs nouvelles versions du Qashqai, dont notamment la nouvelle motorisation 1.6l dCi 130 ch.

Par ailleurs, l'importateur continuera sa politique d'implantation sur le territoire national par l'ouverture de représentations dans les villes de Safi, Oujda, Kénitra, Nador et Khénifra. Nissan couvrira ainsi presque toutes les villes grandes et moyennes du royaume, avec 18 points de vente et de service à la disposition de ses clients.

## Honda CR-V La 4<sup>e</sup> génération débarque

Lancé en 1995, le Honda CR-V qui s'est vendu à plus de 5 millions d'unités dans le monde, vient d'accueillir sa 4e génération qu'Univers Motors n'a pas tardé à lancer sur notre marché. Le CR-V a su conserver ce qui a fait son succès durant toutes ces années, tout en marquant une franche évolution avec la génération précédente. À l'avant, on retrouve une calandre dynamique à trois barrettes horizontales, avec ses phares bien intégrés, ses feux de jour à LED tridimensionnel et ses jantes en alliage de 18 pouces. La forme des vitres a également été revue, pour offrir une bonne visibilité au conducteur. À l'arrière, le style dynamique est représenté par un petit aileron intégré au hayon, qui réduit les flux d'air. Commercialisé à partir de 309.000 DH, le CRV est disponible en deux versions, essence avec la motorisation 2.0 i-VTEC et en trois versions diesel, animées par le 2.2 i-DTEC.





NEW  
THINKING.  
NEW  
POSSIBILITIES.

# NEW SANTA FE



*Eblouissant*

349 000 DHS

Le nouveau Santa Fe possède une particularité que les autres véhicules n'ont pas... La nouvelle génération de la référence des 4x4 a le pouvoir de vous éblouir : un design totalement réinventé 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 !

[www.hyundai.ma](http://www.hyundai.ma)

[hyundai.maroc](https://www.facebook.com/hyundai.maroc)

## Grand Cherokee restylé au Salon de Détroit

Peu de changements pour le restylage du nouveau Grand Cherokee, présenté au Salon de Détroit. Ce saupoudrage suffit néanmoins à moderniser le regard du SUV et surtout à l'inscrire dans le style actuel du groupe Chrysler.

Le 4x4 américain adopte ainsi de nouveaux blocs optiques avant, affinés, inspirés de la 300 C. Concernant la poupe, le hayon reçoit des feux à LED redessinés. Le reste des changements se trouve dans l'habitacle, la console centrale pouvant recevoir un nouvel écran tactile de 8,4 pouces.

Pour le reste, le Grand Cherokee conserve les mêmes motorisations. La gamme débute toujours avec le V6 essence Pentastar (290 ch), et reconduit le V8 Hemi de 5,7 litres (360 ch), sans oublier le très tonique SRT-8 de 470 ch. Enfin, le V6 Diesel 3 litres de 241 ch, déjà disponible en Europe, fait son apparition aux États-Unis. On notera tout de même l'arrivée d'une nouvelle boîte automatique à 8 rapports sur toute la gamme. Cette transmission s'accompagne d'un système de contrôle de vitesse en montée et descente. Enfin, le SRT-8 reçoit un Launch Control, un contrôle de traction revu avec 5 modes de conduite, en fonction du terrain.



## Corvette Stingray 1<sup>er</sup> exemplaire vendu aux enchères

Deux semaines seulement après sa présentation à Détroit, la Chevrolet Corvette a été la vedette des enchères de Barrett-Jackson Scottsdale. L'américaine a d'abord fait parler d'elle grâce à la vente du premier exemplaire du kit presse pour la somme de 3.400 dollars, en faveur de l'American Cancer Society. Ensuite, c'était au tour du premier exemplaire de la Stingray d'être mis aux enchères. Numéroté 0001, ce modèle unique de pré-série a rapidement vu son prix atteindre des sommets pour battre le record des enchères.

C'est le collectionneur Rick Hendrick qui a déboursé un peu plus de 1 million de dollars pour s'en porter acquéreur. Le propriétaire de l'écurie Hendrick Motorsport n'en est pas à sa première acquisition, puisqu'il est déjà propriétaire de la première Camaro SS (2010), de la première Corvette Z06 Carbon Edition (2011), de la première Camaro SS cabriolet (2011) et de la première Camaro ZL1 (2012).



## Rallye Dakar 2013 Victoires françaises

Pour la 34<sup>e</sup> édition du Rallye Dakar sur les côtes du Pacifique, du Pérou au Chili, en passant par l'Argentine, ce sont deux Français qui se sont illustrés dans les deux catégories auto et moto. En effet, ce sont les deux tenants du titre, Stéphane Peterhansel au volant d'une Mini et Cyril Despres au guidon d'une KTM, qui ont remporté, sans surprise, cette édition du rallye Dakar, qui est la 5<sup>e</sup> du genre en Amérique Latine. Le premier affiche un temps de 38 h 32 min et 39 sec, après 14 étapes entre Lima et l'arrivée au Chili, soit 8.570 km au total, suivi à plus de 42 min par le Sud-Africain Ginie De Villiers sur Toyota et du Russe Léonid Novotkiy sur Mini également. Côté motos, KTM a fait carton plein, puisque derrière Despres en 43 h 24 mn et 22 sec, viennent 3 autres motards de la même écurie, le Portugais Ruben Faria, le Chilien Francisco « Chaleco » Lopez Contardo et le Slovaque Ivan Jakes.



# 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 !



## SCAMA - Groupe Auto Hall

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



Go Further

## BMW et Toyota collaborent dans le développement des piles à combustible des batteries

Concevoir ensemble tous les éléments de propulsion d'un véhicule par une pile à combustible, y compris le réservoir d'hydrogène, le moteur électrique et d'autres composants-clés d'ici à 2020, tel est l'objet de la future collaboration entre Toyota et BMW. Leur accord porte également sur les matériaux composites (fibres de carbone, selon toute vraisemblance) pour alléger les voitures, ainsi que les batteries lithium-air, utilisant un nouveau processus d'échange de charges pour accumuler et restituer l'énergie. Enfin, un projet de développement conjoint d'une sportive combinant les savoir-faire de l'un et de l'autre est également à l'étude. Une voiture qui pourrait donc débiter en production assez rapidement. Pour rappel, les deux groupes coopèrent déjà sur le volet des moteurs diesel, via un contrat en vertu duquel BMW Group fournit des moteurs de ce type à haut rendement à Toyota en Europe.

## Aston Martin dévoile une version plus sportive de sa berline la Rapide



Pour mieux contrer les assauts de la Porsche Panamera et de la toute nouvelle Maserati Quattroporte, la Rapide s'offre une version S plus sportive. Esthétiquement, la Rapide S se distingue par un capot légèrement redessiné et une vaste calandre désormais d'un seul tenant, qui n'est pas sans rappeler la V12 Zagato.

La principale évolution se situe sous le capot, où l'on trouve la dernière version du V12 6.0, l'AM11, emprunté à la nouvelle DB9. Il délivre ici 558 ch et 620 Nm, 81 ch et 20 Nm de plus que le V12 de la Rapide. En outre, son implantation 19 mm plus bas permet d'abaisser le centre de gravité. Selon Aston Martin, la Rapide S s'acquiesse du 0 à 100 km/h en 4,9 et atteint 306 km/h, soit respectivement 4 dixièmes de moins et 10 km/h de plus que la Rapide. Malgré tout, les émissions de CO<sub>2</sub> sont en baisse (332 g/km au lieu de 355), tout comme la consommation (14,3 l/100 km au lieu de 14,9 l).

La commercialisation de l'Aston Martin la Rapide S sera lancée courant février. La date de commercialisation et le tarif sont pour le moment inconnus.

## Un journaliste condamné



Essayer des voitures de rêve n'est pas toujours un privilège. Le journaliste freelance Mark Hales vient de l'apprendre à ses dépens, après avoir fait exploser le moteur d'une Porsche 917 de course qu'il essayait pour la rédaction d'un article en 2009.

La Porsche 917 est devenue mythique après avoir remporté la première victoire au général pour Porsche aux 24 heures du Mans 1970 et quasiment toutes les courses d'endurance en 70 et 71. Le modèle essayé par Mark Hales, vert et blanc, appartenait à l'ancien pilote de F1 David Piper (2 Grands Prix à son actif et 8 participations aux 24 heures du Mans) et était prêt à l'occasion d'un comparatif avec la Ferrari 512 du batteur des Pink Floyd et collectionneur Nick Mason. Suite à l'incident, le propriétaire de la voiture décide d'attaquer le journaliste en justice pour sa responsabilité d'avoir ignoré les consignes et dépassé la zone rouge. Le tribunal a donné raison au demandeur en condamnant Hales à payer 56.300 euros de réparation pour le moteur de la 917 auquel il ajoute 74.000 euros pour les frais de justice. Au total, ce sont donc 130.300 euros que Mark Hales va devoir payer à David Piper, qui a entre temps revendu la Porsche 917.



SHIFT\_

NISSAN  
NAVARA

# NEW NAVARA

## Nouvelles sensations !



- Nouvelle motorisation Diesel 2,5L, 190 CH (10 CV)
- Nouvelles gammes
- Nouvel habitacle
- Nouveaux équipements



A PARTIR DE  
**295 000** DH TTC\*

[www.nissan.ma](http://www.nissan.ma)

**SIAB - IMPORTATEUR EXCLUSIF NISSAN** - 111, route côtière, Zone Industrielle Est, Polygone 1, Zenata. Casablanca  
 • **CASABLANCA** : • Succ. Nissan "Village Auto" (Rte. Bouskoura - Casa) Tél. : 05 22 78 91 43 • Succ. Nissan "Blv. My Ismail" (Roches Noires) Tél. : 05 22 40 91 67/68 - Fax : 05 22 24 44 22 • **AGADIR** : 05 28 22 07 07 • **BENI-MELLAL** : 05 23 42 26 23  
 • **BERKANE** : 05 36 61 03 90 • **EL JADIDA** : 05 23 35 35 46 • **FÈS** : 05 35 61 52 52 • **LAÂYOUNE** : 05 28 89 43 34  
 • **MARRAKECH** : 05 24 30 10 08 • **MEKNÈS** : 05 35 55 00 96 • **RABAT** : 05 37 69 09 41 • **SAFI** : 05 24 62 73 49  
 • **TANGER** : 05 39 94 19 99 • **TÉTOUAN** : 05 39 70 27 25

# Le marché du luxe est insensible à la crise

Le marché de l'automobile de luxe a globalement été épargné, en dépit d'une conjoncture économique morose, à la faveur d'une demande qui ne se dément pas de la part de riches clients. Par pays, ce sont les États-Unis et la Chine qui tirent la croissance mondiale du secteur vers le haut.

## Lamborghini

Lamborghini a vu ses ventes de 2012 augmenter significativement (2.083 unités soit +30%), grâce en grande partie au succès de la nouvelle Aventador LP700-4. Celle-ci a réalisé un carton plein pour sa première année pleine de commercialisation, en s'écoulant en 922 exemplaires. Le carnet de commande de ce modèle est plein pour les 15 prochains mois, un délai identique pour la Gallardo qui, de son côté, joue les prolongations encore quelques mois avec un nouveau restylage. Cette persistance au catalogue ne fait que confirmer son statut de Lamborghini la plus vendue de tous les temps puisqu'en ajoutant 1.161 unités vendues en 2012 à son score global, le nombre total de Gallardo sorties de l'usine dépasse désormais 13.000 exemplaires.

S'agissant de la répartition des ventes sur la planète, elle se fait comme suit : 29% en Europe, 28% sur le continent américain (25% rien qu'aux USA), 34% en Asie Pacifique, dont 15% pour la Chine et 8% pour l'Afrique du Sud et le Moyen Orient. Les ventes ont augmenté de 34% en Europe, de 50% sur le continent américain (+53% aux USA) et de 9% dans la région Asie Pacifique.

## BMW

Le constructeur automobile haut de gamme allemand BMW a vendu un nombre record de voitures en 2012. Sur l'ensemble de 2012 l'année, il a vendu plus de 1,84 million de véhicules, représentant une hausse de 10,6% par rapport à 2011.

Au cours de décembre dernier, BMW a vendu 181.571 voitures, ce qui représente un bond de 14,8% par rapport au mois de décembre 2011. Un succès qui devrait se renforcer en 2013 surtout avec le lancement vers la fin de l'année de la voiture électrique du groupe, baptisée « BMW i3 ».

En Europe, malgré la crise, BMW a enregistré une petite progression par rapport à 2011. Le constructeur a notamment réalisé les meilleures ventes jamais enregistrées au Royaume-Uni, tandis qu'en Russie, ses ventes ont grimpé de 33,1%. En Asie, les ventes de BMW ont bondi de 31,6% à 491.512 véhicules, principalement en Chine. Enfin, aux États-Unis, 347.583 voitures

du constructeur ont été écoulées, représentant une hausse de 13,8%.

## Audi

Sur l'ensemble de l'année 2012, le constructeur aux quatre anneaux a livré 1,45 million de véhicules, en hausse de 11,7 % sur un an (soit 152.000 voitures de plus), dépassant ainsi son objectif de 1,4 million de voitures vendues annoncé l'été dernier. C'est la deuxième meilleure performance de l'histoire de la marque. Pour le seul mois de décembre, Audi, filiale du groupe Volkswagen, a écoulé 110.400 véhicules, soit 0,8% de plus qu'à la même période en 2011.

Ces bons résultats ont été surtout portés par les fortes performances d'Audi en Amérique du Nord et en Asie. Aux États-Unis, ses ventes ont progressé de 18,5% sur un an, à 139.310 véhicules écoulés. Audi a également gagné du terrain au Canada (+18,6%, à 20.000 véhicules) et au Mexique (+17,7 %, à 9.482 véhicules). En Asie, son premier marché, le constructeur a écoulé 478.900 véhicules en 2012, soit 28,1 % de plus qu'en 2011. Pour le seul marché chinois, il a dépassé pour la première fois le cap des 400.000 voitures vendues en une année (+29,6 %, à 405.838 véhicules).

## Mercedes

Le groupe de Stuttgart a écoulé au total 1,42 million de voitures l'an dernier, dépassant son record de l'année précédente. En 2011, Daimler avait déjà enregistré un plus haut historique annuel, à 1,36 million d'unités. Au seul mois décembre, ses voitures ont séduit 132.589 clients dans le monde (+0,4%).

Aux États-Unis, Mercedes a livré 11,8% de véhicules de plus qu'en 2011, à 274.134 unités, signant son meilleur résultat commercial sur ce marché, comme c'est le cas aussi au Mexique, au Canada, en Corée du Sud, en Australie, en Russie et en Chine. Sur ce dernier marché, la marque à l'étoile a écoulé 196.211 voitures, soit une hausse de 1,5%, limitée au regard du potentiel de croissance encore important qu'offre ce pays.

En Europe de l'Ouest, marché particulièrement difficile pour les constructeurs sur fond de crise de la dette

# Nouvelle Peugeot 508. Quality time.



\*Source AIVAM.

Expression nouvelle de la marque dans le segment des grandes routières, la Peugeot 508 allie confort et performance à des volumes parfaitement équilibrés. Profitez d'un essai VIP pour vous glisser dans son habitacle spacieux et mettre à l'épreuve cette surprenante berline. Réservez dès maintenant au 05 22 46 48 08.

**PEUGEOT : N°1 des ventes des véhicules importés au Maroc.\***



**PEUGEOT**  
MOTION & EMOTION

et de récession en zone euro, Mercedes-Benz a vu ses livraisons rester stable en 2012 (+0,6%), à 554.797 unités.

### Porsche

Le constructeur allemand de voitures de luxe Porsche a enregistré en 2012 une nouvelle année record en termes de ventes, grâce au dynamisme de ses deux principaux marchés, les États-Unis et la Chine. La marque, qui est complètement entrée dans le giron du groupe Volkswagen, a vendu 141.075 bolides l'an dernier, soit une hausse de 18,7% par rapport à 2011. Sa croissance a été portée par l'Asie, où il a écoulé 50.376 unités (+23,6% sur un an), dont plus de 30.000 en Chine. Aux États-Unis, son premier marché, Porsche a livré 35.043 voitures de sport, une progression de 20,7%. Imperturbable devant la crise du marché européen, le constructeur a vu ses ventes augmenter de 13,5%, à 49.639 unités sur le Vieux Continent. Sur son marché national, il a progressé de 16,9% à 17.487 unités. Son modèle le plus vendu reste le Cayenne, écoulé à plus de 74.000 unités dans le monde en 2012.

### Rolls-Royce

Rolls-Royce a annoncé un nouveau record de ventes en 2012, à la faveur d'un maintien de la demande de clients chinois et américains, même si sa croissance a montré des signes s'essouffement par rapport aux deux années précédentes. La marque annonce avoir enregistré une hausse de 1% de ses ventes à 3.575 unités en 2012. Le taux de croissance a toutefois très nettement ralenti après les hausses de 31% et 150% de 2011 et 2010.

Les États-Unis sont redevenus le premier marché de Rolls Royce, reléguant les Chinois sur la deuxième marche du podium. Le continent européen, poussé par la Russie, prend la troisième place, devant le Proche-Orient et l'Asie-Pacifique.

### Bentley

En enregistrant une hausse de ses ventes dans chaque région du monde, les résultats de Bentley ne pouvaient être que positifs. En 2012, la marque de Crewe a écoulé 8.510 voitures, contre 7.003 en 2011, soit une augmentation de 22%. Cette hausse est également la conséquence d'une extension du nombre de ses revendeurs de 10%.

Le premier marché de Bentley reste le continent américain, qui a absorbé 2.457 véhicules (+ 22%). La Chine progresse de 23%, grâce à un marché très dynamique, qui a enregistré 2.253 voitures vendues.

En Europe, la performance est également positive, avec une hausse de 12% et 1.333 livraisons, grâce notamment à des marchés comme la Russie (+37%).

### Jaguar - Land Rover

Grâce à plus de 355.000 véhicules vendus à travers 177 pays, le groupe a vu ses ventes augmenter de 30% en un an.

Alors que les véhicules Land Rover ont connu une hausse de vente de 36%, ceux de Jaguar ont rencontré moins de succès, avec 6% de ventes supplémentaires en 2012. Premiers acheteurs des véhicules des deux marques, la Chine, l'Angleterre et les USA ont largement contribué à cette augmentation des ventes.

Outre ces beaux résultats financiers, Jaguar Land Rover a annoncé la création de 800 nouveaux emplois, qui permettront au groupe d'accentuer son développement, notamment en proposant de nouveaux modèles en 2013.

### Ferrari

La marque mythique de Maranello a annoncé une hausse de 7,6% de son bénéfice net au cours des neuf premiers mois de l'année 2012 à 152,4 millions d'euros et enregistré une hausse de 10% de son chiffre d'affaires à 1,76 milliard d'euros. Aux États-Unis, le principal marché de Ferrari, les ventes ont grimpé de 16%, à 1.354 unités, tandis qu'en Chine, son deuxième marché, elles ont progressé de 7%, à 566 véhicules.



Nouvelle  
BMW Série 3

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire



Photo non contractuelle.

# NOUVELLE BMW SÉRIE 3. ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2013.

La nouvelle BMW Série 3 est une berline familiale dynamique par excellence, véritable incarnation de la modernité et de l'élégance, elle est dotée d'un design à la fois inédit et fascinant. La BMW Série 3 se distingue aussi par ses technologies uniques, son intérieur spacieux et confortable, son agilité et sa tenue de route exemplaires, sans oublier ses motorisations efficaces. Ce qui lui a valu à juste titre la consécration en tant que voiture de l'année 2013 au Maroc.

Découvrez-la dès aujourd'hui chez Smeia et ses concessionnaires.

## BMW EfficientDynamics

Moins de consommation. Plus de plaisir.

### Smeia

Importateur exclusif

47, boulevard Ba Hmad

20300 Casablanca

Tél. : 05 22 41 97 97/98

e-mail : contact@smeia.com

### Réseau Smeia

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

Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40

Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/33

Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

4  
ANS

GARANTIE  
&  
ENTRETIEN

Élection au Maroc faite par un jury composé de journalistes spécialisés suite à des essais statiques et dynamiques.

par Ahmed Kseibati

Photo : Hicham Zemmar

# LES VEDETTES FRANÇAISES

## à l'affiche

Depuis 1976, Rétromobile est un rendez-vous incontournable pour les passionnés des voitures anciennes. Véritable musée vivant, qui retrace l'histoire de l'automobile, ce salon se distingue par la richesse de ses expositions, ses animations inédites, la variété de ses exposants et sa vente aux enchères. Il est donc tout à fait logique que son public soit tout aussi diversifié, comprenant des artisans spécialisés, des vendeurs de voitures, de motos, de pièces détachées ou de modèles réduits et une section « art automobile ». Le salon vend du rêve, enflamme les passions, attise la curiosité, que l'on soit collectionneur ou tout simplement amateur d'automobiles. Il est à noter que l'édition 2013, qui s'est déroulée du 6 au 10 février, s'est distinguée par des événements majeurs, tels que les 50 ans de la Porsche 911 et les 30 ans de la Peugeot 205. Chez Peugeot toujours, une rétrospective sur les coupés de la marque s'est accompagnée aussi de la présence du 2008.

Citroën a présenté 17 cabriolets, allant de la Type A à la DS, tandis que Skoda a aligné quelques véhicules de rallye des années 60 et 70. Ambiance course toujours chez Mercedes, avec une rétrospective consacrée aux voitures de course antérieures à 1914, incluant l'une des automobiles du prince Heinrich.

Pour les habitués du Salon Rétromobile, la vente aux enchères est un des moments forts, où les passionnés fortunés investissent parfois au-delà du raisonnable, pour acquérir l'élite de leur cœur. À cette occasion, les vendeurs se muent en véritables conseillers en banque privée et abusent de leur vocabulaire financier, alternant produit, placement, potentiel... pour rassurer les acquéreurs. Pour cette édition, quelques perles

rare ont été mises en vente. Il s'agit entre autres d'une Talbot T150 C de 1936 ex-usine, une des stars des courses d'endurance d'avant-guerre, trois fois lauréate aux 24h du Mans et une fois aux Mille Miglia, de neuf voitures de la Collection Pierre Brignole, éditeur et chanteur corse, d'une Ferrari 250 GT cabriolet Pininfarina Série 2 avec Hardtop de 1962, découverte dans le sous-sol d'un immeuble marseillais, de la Bugatti EB 110 SS de 1995, 31e et dernière EB 110 construite et propriété de Romano Artioli, créateur de Bugatti Aurotobili Spa en 1987, de la Ferrari Testarossa d'Alain Delon, d'une Fiat 8V Vignale de 1953 et de la collection privée d'un concessionnaire Peugeot en Allemagne, dont une Peugeot 402 Éclipse.

S A L O N  
**RETRO**  
**MOBILE**  
AUTO · MOTO · PASSION



**6 - 10 février 2013**

Paris Expo Porte de Versailles

# Actu évènement

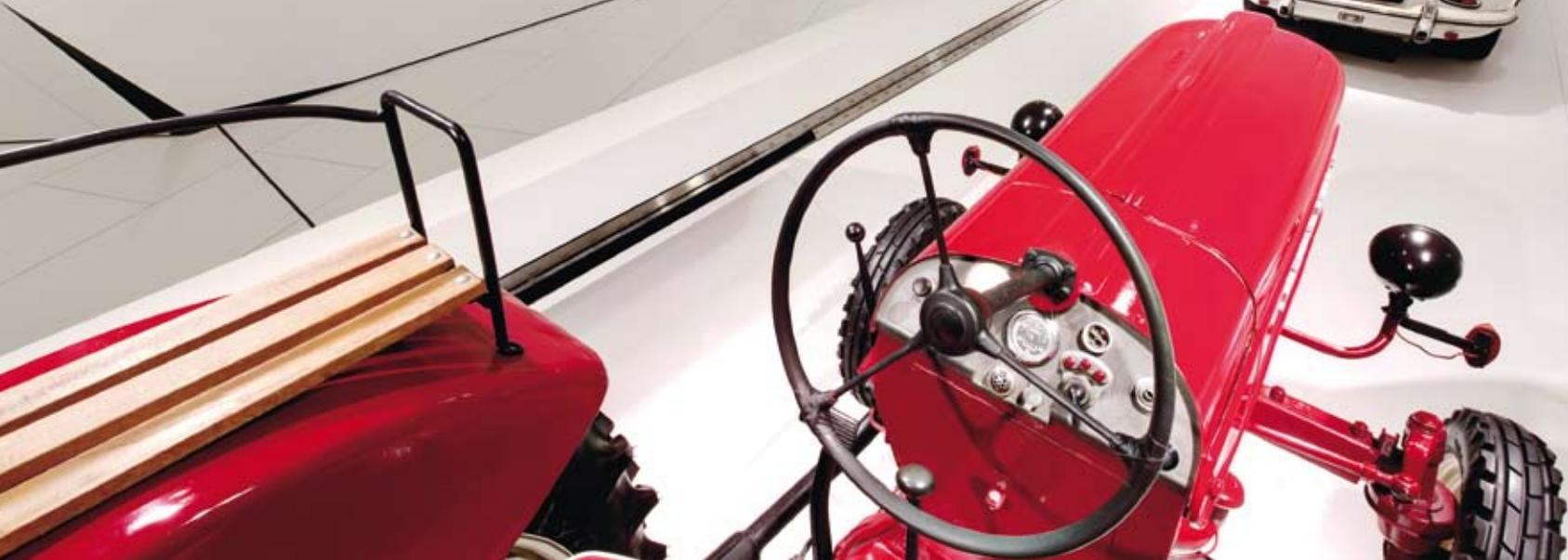








## MEIN PORSCHE





# 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](http://www.mercedesbenz.ma)

50ans!

Mercedes-Benz - Auto Nejma



Mercedes-Benz  
The best or nothing.

**Auto Nejma**  
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90 • Rabat : ZI - Lot Vita n°36 - Av. Hassan II - 0537 79 97 99  
Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • El Jadida - 0523 37 37 08 • Fès - 0535 65 95 90 • Marrakech - 0524 42 01 47 • Meknès - 0535 52 52 41  
Safi - 0524 46 20 40 • Tanger - 0539 93 86 31 • Tétouan - 0539 99 30 40

# ALFA Master Drive

## Maître Galzot aux commandes

Des stages de pilotage occasionnels voient le jour ces derniers temps. Cependant, le premier à s'être lancé sur ce créneau au Maroc est le groupe Fiat avec Alfa Masterdrive. Organisés sur le circuit de Marrakech, ces stages ont permis à beaucoup de passionnés de pilotage, mais surtout aux fans de la marque Alfa Romeo, de conduire les différents modèles de la gamme de la marque au Biscione. Dirigés par une équipe de professionnels avec à sa tête Alain Galzot, ces stages permettent avant tout de retrouver de bons réflexes de conduite.





Alfa Masterdrive est l'école de pilotage officielle d'Alfa Romeo, qui s'adresse à tous les conducteurs, qu'ils soient clients de la marque ou pas et souhaitant avoir quelques notions de pilotage sur circuit. Pour cela, c'est une équipe de pilotes instructeurs français diplômés qui a été choisie pour assurer cette mission avec le maître de stage Alain Galzot, dont les briefings restent légendaires.

Afin de transmettre aux participants un peu de leur savoir-faire si précieux, les instructeurs mettent à leur disposition toute la gamme Alfa Romeo (Brera, Mito, Giulietta, 159, l'incontournable 8C Competizione), sans oublier une GT du groupe italien. Les équipes d'Alfa Masterdrive préparent différents ateliers, à commencer par celui de la sécurité. Grâce aux conseils des instructeurs, l'apprenti pilote cherchera sa position idéale au volant, pour une utilisation optimale de la technologie Alfa Romeo en matière de sécurité active : freinage, ABS et EBD, ainsi que les aides à la conduite ASR, TCR, MSR, EBD et VDC. Cet atelier comprend également des exercices de maniabilité et de coordination, que ce soit à vitesse modérée ou soutenue. Surveillés de près par les moniteurs montés à bord des véhicules, les participants se prêtent également à des exercices de freinage d'urgence ou avec évitement.

Dans un autre registre, les ateliers circuit comportent plutôt des exercices de freinage dégressif, d'urgence ou avec évitements, de distance d'arrêt, de maîtrise de la motricité sur aire d'évolution et même des tests d'adhérence sur un sol plutôt sec, à faible adhérence. Lors de ce stage, il est également question d'apprendre à étudier les trajectoires sur le circuit, courbe par courbe, toujours sous l'œil des moniteurs qui corrigent chaque erreur du stagiaire, tout en lui prodiguant de précieux conseils.

Pour avoir un aperçu de ce stage et pour vous donner envie d'aller à leur rencontre, les instructeurs n'hésitent





pas à donner quelques conseils sur le site de l'Alfa masterdrive. En effet, on retrouve Alain Galzot pour le conseil sécurité, qui revient sur l'évolution des systèmes de sécurité automobile au fil des ans et l'importance de les connaître pour les utiliser de la meilleure manière possible. Patrick Martins, lui, met en avant un point que les conducteurs ont souvent tendance à reléguer au second plan : la position de conduite. En effet, au lieu de chercher la position la plus confortable, il faut respecter certaines règles notamment celle du 9h15 et des coudes pliés pour trouver le réglage qui vous permettra d'avoir un certain contrôle sur votre véhicule en cas de problème. Le conseil concernant le freinage est lui prodigué par Steve Hiesse. Ce dernier rappelle qu'un conducteur bien formé saura exploiter le potentiel de sa voiture avec l'aide du système ABS, bien évidemment. Il faut savoir aussi que certains conducteurs, les plus expérimentés, certes, retardent souvent leur freinage pour avoir plus de sensations. Pour ce qui est de la vitesse, c'est le pilote instructeur Nicolas Bernadi qui était en chargé de lui « redorer le

blason », puisqu'elle est souvent montrée du doigt. Il déclare que la vitesse maîtrisée est une source de plaisir intense, sur circuit et en toute sécurité, bien sûr.

Pour participer à l'expérience Alfa Masterdrive et appliquer ces directives sur circuit, chacun peut opter pour la formule qui lui convient avec, pour commencer, le Stage Selectif d'une demi-journée, avec tous les exercices que l'on a évoqués un peu plus haut. Pour un supplément, vous avez accès au Stage Competizione, qui se conclut par la prise en main de 2 GT avec la plus sportive de la firme au Biscione, la 8C Competizione, ainsi qu'une autre GT du Groupe Fiat, soit une Ferrari, soit une Maserati.

Chaque année, une douzaine de dates sont programmées, l'occasion pour les fans de sport automobile d'être au cœur de l'action et de vivre leur première expérience de circuit, entourés de professionnels à la renommée internationale et auxquels plusieurs pilotes nationaux font appel pour parfaire leur pilotage.



# LA CRÉATION est une *Richesse*



Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

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



تأمين الوفاء  
Wafa Assurance

# Wafa Assurance

Trophée Wafa oTo  
By Automobiles Menara

Wafa Assurance et le Team Automobiles Menara Compétition ont démarré le 19 et 20 janvier 2013, la nouvelle saison du championnat avec une course 100 % CLIO RS au circuit international Moulay El Hassan de Marrakech : Trophée Wafa oTo By Automobiles Menara.





Sponsorisée par Wafa Assurance, en partenariat avec Automobiles Menara et Renault, la formule CLIO RS CUP a offert un beau spectacle pour les mordus du sport automobile durant les dernières années. Le plateau haut en couleurs des 20 voitures homologuées aux normes FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), constitue une véritable vitrine pour la discipline et se distingue par la qualité de l'organisation, l'équité technique, l'esprit d'équipe

des pilotes, mais surtout par la passion de tout un chacun pour le développement et la promotion du sport automobile au Maroc. Wafa Assurance a choisi de s'associer à cet événement qui s'inscrit dans la logique de sa stratégie. Wafa Assurance s'est toujours appliquée à accompagner l'élan économique, social et sportif que connaît le Maroc, en soutenant et assurant les grands projets et les événements d'un pays en plein essor.





Pour sa clientèle jeune, dynamique et responsable, Wafa Assurance s'investit dans les domaines du sport automobile. Après avoir été l'assureur officiel du Grand Prix de Marrakech, Wafa Assurance crée de nouveau l'événement en œuvrant à la démocratisation du sport automobile tout en l'apparentant aux principales valeurs qu'il véhicule, notamment : la prévention et la sécurité.

Pour leur première course de l'année, les 18 pilotes engagés ont eu le privilège de découvrir un nouveau circuit, plus sûr. Il n'a pas fallu attendre longtemps pour voir les leaders prendre leurs marques, à commencer par le bouillant Marco Guzzo, qui s'est emparé de la

pole position. À ses côtés, Robert Cantarel, victime d'une casse d'embrayage lors des essais, s'alignera sur la ligne de départ au dernier moment. Dès le départ, le jeune Guzzo prend le large, ne laissant aucune chance à ses concurrents. Six fois champion du Maroc, Marco laissera encore une fois s'exprimer tout son talent en effectuant une course parfaite. Derrière, Robert Cantarel n'arrive pas à l'inquiéter, même s'il réalise le meilleur chrono. La troisième place revient à Éric Parlanti. Derrière ce trio de tête, la bataille était à couteaux tirés entre Mourad Mekouar, les Mkika, père et fils et Hicham Tazi.



SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI



MARRAKECH III 5, 6 & 7 AVRIL 2013

WTCC  
FIA World Touring Car Championship

AUTO  
GP

SUPERCARS  
INTERNATIONAL SERIES

CLIO RS 20P

EUROSPORT

2M

HIT  
RADIO



Loges, réceptif,  
village commercial, sponsoring,  
ou partenariats produits sur-mesure...  
Marrakech Grand Prix offre aux entreprises  
des possibilités de promotion de leurs marques  
et de leurs produits **à partir de 25.000 Dirhams.**

Pour être au coeur de l'influence...  
[sales@marrakechgrandprix.com](mailto:sales@marrakechgrandprix.com)

[WWW.MARRAKECHGRANDPRIX.COM](http://WWW.MARRAKECHGRANDPRIX.COM)



وزارة الشباب والرياضة  
Ministère de la Jeunesse et des Sports



Partenaire Presse  
Gentlemen  
DRIVERS

MARRAKECH  
GRAND  
PRIX



منارة قابضة  
ménara holding

AUTOCONCEPT



# RENAULT

## Captur

# (Cross)over the rainbow !

Le deuxième concept du cycle de la vie de Laurens Van Den Acker a vu le jour. Après le rouge du DeZir, c'est autour de la couleur orange d'être à l'honneur avec le Renault Captur. Ce petit SUV devrait bientôt rejoindre son compatriote, fraîchement dévoilé, le Peugeot 2008 sur les différents marchés internationaux, de plus en plus intéressés par ce genre de véhicules.



# AUTOCONCEPT



Pour s'assurer d'avoir le succès escompté, elle a repris la même recette qui a permis à la nouvelle Clio de faire un tabac dans les quatre coins du monde. En effet, le Captur arbore à l'avant la fameuse calandre noire très mince au milieu de laquelle trône le gros losange de la marque. Les phares étirés ne manqueront pas de capturer l'attention des passants. Grâce notamment à un pare-brise avancé et incliné, le concept car affiche

une silhouette dynamique. Bien que mesurant 4m12, le petit crossover français offre à ses occupants un habitacle spacieux et surtout très coloré pour mettre en avant sa convivialité et sa chaleur. Pour accentuer cela, Renault propose une offre de personnalisation pour choisir, entre autres, les zones d'animation, les teintes et les motifs. Grâce à sa position de conduite haute, son coffre et



sa modularité, le Captur séduira sans conteste les adeptes des monospaces à la recherche de singularité et de personnalité.

Dès sa commercialisation, le crossover compact de la marque au losange sera doté d'équipements dignes du segment supérieur, avec notamment la carte d'accès mains libres, la caméra et radar de recul et surtout le fameux R-Link, dont la Clio sera aussi bientôt équipée. Bien évidemment, sous le capot des motorisations optimisées seront adoptées avec des émissions de CO2 à partir de 96 g/km. Attendu en mars prochain au Salon de Genève, le Captur permettra à Laurens Van Den Acker de surfer sur le succès qu'a connu la nouvelle Clio.

Motors

# Auto Exception

par Youssef Bennour



CORVETTE



## Le grand jeu

Cette septième génération de la voiture de sport américaine, qui fêtera cette année ses 60 ans, débarque au salon de l'automobile de Détroit dans une robe pour le moins agressive et baptisée du nom tout aussi évocateur de Stingray. Cependant, ce nouveau modèle ne renie pas l'héritage de ses ancêtres et se dote d'un gros V8 atmosphérique, comme le veut la tradition maison.





C'est à l'occasion du dernier salon de Détroit que General Motors a choisi de lever le voile de la Corvette, septième du nom. Un modèle tellement important en termes d'image pour le groupe qu'il a eu droit à une avant-première spéciale en marge du salon. Et ce n'est pas tout, puisque la C7 peut s'enorgueillir de porter le prestigieux blason Stingray et même la petite raie manta en logo derrière les roues avant.

Au niveau du style, la nouvelle Corvette marque une rupture avec les modèles précédents, en adoptant un style plus agressif. Au menu, arêtes saillantes, virgules dans les phares et effacement de la malle arrière au profit de la lunette arrière. Il est à noter que la poupe s'affuble d'une quadruple sortie d'échappement et de blocs de feux façon Camaro à la place des légendaires optiques rondes. Quant à la face avant, elle se montre particulièrement agressive, avec un regard vraiment très énervé, qui n'est pas sans rappeler la toute dernière mouture de sa rivale Viper ! Adeptes du « piercing », la Corvette Stingray se pare de nombreuses ouvertures, dont la mission semble être d'évacuer la chaleur d'un

énorme moteur.

Pour les dimensions, la nouvelle génération est légèrement plus basse que la C6, mais aussi plus longue. À l'intérieur, la C7 a fait de gros efforts pour monter en gamme, comme en témoigne une finition plus soignée. La fibre de carbone est omniprésente dans l'habitacle où elle se marie avec l'aluminium et le cuir, alors que les sièges cachent une structure en magnésium. Le tableau de bord permet de choisir entre douze configurations de conduite différentes, de la plus radicale pour le circuit à la plus économe en carburant pour la ville.

S'agissant de l'équipement, on notera la présence de deux écrans HD, l'installation audio composée de dix haut-parleurs, l'affichage tête haute et une instrumentation personnalisable.

Côté motorisation, la Corvette fait toujours confiance à un gros huit cylindres atmosphérique (6,2 litres de cylindrée) qui se montre nettement plus technologique : le LT1 Gen V passe à l'injection directe et à la



distribution variable. Il peut même désactiver la moitié de ses cylindres en conditions de circulation normales. Pourtant, comme ses ancêtres il est toujours équipé d'un arbre à cames central et de deux soupapes par cylindre. Comptez quelques 450 chevaux sur cette version de base, pour un couple maximum de 610 Nm.

Quant à la transmission, elle se décline en deux modes : manuel à sept rapports et automatique à six rapports proposant cinq modes de fonctionnement et de multiples réglages. Les performances suivent avec un 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes.

Le châssis, inédit, opte pour sa part pour l'aluminium et le magnésium. Le châssis en aluminium plus rigide (et 45 kg plus léger) est habillé d'éléments en « carbone-nano composite », qui font chuter le poids de l'habillage complet de 17 kg. Cinq modes de conduite préprogrammés permettent d'intervenir sur douze éléments différents, dont le châssis, le moteur et

l'électronique embarquée. La suspension est toujours fournie par un ensemble Magnetic Ride de dernière génération, alors que la direction assistée électrique se veut plus précise. La Stingray 2013 roule sur du vingt pouces à l'arrière et du dix-neuf à l'avant.

Il y a lieu de signaler que pour les amateurs de la conduite très sportive, Chevrolet propose un pack Track 51 Performance, incluant un différentiel à glissement limité, un carter sec, un freinage modifié, un refroidissement majoré et un kit aérodynamique. De quoi aller chercher le chrono sur piste.

La nouvelle génération de la Corvette s'est améliorée à tous points de vue et a inauguré un nouveau virage stylistique, pour marcher sur les plates-bandes de sa rivale, la Viper. Le bilan semble donc très prometteur pour cette nouvelle Corvette, qui est prête à faire perdurer la légende portée par ses devancières depuis près de 60 ans.

par Youssef Bennour



## PORSCHE Panamera Platinum Edition



### La Haute couture by Porsche

Plus rien n'arrête Porsche, qui ne cesse de multiplier les versions et déclinaisons de son incontournable Panamera. Encore plus luxueuse et plus exclusive, la Platinum Edition vient s'octroyer une place de choix dans la gamme de la familiale de Zuffenhausen, qui compte déjà 7 versions. Quand sportivité et élégance se rencontrent au sommet, cela ne peut que ravir un public de plus en plus exigeant.



Motors

# *Auto Exception*





Cylindrée : 4.8L V8 32s  
Puissance : 430ch - 6700tr/min  
Couple : 520 Nm - 3500tr/min  
Transmission : 4x4

**Poids et mesures**

Poids à vide : 1920 kg  
Dimension : 4.97/1.93/1.40 (L/I/h)  
Réservoir : 100 l  
Volume coffre : 445/1263 l  
Pneumatique : 245/50 R 18 - 275/45 R 18

**Performances globales**

Vitesse max : 288 km/h  
0 à 100 : 4.5 s  
Consommation : 16.1/8.0/10.9 l/100  
Autonomie : 761 km

Après les 4S, Turbo ou encore la GTS, la Panamera accueille dans sa gamme la Platinum Edition, qui va encore plus loin pour accentuer sa singularité, à plusieurs niveaux. Nouvelles teintes, matériaux plus exclusifs, rien n'a été laissé au hasard par les équipes de Porsche, qui misent énormément sur la Panamera et surfent sur son succès dans le monde entier.

Pour se distinguer des autres Panamera, la Platinum Edition peut tout d'abord compter sur une teinte argent platine du plus bel effet, grâce à laquelle elle ne passera pas inaperçue et que l'on retrouve sur plusieurs éléments, que peuvent lui envier ses sœurs, à commencer par les lamelles du bouclier avant, les sorties d'air latérales, la coque des rétroviseurs extérieurs, la baguette de parement sur le hayon et le diffuseur arrière strié. Pour un côté davantage élégant et pour se marier à la teinte de la carrosserie, le noir a été adopté pour les encadrements des vitres latérales. Tout comme pour les tenues haute couture,

les chaussures représentent un élément important c'est donc tout naturellement que pour cette version Platinum, ce sont des jantes Panamera Turbo de 19 pouces ornées de série d'enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur, qui ont été choisies. Proposée de série en noir ou en blanc, la Panamera Platinum Edition connaît très bien les attentes de son public et lui propose des teintes qui mettent en valeur ses lignes et son caractère, à savoir le noir Basalte métallisé, l'acajou métallisé ou le gris carbone métallisé.

Pour un regard singulier, la familiale de Zuffenhausen est dotée de série de phares Bi-Xénon qui peuvent bénéficier, en option cette fois, du Porsche Dynamic Light System (PDLS) avec phares directionnels. Ce système adapte le cône d'éclairage selon la vitesse et les conditions de visibilité pour une conduite agréable. Afin d'offrir à une clientèle très sélecte un aspect à la fois pratique et esthétique, les gicleurs de lave-phares ont été peints de la même couleur que la carrosserie et



l'assistance parking avant et arrière est de série pour tous les modèles dès leur sortie d'usine.

Forcément, qui dit Platinum Edition, dit un habitacle aux matériaux de haute facture et à la finition irréprochable. Ainsi, on retrouve du cuir estampé un peu partout, notamment sur les assises, les poignées de porte ou encore la console centrale. Porsche offre également le choix entre du cuir lisse, du cuir nature et une panoplie de bois nobles selon le goût de chaque client, qui dispose d'un riche programme de personnalisation. Les baguettes de seuil de porte portent la signature « Platinum Edition » et l'écusson Porsche en relief trône sur les appuie-tête des 4 sièges.

Cette édition spéciale, reprend bien évidemment les éléments qui ont fait le succès de la Panamera, à commencer par ses 4 sièges individuels au confort incontestable et son ergonomie. En effet, avec sa fameuse console centrale avant montante, la distance entre le levier de vitesse et le volant est raccourcie et les commandes essentielles sont regroupées de

façon logique, afin que le conducteur puisse y accéder rapidement et simplement. Loin d'oublier son côté sportif, la Panamera Platinum Edition est équipée de série du volant SportDesign doté de palettes au volant pour profiter au maximum de l'incontournable PDK qui peut laisser place par moment, selon le choix de l'acquéreur, à la Tiptronic S.

Sous le capot, point de V8 pour la Platinum Edition, mais un V6 atmosphérique de 3,6 litres développant 300 ch pour un couple de 400 Nm. Elle pourrait ainsi abattre le 0 à 100 km/h en moins de 7 secondes, pour une vitesse maximale de 261 km/h. Pour ce qui est de la consommation, elle devrait se situer autour des 11,5 l/100 km. Une fois encore, Porsche part à la conquête d'une clientèle à la recherche de perfection et de singularité, des qualités qui ont fait le succès de la Panamera depuis ses premiers pas dans le monde de l'automobile. Finalement, la Panamera Platinum Edition, serait-elle une occasion en or ?



Platinum Edition

Motors

# *Auto Exception*

par Amal Razine

# JAGUAR **XFRS**





## Haute voltige

Après le XKR-S, c'est au tour de la berline de Coventry d'arborer la prestigieuse griffe S. Au menu, un design plus affirmé, une foultitude d'innovations techniques, et des performances époustouflantes qui sauront satisfaire les pilotes les plus exigeants.

Cylindrée : 5.0L V8 compresseur  
Puissance : 550ch - 6500tr/min  
Couple : 680 Nm - 2500tr/min  
Transmission : Arrière

**Poids et mesures**

Poids à vide : 1987 kg  
Dimension : 4.97/1.88/1.46 (L/l/h)  
Réservoir : 69 l  
Volume coffre : 540/963 l  
Pneumatique : 255/40 R 20

**Performances globales**

Vitesse max : 300 km/h  
0 à 100 : 4.6 s  
Consommation : 16.9/8.6/11.6 l/100  
Autonomie : 494 km

Révélee en première mondiale à l'occasion du dernier salon de Los Angeles, la Jaguar XFR-S se positionne en effet comme la berline la plus rapide et la plus puissante jamais produite par la firme de Coventry. Elle se positionne clairement comme la concurrente des BMW M5, Mercedes Classe E 63 AMG et autres Audi RS6.

Dévoilée dans une robe de couleur « French Racing Blue », c'est le deuxième modèle de la gamme à subir une cure aux amphétamines propre à la gamme « S », après le coupé XKR-S. Sur le plan esthétique, la voiture a troqué son look consensuel pour une robe agressive à souhait. Ainsi, on notera l'apparition de prises d'air latérales, ainsi que d'un bouclier avant retravaillé,

incluant deux ouvertures béantes destinées à refroidir la mécanique. Le capot est également retouché, avec l'apparition de fentes horizontales qui permettent de réduire la chaleur et le phénomène de portance. L'arrière est pour sa part agrémenté d'un pare-chocs arrière avec diffuseur, de quatre sorties rondes pour l'échappement et d'un gros aileron. Pour souligner encore plus le côté sportif du XFR-S, les grilles avant supérieures et inférieures, les ouïes latérales, les entourages de vitres et la garniture du couvercle de coffre se déclinent tous en un noir brillant. Les nouvelles jantes en alliage 20» de couleur anthracite complètent ce tableau de fort belle manière.



À l'intérieur, l'ambiance fleure bon le luxe et la sportivité. L'usage abondant du cuir, du carbone et de l'aluminium renforce l'aspect haut de gamme de l'habitacle, hérité de la XF. Il est à noter la possibilité pour le client d'opter pour le coloris de son choix pour la carrosserie et de personnaliser l'intérieur. Pour l'habitacle, il est ainsi possible d'opter pour un ensemble cuir uni avec surpiqûres de couleur ou pour un ensemble bi-ton.

Dans la pure tradition maison, le XFR-S bénéficie des équipements les plus raffinés. Ainsi en est-il des sièges cuir chauffants et réglables en plusieurs positions, du système audio Bowers & Wilkins 525W, qui bénéficie du son surround Dolby et de l'écran tactile

7 », qui commande la plupart des fonctions principales, telles que le système audio, l'interface Bluetooth, la navigation par satellite et la climatisation. La berline la plus puissante de Jaguar peut par ailleurs bénéficier en option d'une caméra d'aide au stationnement en marche arrière, ainsi que d'un système d'éclairage avant adaptatif.

Toutefois, l'essentiel de l'évolution par rapport à la XFR réside au niveau de la motorisation, qui a subi une cure aux amphétamines. Ainsi, le V8 de 5.0 l Supercharged a vu sa puissance passer à 550 ch pour un couple de 680 Nm. Résultat : les performances s'envolent avec une vitesse de pointe de 300 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 4,6 secondes. La



transmission est, pour sa part, assurée par une boîte automatique à six rapports, qui offre le choix entre deux modes Drive ou Sport. Les changements de vitesse peuvent également être contrôlés manuellement, grâce aux palettes situées à l'arrière du volant. Cette hausse de la performance ne s'accompagne pas d'une inflation importante de la consommation, puisque celle-ci s'établit à un raisonnable 11,6 l /100 et des émissions de CO<sub>2</sub> de 270 g/km, selon le constructeur.

Au chapitre du comportement routier, la tenue de route a été revue pour être en phase avec l'augmentation de la puissance. Ainsi, le système de gestion du différentiel actif a été reprogrammé pour réduire la sensibilité de la direction à très grande vitesse. Le contrôle dynamique de la stabilité a également été remanié, pour répondre aux capacités accrues de la voiture. Au passage, les suspensions ont été revisitées, dans le sens d'une

meilleure rigidité, favorisant ainsi une plus grande précision de conduite

Par ailleurs, grâce au système JaguarDrive Control, la XFR-S propose deux modes de conduite : Hiver et Dynamique. Ce dernier permet une réaction plus importante de l'accélérateur, des changements de vitesse plus rapides et une conduite plus sportive.

Au final, la XFR-S réussit un savant mélange entre luxe et sportivité et reste ainsi digne de la prestigieuse griffe qu'elle arbore. Le caractère sportif de la XFR-S a été amplifié avec pour résultat une voiture vraiment engageante, avec une combinaison d'innovations techniques, un design affirmé et des performances époustouflantes. Ceci fait d'elle une alternative intéressante au trio allemand Mercedes, BMW et Audi.



# 20<sup>ème</sup> MAROC CLASSIC

## La Route du Coeur<sup>®</sup>

Sous la Présidence d'Honneur de S.A.R. le Prince Moulay Rachid



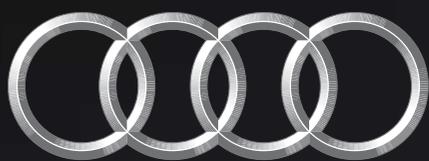
20<sup>ème</sup> MAROC CLASSIC  
16-23 MARS 2013  
"L'ALLURE N'EST PAS QU'UNE QUESTION DE VITESSE"  
20<sup>ème</sup>



Motors

# Auto Exception

par Amal Razine



## Audi RS6



# TGV Transalpin

Entre une S6 et une RS6, il y a beaucoup plus qu'une lettre qui s'ajoute. Plus sportive et surtout plus puissante, l'Audi RS6 Avant est tout simplement devenue le break le plus rapide du monde. Forcément, avec de tels arguments, l'esprit de famille naîtrait chez n'importe quel conducteur à la recherche de distinction et de sensations fortes. Plus puissante qu'une R8, la RS6 Avant prend les devants sur ses concurrentes qui auront un peu de mal à la rattraper.



On ne le dira jamais, assez mais le downsizing peut être une bonne chose dans certains cas. Il a été adopté par tous les constructeurs automobiles, qui savent en faire bon usage pour préserver les performances de modèles aussi sportifs que la RS6 Avant. Un V8 à la place du V10, 20 chevaux de moins par rapport à l'ancienne génération, le break le plus sportif du marché est aussi le modèle le plus puissant de la gamme Audi. Autant dire que les ingénieurs se sont bien penchés sur la RS6 Avant, afin de présenter un produit aussi sportif que possible pour son gabarit.

Au niveau look, le break allemand reprend bien évidemment les codes stylistiques d'Ingolstadt, à l'instar de l'incontournable calandre Single Frame et des feux à LED, avec le fameux Wing, pour un regard des plus agressifs. Bien évidemment, sa vocation familiale n'altère en rien ses prétentions ultrasportives et elle tient à le rappeler, grâce à plusieurs éléments esthétiques. La RS6 Avant peut se vanter

devant ses concurrentes de ses jupes latérales et bas de caisse élargis, qui lui sont spécifiques, mais aussi de la présence de plusieurs touches d'aluminium mat. Pour contraster avec le mat, le brillant fait son apparition sur la calandre noire. À l'arrière, le break se dote d'un imposant spoiler et d'un généreux diffuseur, avec ses deux sorties d'échappement ovales. Chaussé d'imposantes jantes 20", le break offre à ses clients la possibilité de voir plus grand avec du 21 pouces en option. À l'intérieur, on ne change pas une équipe qui gagne. L'habitacle n'est pas révolutionnaire, mais il est loin de prêter à la critique. La finition d'Ingolstadt est une nouvelle fois au rendez-vous. Dès l'ouverture des portières, la présence d'aluminium et de carbone révèle le côté sportif du break le plus puissant du moment. D'autres éléments viennent confirmer ses intentions, à commencer par les sièges sport, le volant à fond plat, le pédalier et les boutons de commande en aluminium. Pour ceux qui ne peuvent s'empêcher de jeter un coup d'œil sur le compte-tours, sachez que celui de la RS6 Avant a eu droit à une nouvelle fonction, puisqu'il clignote en rouge à l'approche du régime maximum. Avec ses 4,92 mètres et son volume de chargement



**Cylindrée :** 4.0L V8 inj. dir. bi-turbo  
**Puissance :** 560ch - 5600tr/min  
**Couple :** 700 Nm - 1750tr/min  
**Transmission :** 4x4

#### **Poids et mesures**

**Poids à vide :** 2010 kg  
**Dimension :** 4.94/1.89/1.42 (L/l/h)  
**Réservoir :** 75 l  
**Volume coffre :** 565/1680 l  
**Pneumatique :** 255/35 R 21

#### **Performances globales**

**Vitesse max :** 305 km/h  
**0 à 100 :** 3.9 s  
**Consommation :** 11.1/6.8/9.8 l/100  
**Autonomie :** 635 km

atteignant 1.680 litres, le break Audi sera idéal pour vos virées familiales. Des virées dont se souviendront les plus grands comme les plus petits.

Mais au-delà de son look extérieur et intérieur, ce qui intéresse le plus la clientèle de ce nouveau break se trouve bien évidemment sous le capot. Affichant 20 canassons de moins que son prédécesseur, le break d'Audi peut compter sur ses 560 ch pour faire de l'ombre à ses concurrents.

Adoptant la politique du downsizing, la firme d'Ingolstadt a réduit le nombre de cylindres de ses blocs pour doter sa RS6 Avant d'un V8 4.0 pouvant égaler si ce n'est dépasser les performances du V10 5.0 de la marque. Développant donc 560 ch pour un couple de 700 Nm, le break réussit avec brio le test du 0 à 100 km/h en 3,9 secondes, soit 7 dixièmes de moins que l'ancienne version, grâce notamment à une perte de poids de près de 100 kg. Avec une vitesse de pointe de 305 km/h, elle n'en oublie pas moins sa consommation puisque le cycle mixte annoncé est d'à peine 9,8 l/100 km. Pour afficher un chiffre pareil, la RS6 Avant peut compter sur son système de désactivation de la moitié

des cylindres et de la gestion de la boîte tiptronic à 8 rapports.

Disponible cet été, l'Audi RS6 Avant a démontré ses capacités sportives qui se sont révélées être bien plus convaincantes que nombre de sportives aux tarifs beaucoup plus élevés. Si certains sont prêts à faire un break en famille, d'autres pourraient cependant attendre l'arrivée de la berline, mais rien n'est sûr quant à sa sortie.

Motors

# Auto Exception

par Amal Razine



**HYUNDAI**

**i40**

**Une familiale  
bien dynamique**





Hyundai ne fait pas les choses comme tout le monde. C'est donc au Salon de Genève en 2011, que la firme coréenne présente la Hyundai i40 dans sa version break. Ce n'est qu'après que la Sedan a fait son apparition et a remplacé sur notre marché la Sonata. Avec la nouvelle identité de Hyundai et son fameux Fluidic Sculpture, la familiale est partie à la conquête d'un nouveau public, qui a été séduit du premier coup d'œil.



Avec la i40, Hyundai revient sur un segment qu'elle avait délaissé pour se concentrer sur celui des citadines et des crossover. Et une fois encore, la fameuse phrase « Partir pour mieux revenir » s'impose dans cette situation. En effet, capitalisant sur sa nouvelle identité visuelle, son image et ses innovations, la marque coréenne a proposé à ses clients un modèle des plus complets pour faire oublier sa devancière. D'ailleurs, ce n'est pas un hasard si elle s'est retrouvée parmi les dix prétendantes au titre de Voiture de l'année.

Les designers de Hyundai ont réussi à proposer au public une familiale racée et dont le dynamisme pourrait faire des envieuses. En effet, elle est dessinée selon les nouveaux codes stylistiques de Hyundai résumés par le fameux Fluidic Sculpture. À l'avant, on retrouve la calandre hexagonale, qui accueille dans sa partie haute le logo de marque et qui est mise en valeur des deux côtés par de nouveaux projecteurs à LED au dessin dynamique. Le design des phares antibrouillards, qui prennent des airs de pupilles lumineuses, est en parfaite adéquation avec celui des optiques. La Hyundai i 40 affiche des lignes tendues qui lui confèrent un caractère sportif certain, avec une impression de fluidité que l'on retrouve notamment

sur une ligne de toit fuyante. Avec 3 centimètres, seulement de moins que la version break, la i40 donne une impression de compacité à laquelle le public n'est pas resté indifférent. Il faut dire que sur des routes où il est devenu de plus en plus difficile de rouler et encore de se garer, chaque centimètre compte. À l'arrière également, le dynamisme est toujours de rigueur, du dessin de la malle à celui des feux utilisant la technologie à LED.

À l'intérieur, une fois encore, Hyundai se conforme aux standards européens pour répondre aux exigences d'une clientèle à la recherche du meilleur rapport



**Cylindrée :** 1.7L 4cyl. inj. directe turbo  
**Puissance :** 115ch - 4000tr/min  
**Couple :** 260 Nm - 1250tr/min  
**Transmission :** Avant

#### **Poids et mesures**

**Poids à vide :** 1537 kg  
**Dimension :** 4.74/1.82/1.47 (L/l/h)  
**Réservoir :** 70 l  
**Volume coffre :** 503 l  
**Pneumatique :** 205/60 R16

#### **Performances globales**

**Vitesse max :** 190 km/h  
**0 à 100 :** 12.9 s  
**Consommation :** 5.5/4.2/4.6 l/100  
**Autonomie :** 1263 km

qualité/prix du marché. Et pour cela, la marque coréenne a trouvé la recette magique, en proposant une finition et des matériaux de meilleure qualité. Dans un style épuré, le tableau de bord se veut sobre et loin de toutes fantaisies. Il intègre des cadrans et commandes parfaitement dimensionnés et disposés de façon à faciliter leur utilisation au conducteur, dont la mission principale est de garder un œil sur la route. Avec ses 4,74 mètres, elle offre bien évidemment une habitabilité et un confort qui lui permettent d'honorer sa vocation familiale. À l'arrière, son côté polyvalent est mis en avant, grâce à une répartition 60/40 de la banquette, qui se rabat facilement pour offrir un espace de chargement plus important, tout en permettant d'avoir un ou deux passagers. Bien évidemment, une fois encore, Hyundai n'y va pas de main morte et propose à ses clients une liste d'équipements à faire

pâler des modèles du segment supérieur. La coréenne propose de série l'ABS, l'ESP, le régulateur de vitesse, la clim. auto bi-zone, les feux à LED à l'avant et à l'arrière...

Sous le capot, Hyundai Maroc a fait l'impasse sur le 1.6 GDi de 136 ch et opté pour le 1.7 CRDi développant 136 ch également, le diesel régnant en maître sur ce segment. Disponible au choix avec une boîte de vitesses manuelle ou automatique, toutes deux à 6 rapports, ce bloc offre à son conducteur un plaisir de conduite, tout en affichant des consommations raisonnables de l'ordre de 5,1 l/100 km avec la transmission manuelle et de 6 l/100 km pour l'automatique. Affichant une liste d'équipements de sécurité rassurante, la Hyundai i40 sera votre meilleure alliée pour prendre la route avec style, en toute sérénité avec votre famille. Commercialisée à partir de 259.000 DH, elle vient ajouter ce tarif à sa longue liste d'arguments pouvant convaincre les futurs acheteurs. Alors, heureux ?

Motors

# Entretien du mois

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

# JEAN-NOEL LANCTUIT

UN GENTLEMAN  
AUX MULTIPLES FACETTES





# JEAN NOËL LANCTUIT

UN GENTLEMAN  
AUX MULTIPLES FACETTES

Il est le nouveau promoteur du Rallye Classic. Lui, c'est Jean-Noël Lanctuit, qui mesure tout le poids de l'héritage et entend s'inscrire dans les pas de son illustre prédécesseur, le regretté Rageys. Ce dernier a réussi à faire de ce rallye un rendez-vous incontournable pour les amateurs des anciennes voitures. L'évènement a également une forte dimension sociale, qui se traduit dans l'aide apportée aux populations démunies des villages traversés. Ces caractéristiques font la singularité de ce rallye et Jean-Noël Lanctuit entend les préserver, tout en apportant sa touche personnelle. Il faut dire que les qualités ne manquent pas à ce mordu d'automobile. Cette passion l'a pris en tenaille depuis sa plus tendre enfance. Ayant des facilités naturelles à taquiner la zone rouge, Lanctuit s'est vite illustré sur les circuits où il a croisé le fer avec de futurs pilotes de F1. La discipline reine du sport automobile a justement été le grand rêve qu'il n'a pas réussi à concrétiser, faute de moyens financiers suffisants. À ces qualités sportives s'ajoutent des compétences managériales incontestables, qui lui seront d'une grande utilité pour réussir la gestion d'un évènement de l'envergure du Rallye Classic. À la tête d'une agence d'évènementiel et gestionnaire depuis de nombreuses années d'un circuit de pilotage, le nouveau patron est suffisamment outillé pour réussir ce challenge. Lors de cet entretien, Jean-Noël Lanctuit ouvre son petit jardin secret aux lecteurs de Gentlemen Drivers et leur livre son regard sur le Rallye Classic du Maroc et ses perspectives d'évolution future, ainsi que son avis sur le sport automobile marocain.





UN GENTLEMAN  
AU MULTIPLES FACETTES



**Êtes-vous passionné d'automobile depuis l'enfance ? Et si oui, avez-vous hérité cette sensibilité de vos parents, de votre entourage ?**

Oui, je suis tombé dans la potion magique à l'âge de 10 ans et à l'origine de ce déclic, il y a eu la célèbre course mancelle, avec Steve Mc Queen. En la suivant, j'ai découvert un appétit pour le sport automobile et surtout une envie de devenir un jour pilote de course. Le hasard a voulu que je ne participe jamais à cette course mythique, qui a été pourtant à l'origine de la passion que j'éprouve encore aujourd'hui pour le sport automobile. L'aura d'Elga Andersen, la belle brune du film, a été également pour quelque chose dans l'émergence de cette passion !

Dans ma famille ou mon entourage proche, personne n'était mordu de sport automobile, mais je devais probablement avoir quelques facilités naturelles, car j'étais toujours en tête des concours de kart pour enfants, de ma petite ville de province. Tenter de passer de champion de mon village à champion tout court a été un chemin de croix dont je ne suis jamais venu à bout ! Il faut dire que j'avais beaucoup plus de plaisir à taquiner la zone rouge qu'à réussir une agrégation en philosophie.

**Vous rappelez vous de votre première voiture ?**

Oui, je m'en souviens très bien. C'était une 4L camionnette, acquise au terme d'un travail d'été laborieux à l'aube de mes 18 ans, mais ma première vraie voiture a été une Porsche Carrera achetée en 1992 à un ami trader, qui souhaitait faire place nette dans son garage et acheter sa première maison. En achetant cette sportive, j'ai réalisé un fantasme qui me taraudait depuis plusieurs années.

C'était un achat tardif, car le fait d'avoir été très tôt pilote au service d'un constructeur, je n'ai jamais eu le besoin d'acquérir un véhicule, car je bénéficiais toujours de prêts par une marque ou une autre. En revanche, mon intérêt pour les voitures anciennes est venu plus tard, en même temps que ce côté « collectionneur » d'objets et de montres, toutes proportions gardées, bien sûr.

J'avais un faible pour Mercedes, et du coup j'ai cherché à m'acheter la collection des Mercedes proposées aux pilotes de F1 de l'époque. C'est ainsi que j'ai pu acquérir une 350 SEL 6,3 de 72, puis une 450 SEL 6.9 de 92, avant de succomber au charme de la fameuse 500 E de 98, qui continue encore à m'emballer comme au premier jour. Par la suite, je me suis offert une Jaguar type C réplique Proteus qui me fascinait, car elle répond parfaitement aux standards que j'attends d'un véhicule de 65 (Gros moteur, lignes viriles mais arrondies, caractéristiques de course avec son côté non ostentatoire et un bruit extraordinaire).

**Comment avez-vous mis le pied à l'étrier du sport automobile ?**

Lorsqu'on n'a pas beaucoup de moyens, il n'y a pas beaucoup d'alternatives et la solution qui s'impose, c'est d'intégrer une école de pilotage. À l'époque, de nombreuses écoles proposaient leurs services, mais l'une d'entre elles permettait d'accéder directement à la Formule 3. J'ai opté sans hésitation pour cette dernière donc car mon âge (21 ans) m'imposait de brûler les étapes pour pouvoir accéder à la discipline reine, la Formule 1. J'ai donc intégré l'école AVIA

## Biographie



*Né le 26/8/1933 à Casablanca*

*1952/1953 : 15<sup>e</sup> BCA en Autriche*

*1953/1954 : 14<sup>e</sup> BCA à la frontière algéro-tunisienne*

*Première voiture MG TC en 1955*

*Licence de pilote d'avion 1er et 2 février 1956*

*Marié depuis 1969 avec Gisèle et père de deux enfants*

*Compétition automobile au Maroc de 1968 à 1977*

*Champion du Maroc F3 1970 et 1971*

*Champion du Maroc G5 1976 et 1977*

*Compétition automobile en Europe 1979 à 1980*

*Douze épreuves d'endurance de six heures sur BMW Silhouette avec Charles Geeraerts : circuits de Dijon, Brand Hatch, Zolder, Mugello, Silverstone et Vallelunga*

*Découverte du surf en 1981, sport qu'il pratique encore aujourd'hui*

*DG de l'entreprise familiale Etablissements L.Berenger de 1960 à 2007*

*Pratique régulièrement la moto depuis 1956 à ce jour, toujours avec des sportives et supersportives : roule aujourd'hui en Honda CBR 1000 Repsol et la Kawasaki ZX 10R.*



# JEAN NOEL LANCTUIT

UN GENTLEMAN  
AUX MULTIPLES FACETTES

et j'ai enchaîné rapidement plusieurs courses du championnat d'Europe, du championnat de France avec un passage par le prestigieux circuit de Monaco pour ma première année en sport automobile. Il s'en est suivi quatre années de monoplace sur les plus beaux circuits européens, qui représentent encore aujourd'hui les plus belles années de ma vie.

Outre certaines performances sportives, le meilleur moment a été le jour de cette victoire qui m'a ouvert les portes de la compétition, moi qui ne venais de nulle part. D'autres furent plus pénibles, comme cette course de F3 en 1988, quand je tentais de passer en tête de course et que le champion d'Allemagne de l'époque m'a envoyé dans un trottoir après le casino...Il est presque certain que cette victoire à Monaco m'aurait aidé pour la suite de ma carrière !

## Quels résultats avez-vous réalisés en compétition ?

Pour ma première année, la récolte fut bonne, avec une dixième place en championnat de France et quelques performances remarquées en Europe. Toutefois, ma meilleure saison a été incontestablement celle de 1987, où je me suis retrouvé à huit reprises en première et deuxième ligne en qualification sur un plateau composé de nombreux futurs pilotes de F1 tels qu'Alesi, Bernard, Comas et beaucoup d'autres dans le championnat européen. Avec des pilotes aussi doués, les courses étaient très disputées, mais le décès du président créateur d'Adidas (mon principal sponsor) et une OPA de Rhin Rhône Énergie par Bolloré a mis fin à mes espoirs de devenir un jour pilote F1, alors que plusieurs tests étaient prévus en F3000. J'ai perdu en quelques semaines l'indispensable manne financière qui m'aurait peut-être permis de réaliser mon rêve d'enfance.

J'ai fait donc contre mauvaise fortune bon cœur et je me suis tourné après quatre années de monoplace vers le tourisme et sa coupe Porsche.

Après, j'ai cédé aux sirènes de la course sur glace et au terme de dix années au trophée Andros, j'ai réussi à glaner plusieurs distinctions, notamment un titre promotion, deux victoires au stade de France et celui de vice-champion Élite, qui m'ont ouvert les portes de constructeurs (KIA, Opel et Renault) pour lesquels j'ai conduit pendant 6 ans, avec d'ex-pilotes F1 comme Panis, Lagorce, Prost et Villeneuve.



## Comment êtes-vous passé de la compétition à l'événementiel ?

Très tôt, j'ai pris en charge les «à côtés» de mon métier de pilote, c'est à dire l'organisation de tous les déplacements partenaires, la fabrication de lignes de vêtements et les incentives tournées vers les sports mécaniques. J'utilisais donc mon temps libre à mettre en place des voyages pour mes partenaires, puis pour des clients séduits par cette démarche. J'ai donc créé le plus gros centre de sport mécanique en 1990 à côté de Paris, que j'ai dirigé durant dix ans.

## Avez-vous un intérêt ancien pour le Rallye Classic du Maroc ?

Assez bizarrement, les voitures modernes, à l'exception de voitures de course, ont cessé de m'intéresser assez rapidement, au profit de véhicules anciens. Cependant, je dois avouer que je ne connaissais pas cette épreuve en dehors de ce que Vincent Repoux, l'un de mes amis très proche de l'épreuve et surtout de la famille Rageys m'en disait.



### Qu'est-ce qui vous a poussé à vous embarquer dans l'aventure du Rallye Classic, après le décès de Rageys ?

Ce même Vincent Repoux, lors d'un dîner à Paris en été à l'origine. L'idée m'est venue lorsqu'il a entrepris de trouver un successeur afin d'assurer la pérennité de cette épreuve, à laquelle il tenait beaucoup. Je trouvais que c'était une formidable opportunité de mixer l'évènementiel et mon intérêt pour les voitures anciennes et d'ajouter à Anome (écurie de course pour Peugeot sport et d'autres championnats) une spécialité passionnante, du fait de ma passion pour certains types de véhicules classiques.

Le contact avec ces concurrents peut aussi aboutir à leur faire connaître un évènement que nous souhaitons organiser en novembre et que nous présenterons à Rétromobile, début février.

### Quelles sont les nouveautés que vous avez apportées à ce rallye ?

Le démarrage a été laborieux. Ainsi, la première année a été compliquée, car la cession s'est révélée quelque peu chaotique, du fait des circonstances un peu spéciales liées à la mort de Rageys. Le simple fait de reprendre l'équipe passée et de mettre Puce aux commandes de la partie hospitality et Vincent aux manettes de la direction de course m'a permis de voir quels domaines étaient perfectibles.

Toutefois, j'estime que l'évolution la plus importante a été l'externalisation du chronométrage auprès de Blunik, car de nombreuses imperfections dans ce domaine avaient été signalées. Je tenais impérativement à ce qu'une certaine exactitude soit mise en place, afin de faire revenir certains concurrents déçus.

La prochaine édition verra son départ du Morocco mall, afin de mettre davantage en évidence les contributions de nos partenaires fidèles. L'intérêt est d'aller vers ce public nouveau, en lui donnant la possibilité de découvrir ces automobiles d'un autre temps.

Je n'ai pas la prétention de vouloir révolutionner cet évènement, qui fonctionnait plutôt bien avant moi, mais plus d'y ajouter des touches successives, grâce à de nouveaux partenaires comme Fujifilm, qui met à notre disposition des appareils numériques pour un concours photo inédit.

Nous faisons le maximum pour préserver l'atmosphère qui fait le charme de ce rallye, ainsi que la magie de la bienveillance des concurrents, deux ingrédients indispensables au bon fonctionnement de ce rallye. Toute l'équipe est très motivée pour que cette édition toute particulière soit un succès, en cette période économiquement morose.

Le Maroc est un pays magnifique ! Sa population nous accueille avec beaucoup de joie, son climat est



# JEAN NOEL LANCTUIT

UN GENTLEMAN  
AUX MULTIPLES FACETTES

extraordinaire et l'évolution de son réseau routier nous laisse espérer des parcours de plus en plus surprenants. L'accompagnement de Son Altesse le prince Moulay Rachid est surtout une formidable caution pour assurer la pérennité de notre organisation.

Je suis donc très optimiste sur la façon dont cette épreuve peut évoluer au fil des années, mais aussi conscient qu'il nous faudra continuer à faire preuve de créativité pour réussir le challenge de surprendre, rassurer et séduire un nouveau public. C'est une tâche qui est loin d'être aisée, dans un contexte marqué par un nombre grandissant de nouvelles épreuves.

**Pouvez-vous nous donner des infos sur l'itinéraire et les équipages qui participeront à l'édition 2013 ?**

Comme d'habitude, nous aurons environ 50 équipages européens et 15 marocains parmi les plus fidèles, comme Jalil Nekkouché et Rafik Lahlou, qui sont des leaders d'opinion extraordinaires pour le rallye. L'an passé, Jean-Pierre Jabouille était venu suivre l'ensemble de l'épreuve. Je ne suis pas certain que ceci ait été une plus value et source de satisfaction pour les concurrents, malgré toute la gentillesse de Jean-Pierre. Les participants ne sont pas à la recherche de « stars », mais plutôt de rencontres intéressantes ou de presse spécialisée, car ils sont toujours heureux de voir leur magnifique voiture exposée dans des magazines de référence.

Cette année, M6 devrait faire le début du rallye, en utilisant comme plateau un véhicule à l'essai, ainsi que le spider 98 Renault qui, faute d'avoir connu le succès lors de sa sortie, connaît maintenant un second souffle. Le Figaro est également un partenaire presse important et l'essai d'une PGO sera réalisé dans le magazine.

Par ailleurs, Jean-Charles Redele devrait être parmi nous avec sa Berlinette A110, ainsi qu'un autre exemplaire de ce modèle champion de France, aux mains d'un riche collectionneur.

L'itinéraire sera « plein sud », avec un départ de Casablanca pour Essaouira puis Marrakech avant de filer vers Ouarzazate pour visiter Erfoud et les magnifiques routes de cette superbe région.

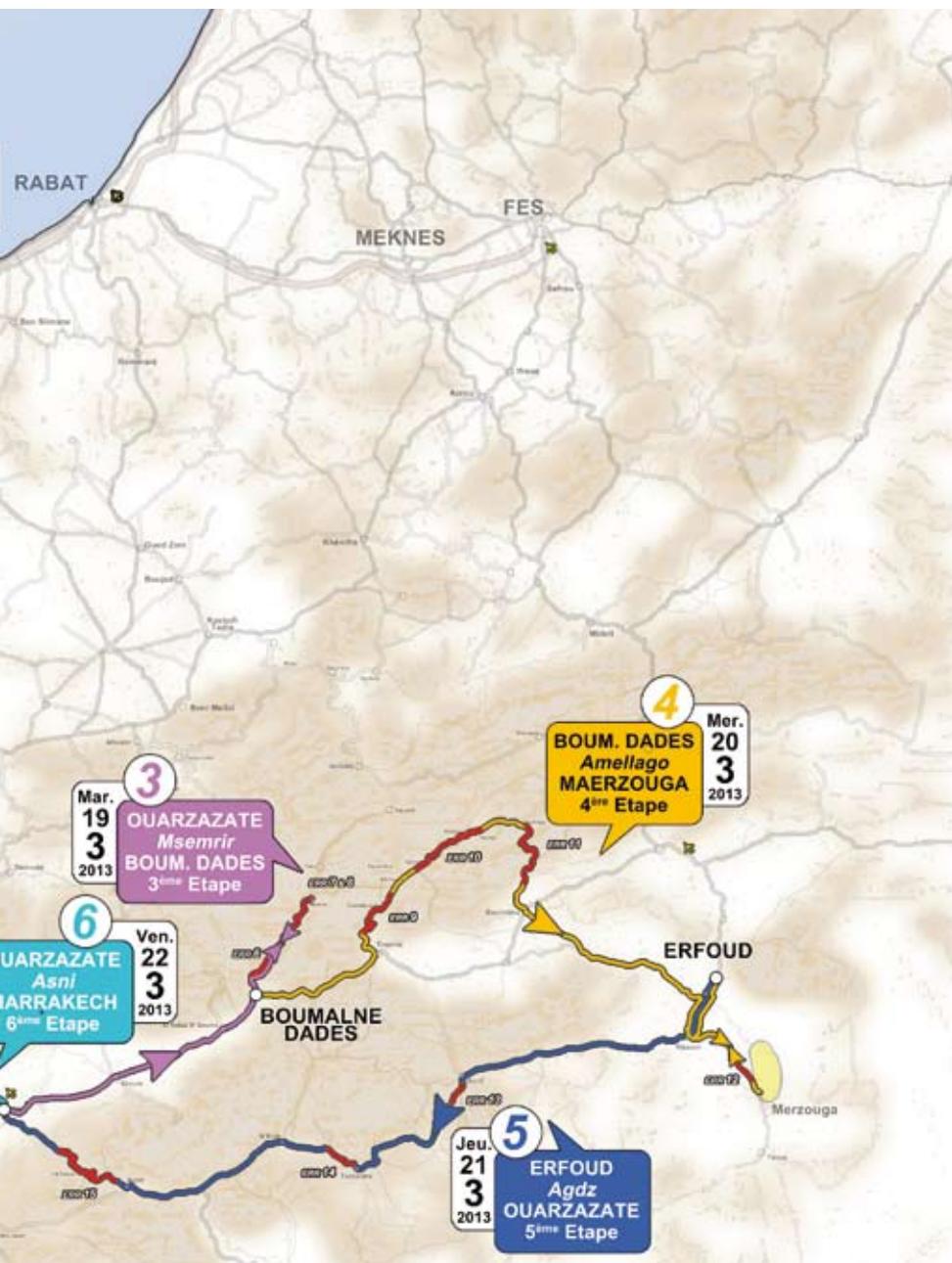


**Que pouvez-vous nous dire sur la manche marocaine du WTCC ?**

Je salue chaleureusement la prouesse des promoteurs de cet événement, qui ont réussi à organiser l'une des manches de l'un des trois championnats du monde automobiles au Maroc. J'ai eu l'occasion de finir deux fois second de la première visite de cette série à Marrakech et je garde un souvenir fort de ce circuit rapide et étroit, sans dégagement et principalement constitué de chicanes toutes un peu différentes. Le fait que cette course s'installe pour trois ans au Maroc constituera j'espère un tremplin pour la création d'un circuit permanent à Casablanca ou ailleurs dans le Royaume. C'est à cette seule condition qu'un organisateur pourra se déclarer et monter de vrais meetings d'envergure.

Je reste un peu surpris de voir autant de personnages motivés par la course automobile, sans véritable





volonté au plus haut niveau de la Fédération pour faire aboutir un tel projet économique. Je suis sûr que beaucoup d'équipes européennes seraient motivées par des tests d'hiver ou de développement comme l'Espagne l'a si bien intégré. La mise en place d'un championnat sérieux est tributaire de la réalisation de ce projet prochainement.

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

Pour les raisons que je viens de citer plus haut, les perspectives de développement du sport automobile au Maroc sont limitées, du fait de l'absence de structures solides, à l'exception de Marrakech Grand prix. Cette discipline sportive ne prospérera dans le royaume chérifien qu'en construisant des infrastructures adaptées ou en s'exportant en Espagne ou en France, par le biais d'une collaboration entre des promoteurs de championnats.

En parallèle, j'ai du mal à identifier clairement la capacité des uns et des autres à investir du temps et de l'argent dans cette discipline.

### Quelles sont parmi les voitures anciennes ou modernes celles qui vous fascinent le plus ?

Nous avons chaque année un stand dans cet incontournable salon qu'est Rétromobile. Cette importante messe de l'automobile est pour moi une occasion de redécouvrir des modèles qui me font rêver. Je suis plutôt attiré par les autos des années 70 et considère indispensable d'avoir un gros moteur et des freins « modernes », afin de profiter pleinement et régulièrement d'un véhicule. Mon attirance pour ces modèles porte principalement sur les coupés et cabriolets.

Les voitures contemporaines ne m'intéressent plus, compte tenu des restrictions de vitesse et de l'ambiance de suspicion permanente de la part des forces de l'ordre. Pour autant, je suis assez d'accord sur ces contraintes de vitesse et je consacre dorénavant mon temps de pilotage sur les circuits au volant de voitures de course.

### Quels sont vos hobbies ?

En dehors de l'automobile, je suis très porté sur le ski nautique en slalom, qui est devenu une passion et presque un thème de voyages. Le tennis fait aussi partie de mes activités sportives de toujours, tout comme la moto tout-terrain, que je pratique avec mon fils Dimitri.

Il est vrai que je n'ai pas un grand talent pour tous les sports que je pratique à un niveau somme toute correct mais je prends un plaisir certain à m'appliquer techniquement pour continuer à rester performant.

Motors

# Auto Légende

par Hamid Benmaarouf



LE FÉLIN DU MANS





Les coups d'éclat de Jaguar au Mans renvoient à un modèle à succès de la firme de Coventry, une véritable icône : la Type C. Dérivé de la célèbre sportive XK 120, ce modèle destiné à la compétition a permis à Jaguar de remporter le Mans à deux reprises. Une domination due à son poids contenu, à un comportement routier très équilibré et surtout à une innovation majeure pour l'époque : les freins à disque.



*La type C adoptait un châssis et une carrosserie totalement nouveaux. Le moulin, un 6 cylindres en ligne emprunté à la XK, allait à son tour profiter de quelques aménagements lui garantissant un fonctionnement plus optimal et finira par remporter les 24 H du Mans en 1951, puis en 1953.*

Dans l'histoire de Jaguar, un modèle s'est distingué par ses victoires dans la prestigieuse course des 24 heures du Mans. Il s'agit de la type C, qui est la dérivée compétition de la XK 120 lancée en 1948. Mais plus qu'une simple extrapolation course, la type C adoptait un châssis et une carrosserie totalement nouveaux. Le moulin, un 6 cylindres en ligne emprunté à la XK, allait à son tour profiter de quelques aménagements lui garantissant un fonctionnement plus optimal. Forte de toutes ces qualités, la type C remportera les 24 Heures du Mans en 1951, puis en 1953.

À l'origine de cette sportive d'exception, se trouve la XK 120, dont le lancement en 1948 a constitué une révolution pour l'époque. Celle-ci était, en effet, la première sportive à proposer des performances de premier plan (une vitesse de pointe de 190 km/h) pour un prix relativement accessible.

Cette relative accessibilité financière a permis à la sportive de Coventry de devenir rapidement la coqueluche des rallyes et des circuits. On peut notamment citer les douzièmes et quinzièmes places acquises par des XK 120 avec quelques modifications de détail, lors des 24 Heures du Mans en 1950.

Galvanisés par ces résultats, les dirigeants de la firme songent à une variante compétition. C'est ainsi que la XK 120 C voit le jour. Elle restera dans l'histoire comme la Type C.

La C est une voiture de course typique de la vieille école : les portières sont symboliques et le cockpit est réduit à sa plus simple expression, avec tubes du châssis apparents et panneaux sans garniture.

Son aérodynamisme particulièrement soigné a joué un rôle prépondérant dans les succès sportifs de la Jaguar C. Face aux Ferrari, aux Talbot Duaux Maserati, elle compensait une puissance relativement modeste par un coefficient de pénétration dans l'air bien étudié en soufflerie par Malcolm Sayer. La silhouette basse, élancée, avec les ailes totalement intégrées, avait peu de points communs avec celle de la XK 120 originelle. L'ouverture de la calandre était réduite au strict minimum, les phares prenant place sous des visières en plexiglas. Les doubles échappements longeaient les bas de caisse et débouchaient juste avant les passages de roue arrière. Le pare-brise variait en fonction des besoins, allant d'un écran de plexiglas courant sur toute la largeur de la voiture au simple « saute-vent » placé devant le pilote, configuration utilisée en corrélation avec la présence, pour recouvrir la place du passager, d'un « tonneau touer » rigide. La carrosserie était entièrement en tôle d'aluminium léger. Afin de faciliter les interventions sur la mécanique, toute la partie avant, aile et capot, basculait d'une pièce, et l'ensemble de l'arrière s'enlevait en un instant.



*Galvanisés par ces résultats, les dirigeants de la firme songent à une variante compétition. C'est ainsi que la XK 120 C voit le jour. Elle restera dans l'histoire comme la Type C.*

*La Type C offrait nombre de nouveautés : la carrosserie était plus légère et le châssis pesait lui aussi moins lourd, ce qui permettait de gagner environ 50 kg.*



Pour mouvoir la Type C, Jaguar a repris l'ensemble mécanique de la XK120, à savoir le long 6-cylindres en ligne double arbre. Ce moteur a été retravaillé pour donner plus de 200 ch. Mais ce n'est pas le moteur qui occupera le plus de temps de préparation, mais plutôt le renforcement du châssis, caractérisé par le recours à des suspensions moins versatiles. Esthétiquement, le changement a été également de la partie, avec notamment une carrosserie aux formes très pures. Avec cette ligne plus aérodynamique, la C dépassait désormais les 200 km/h.

Pour se montrer compétitive sur le circuit, la Type C a adopté un châssis multitubulaire en acier, ainsi qu'une carrosserie en alliage d'aluminium, qui lui ont donné un très bon équilibre général. La production démarre en novembre 1950 et durera moins de 7 mois, ce qui permettra à la voiture de participer aux 24 Heures du Mans. La voiture est prête pour l'édition 1951, et y décroche la victoire. Peter Walker et Peter Whitehead s'imposent avec une moyenne de 150 km/h.

Cette victoire redore le blason de la XK 120, notamment aux États-Unis, où la petite anglaise s'écoulait déjà très bien. Fort de ce succès, Jaguar décide alors de construire la Type C en toute petite série. La marque répond ainsi à la demande de certains pilotes, qui souhaitaient avoir un exemplaire de cette voiture capable de gagner Le Mans, mais également à la demande de quelques riches amateurs.

Toutefois, après ce démarrage en trombe, la Jaguar Type C connaîtra quelques déboires en 1952. Une aérodynamique sans doute trop poussée et une mauvaise gestion des flux d'air (l'aérodynamique en est à l'époque à ses débuts) entraîne des surchauffes du moteur... Le capot rallongé sera ainsi fatal aux Type C. Mais la victoire revient en 1953, avec Duncan Hamilton et Tony Rolt. Ils sont les premiers à boucler les 24 Heures du Mans avec une moyenne de 170 km/h. Les 3 voitures construites spécialement pour les 24 Heures du Mans en 1953 furent les dernières Type C. Elles différaient des précédents modèles par un certain nombre de modifications. Jaguar n'avait pas retenu la solution aérodynamique de l'allongement du « nez » et de l'arrière de la voiture, et, sous un aspect quasi identique au modèle de 1951, la C offrait nombre de nouveautés : la carrosserie était plus légère et le châssis pesait lui aussi moins lourd, ce qui permettait de gagner environ 50 kg. La suspension arrière possédait un meilleur système de guidage de l'essieu et enfin, le 3,4 litres, grâce à des soupapes d'admission plus grandes et à une batterie de trois carburateurs double corps Weber, délivrait davantage de puissance. L'embrayage à disque simple était remplacé par un tri-disque Borg & Berck. Mais la nouveauté majeure demeurait l'adoption de freins à disque, développés conjointement par Jaguar et Dunlop. Cet équipement, dont Jaguar a été l'incontestable pionnier, a procuré un avantage décisif à la Type C.

Jusqu'en 1955, la Jaguar Type C devient la vedette de la course mancelle et la cible d'une concurrence de plus en plus menaçante. Dans le même temps, la XK 120 reçoit en option le kit moteur C de 205ch. Sur circuit ou en rallye, mais également sur route, la Jaguar Type C est à l'aise partout. Outre Le Mans, la Jaguar Type C s'imposera notamment à Reims, lors d'une course de 370 km organisée en 1952. Stirling Moss s'impose, et décrochera également la première édition des 12 Heures de Reims en 1953, en compagnie de Whitehead.

Fort de sa victoire des 24 Heures du Mans en 1953, la Jaguar Type C devient un objet très convoité par les clients du monde entier. Jusqu'en 1954, la Type C sera produite à 54 exemplaires ! Elle sera ensuite remplacée par la Jaguar Type D avec son aérodynamisme encore plus pointue...



par Lina Mouafak



# R1200 R

## Spéciale 90 ans

Qu'elle ait deux ou quatre roues, une BMW attire toujours l'attention. Dans le monde du deux-roues, la marque est encore plus synonyme de luxe, de technologie et de performances. Cette année, BMW fête neuf décennies de BMW Motorrad. 90 ans de passion pour la moto, jalonnés d'innovations techniques influentes, de records du monde, de victoires historiques et de nombreux titres mondiaux.

Trois modèles ont revêtu leurs nouveaux appareils pour représenter le succès de BMW Motorrad. La R 1200 GS Adventure, depuis 10 ans une référence en matière d'enduro longue distance, la R 1200 R, emblématique du roadster traditionnel BMW et la R 1200 RT, qui incarne le concept de « moto de randonnée », depuis déjà plus de trois décennies.

Le modèle spécial R 1200 R « 90 Jahre BMW Motorrad » met l'accent sur les tons classiques caractéristiques des motos BMW à moteur bicylindre à plat.

Des lignes simples et élégantes, une vue dégagée sur les détails techniques, tout cela conçu avec amour dans le plus pur style BMW Motorrad, jusque dans les moindres détails.

En effet, aujourd'hui comme il y a 90 ans, les ingénieurs de BMW Motorrad travaillent avec un seul objectif en tête en matière de deux roues : rendre la conduite en moto et plus récemment, la mobilité urbaine toujours plus agréables et surtout plus sûres.

Les points forts de la BMW R1200R ? Un pare-boue avant, revêtement du réservoir et habillage arrière en noir saphir métallisé.

Nouveauté aussi, bras oscillant, bras de suspension triangulé et cadre arrière peints en gris asphalte mat métallisé.

Les jantes, couvre-culasse, fourche et moyeu avant sont en gris granite mat métallisé.

Le moteur est quant à lui entièrement en noir mat.





Les tubes de fourche et étriers de frein avant et arrière sont anodisés de couleur or.

La première moto BMW de l'histoire crachait 8,5 chevaux. 90 ans après, son cubage a plus que doublé et sa puissance, 110 chevaux, a été multiplié par 13. Sous son appellation « 90 Jahre BMW Motorrad », le R 1200 R joue une fois de plus d'élégance et de discrétion. Le sombre est de mise avec les couleurs retenues, noir saphir et gris asphalte. Un peu de gris granit sur les

culasses et les roues, des effluves dorés sur les étriers de frein et les tubes de fourche, et la touche finale : une plaque 90 ans fixée sur le té de fourche, en lieu et place de l'emblème BMW.

# TAG HEUER

## MikrotourbillonS

Le MikrotourbillonS de TAG Heuer est bien un chronographe de luxe, mais c'est aussi le plus ambitieux jamais développé par la marque, car il s'agit du tourbillon le plus rapide au monde : c'est le premier tourbillon placé sur un chronographe au 1/100e de seconde, pouvant être arrêté et redémarré.

Après l'avènement de son chronographe affichant le 1/100e de seconde, le Carrera Mikrograph, TAG Heuer poursuit sa quête dans la recherche de la précision ultime. Toujours dans un boîtier Carrera, la nouveauté signée TAG Heuer roule des mécaniques. Deux mécanismes de tourbillons visibles sur le cadran, l'un pour l'heure, l'autre pour le chronomètre, font du MikrotourbillonS un chronographe d'exception.

Le premier tourbillon a une fréquence à 4 hertz avec 28.800 alternances par heure, et contrôle la montre, qui est conforme à la norme ISO 3159 ; son aiguille accomplit un tour du cadran par minute, selon la vitesse standard des tourbillons. Le second, le tourbillon le plus rapide au monde, contrôle le chronographe au 1/100e de seconde. Grâce à un système de compensation dynamique, il affiche une fréquence de 50 hertz, soit 360.000 alternances par heure et une vitesse de rotation vertigineuse de cinq secondes pour une révolution, soit 12 révolutions par minute. Autre prouesse technique étourdissante : il fonctionne sans cage et peut être démarré et arrêté grâce à l'architecture à double chaîne.

Cette construction rend inutile la présence d'un embrayage. La séparation de la chaîne de la montre de celle du chronographe élimine tout risque d'influence du chronographe sur la montre et vice-versa. Surtout, elle permet de réduire la perte d'énergie et d'optimiser

la précision de l'organe réglant.

Le MikrotourbillonS se loge dans une boîte de Carrera, best-seller emblématique de TAG Heuer depuis 1963. Les matériaux sont nobles : tantale hautement résistant à la corrosion avec cornes en or rose, décoration « Côte de Genève » et bracelet en alligator cousu à la main, agréable à porter.

Le compteur de chronographe est à 3 heures, la petite seconde à 6 heures et la réserve de marche à 12 heures. L'aiguille centrale affiche les 1/10e et 1/100e de seconde. Une seule couronne, à 3 heures, arme la montre et le chronographe le rotor arme le barillet du mouvement de la montre, alors que le chronographe est à charge manuelle. Au total, le mouvement contient 493 composants, dont beaucoup ont fait l'objet de dépôts de brevet. À l'exception des deux spiraux, tous sont fabriqués en interne dans les usines TAG Heuer à La Chaux-de-Fonds.

Même au regard des standards d'innovation de TAG Heuer, le MikrotourbillonS à double chaîne et double barillet dépasse les limites de l'extraordinaire. Grâce à cette architecture à double chaîne, toutes les montres « Mikro » dépassent même les exigences de la norme ISO 3159. Cette merveille a quand même un prix de 180.000 euros pour être mise au poignet.





## Transat Jacques Vabre

La Transat Jacques Vabre, aussi appelée La Route du café ou encore Transat en double, par opposition à la Transat anglaise qui est elle, une transat en solitaire, est une course transatlantique qui se déroule tous les 2 ans depuis 1995.

La Transat Jacques Vabre a été créée en 1993. Il s'agissait au départ d'une course transatlantique solitaire, du Havre en France au port de Carthagène en Colombie. C'est pour la deuxième édition, en 1995, que la route du café devient une course en double. En fonction des éditions, elle est ouverte aux monocoques IMOCA, 50 pieds ou Class40 et multicoques Multi50 ou ORMA.

Au fil des années, les participants ont pu admirer à leur arrivée différents sites, le port de départ étant toujours le Havre, le port d'arrivée était quant à lui changeant, de 1993 à 1999 à Carthagène, de 2001 à 2007 à Salvador de Bahia au Brésil et depuis 2009, à Puerto Limon, au Costa Rica.

Les multicoques de 50 et 60 pieds partent une journée plus tard que les monocoques 60, 50 et 40 pieds. Les multicoques 60' ORMA avaient jusqu'à l'édition 2005 un parcours sensiblement plus long, puisqu'ils devaient contourner l'île de Fernando de Noronha. Ce handicap devait permettre une arrivée groupée après dix jours de mer. Cependant, cette variante a disparu pour l'édition 2007. De même, la classe 50' monocoque a disparu au profit de la Class40. Quatre classements sont effectués : 60'ORMA, 60'IMOCA, 50' multicoques et 40' monocoques. En 2011, la Classe 60'ORMA n'a pas participé à la course.

La transat Jacques Vabre est aussi un évènement éco-



*Au fil des années,  
les participants ont  
pu admirer à leur  
arrivée différents  
sites, le port de  
départ étant  
toujours le Havre,  
le port d'arrivée  
était quant à lui  
changeant, de  
1993 à 1999 à  
Carthagène, de  
2001 à 2007 à  
Salvador de Bahia  
au Brésil et depuis  
2009, à Puerto  
Limon, au Costa  
Rica.*

responsable puisque, parallèlement au défi sportif et humain, elle est aussi un événement qui a pris depuis 2007 des mesures efficaces pour limiter et compenser son empreinte écologique. La réduction des émissions de CO2 a été un des objectifs majeurs pour tous les acteurs de la course et un dispositif global en faveur du développement durable a été mis en place par l'organisation.

Des actions ont été ainsi menées sur les transports, la consommation d'énergie, d'eau, la gestion des déchets (384 kg de marc de café ont été recyclés !), l'utilisation de matériaux recyclés ou recyclables. Les émissions de CO2 ont par ailleurs été compensées (2.200 tonnes

de compensés et -65% d'émission en 2009 par rapport à 2007) via des opérations de reforestation dans les forêts tropicales.

Vingt ans après sa création, la Transat Jacques Vabre rivalise avec les plus grandes transats et a su conquérir les cœurs des amateurs de cette discipline et enthousiasmer le public.

L'idée est en effet originale : une grande course qui prend un parcours historique, la renommée Route du café. L'épreuve est un savoureux mélange de goûts et d'arômes !

## Vegas Robaina Don Alejandro

Vegas Robaina est une marque de cigares cubains classée dans le sommet de la pyramide des marques selon la société Habanos S.A. qui la commercialise.

*Le Don Alejandro fait preuve de profondeur, de maturité et de tonicité. Très élégamment fabriqué, ce double Corona s'embrase facilement.*



Les cigares portent le nom de celui qui, à Cuba, est considéré comme le meilleur veguero : Don Alejandro Robaina. Petit-fils, fils, père et grand-père de tabaqueros, Alejandro Robaina a hérité de la finca familiale : Cuchilla de Barbacoa, une petite propriété de 18 hectares à San Luis, où la famille devait s'installer en 1845, et que l'État vient d'agrandir en offrant à Don Alejandro une dizaine d'hectares supplémentaires. Paradoxe de la situation : Cuba, pays socialiste, a voulu rendre hommage aux vegueros privés qui constituent l'ossature de la production de tabac. La famille Robaina - qui s'est spécialisée dans la culture de feuilles de capes sous tapados, obtient des résultats uniques. À lui tout seul, Don Alejandro « habille » plus d'un million de havanes !

Le Don Alejandro fait preuve de profondeur, de maturité et de tonicité. Très élégamment fabriqué, ce double Corona s'embrase facilement. Doté d'un bon tirage, il livre rapidement des touches boisées avec quelques notes de terre humide.

La cape bien grasse de ce Habano fleure bon les feuilles qu'élevé Don Alejandro Robaina. Un double corona champêtre dont la fumée, d'entrée, séduit le palais avec ses notes d'épices, de chocolat et de miel.

Un Habano tout en rondeur...

Doux et bien équilibré, lisse, végétal et floral, il nous rappelle le parfum d'une nature verdoyante, après un jour de pluie. Nous apprécions des notes sucrées livrées de temps à autre. Alors qu'il approche de la troisième seconde, ce cigare devient plus épicé et il se poursuit jusqu'à atteindre le « purin ». La finale est épicée et huileuse.

Une vraie puissance ! Il est crémeux et soyeux avec une saveur douce et complexe. Il a des relents de noix grillées et de cuir. On est en présence d'un cigare bien construit et équilibré !

par Hicham Rehane

## FOCAL Spirit One

Avec Spirit One, Focal fait son entrée dans le monde du casque haute fidélité.

Premier modèle d'une famille amenée à s'agrandir, Spirit One est un casque confortable et léger, moderne et nomade. Parce que c'est un casque Focal, c'est avant tout un casque Hifi au design soigné et aux performances sonores bien trempées.

Fruit de plus de deux années de recherches, Focal lance un casque fermé compatible iPhone/iPod/iPad et smartphones doté d'une qualité sonore qui répond aux mêmes exigences que les enceintes de la marque Focal.

Fourni avec une télécommande compatible avec les téléphones, baladeurs, iPod, iPhone et iPad, le casque Spirit One est une pure conception Focal.

Une prouesse technologique pour le plus grand plaisir d'écouter votre musique !

Retrouvez les spécifications techniques du Spirit One sur [www.focal.com](http://www.focal.com)



## B.R.M V14-44

La gamme BRM V14-44 est réalisée en titane et acinox surfin 188.

Les V14-44 reprennent le principe cher à BRM : cornes rapportées, aiguilles allégées, cadrans noirs décorés de numéros de course.

Ces montres sont livrées avec un mouvement 7753.

Les V14-44-RACING sont réalisées par un des plus grands horlogers actuels (Jean Paul Crabbe) sur une base 7753.

Trois séries limitées composent cette gamme :

50 pièces aiguilles jaunes, 50 pièces aiguilles noires et 50 pièces aiguilles orange.



\*Vivez votre passion

# Live your passion\*

RM Automobiles Classiques est le fruit de 30 années de passion pour le monde de l'automobile d'exception.

Crée par 2 passionnés, RM est spécialisée dans la restauration, l'importation, le conseil et l'expertise ainsi que dans l'organisation d'événements spéciaux, et ce, toujours en relation avec les véhicules d'époque.

Notre objectif est de rendre simple, confidentiel et efficace l'acquisition ou la restauration d'un véhicule de collection, tout en apportant nos conseils et notre expertise. Fort de notre présence aux principaux événements automobiles à travers le monde (salons, foires, rallyes, concours d'élégance...) nous avons constitué un carnet d'adresses riche de contacts inestimables.

Nous oeuvrons pour le maintien d'une image de marque où le "zéro défaut" reste une priorité.

**Achat - Vente - Restauration - Entretien - Autres services sur demande**

**RM automobiles classiques**

11, Rue Aviateur Vitalis, La Villette  
Casablanca - Maroc

Tél. +212 620 139 139

Email. [RMautoclassic@gmail.com](mailto:RMautoclassic@gmail.com)

 [facebook.com/RMAutoclassic1](https://facebook.com/RMAutoclassic1)

# BACHMANN FB

La panoplie du parfait gentleman driver!



29€



129€



349€



69€



99€



129€



449€



649€

Disponible sur  
[www.fernandbachmann.com](http://www.fernandbachmann.com)

# BACHMANN FB

Un homme d'exception...

Fernand BACHMANN,

administrateur, concessionnaire et Pilote de course des Etablissements Chenard & Walcker.  
26 mai 1923, première édition des 24 heures du Mans.

Sur 35 voitures engagées, les établissements Chenard & Walcker en comptent 3, qu'ils confient à Fernand BACHMANN, Raoul BACHMANN, André LAGACHE et leurs co-équipiers.

16h, sous une pluie battante le départ est donné !

Au coude à coude avec les Bentley et Bugatti, après une lutte acharnée, Chenard & Walcker Remportera finalement haut la main cette première édition grâce à André LAGACHE.

Fernand BACHMANN se classera 4ème de sa catégorie alors que son frère Raoul terminera 2ème de cette course qui deviendra mythique.

Fernand et Raoul BACHMANN prendront le départ de la deuxième édition des 24 heures du Mans en 1924 mais une sortie de route spectaculaire les obligera à abandonner...

Fernand BACHMANN, pionnier des pilotes automobiles, participera également à d'autres événements internationaux en prenant le départ des 24 heures de Spa Francorchamps en 1925 et les 24 heures de San Sébastian en 1926.



# *Évasion de rêve*

par Lina Mouafak

## Le circuit du **ROUSSILLON**

Le circuit du Roussillon est le plus grand des circuits de karting de France et du monde. Situé à quelques kilomètres de Perpignan dans la ville de Rivesaltes et idéalement localisé entre l'Espagne et les plages à quelques kilomètres, l'éclairage nocturne de la piste et l'ensoleillement presque permanent de la région font du grand circuit du Roussillon une piste d'exception.







Son tracé de 1,5 kilomètre permet de découvrir le pilotage sur circuit en toute sécurité. La grande largeur de piste et les nombreux virages en font un circuit technique permettant de piloter des Porsche, Lamborghini et autres Maserati en se faisant immédiatement plaisir.

Jusqu'à 7 tracés sont possibles, ce qui devrait éviter toute monotonie pour les adhérents et les compétiteurs. La sécurité du circuit du Roussillon est excellente, bac à gravier et larges abords renforcent celle-ci. L'asphalte de la piste est spécifique pour la compétition. Les écrans de chronos sont modernes et efficaces.

Particularité du circuit, vous pouvez rouler sur l'une des Mini Cooper John Cooper Works GP. Il n'y en a que 2000 qui ont été produites et le circuit en possède une. Cela devrait suffire à donner envie de la piloter. Cette Mini, qui n'en a que le nom, a été préparée par les plus talentueux ingénieurs de BMW, dont elle est la dernière née. La John Cooper Works GP développe 218 chevaux pour 1.140 kg, ce qui en fait une grand Sportive.



Les kartings du circuit du Roussillon se divisent en plusieurs catégories. Les kartings, électriques pour les plus petits, vont à 15km/h. Pour les plus de 7 ans, Kart Sodi de 120cm². Pour les plus de 15 ans, kart Ak35 de 270cm² à 4temps.

Le circuit dispose aussi d'une baby piste pour les enfants entre 3 et 6 ans et accueille chaque mercredi, en période scolaire, les enfants qui souhaitent devenir de jeunes pilotes. Ils y sont initiés aux règles de sécurité, au pilotage sur circuit, aux bonnes trajectoires, au freinage, mais aussi à la mécanique et aux signalisations spécifiques aux circuits automobiles.

Vous pouvez aussi vous offrir un stage de pilotage Ferrari. Effectivement, plus proche d'une formule 1 que tout autre voiture, La Ferrari F430 avec son V8 a

de quoi vous impressionner. Quiconque a déjà piloté cette Ferrari là n'est plus jamais le même homme. Hélas, il vous faudrait déboursier 175.000 euros pour vous offrir le luxe de rouler avec, mais c'était compter sans le circuit du Roussillon, qui en possède une et qui est prêt à vous la faire essayer en condition de course. Issue de la technologie de la Formule 1 et mise au point par Michael Schumacher, La Ferrari F430 du circuit du Roussillon vous transporte de 0 à 100km/h en 3 secondes. Elle vous attend pour des tours de piste pour à peine le prix d'un billet de train. Alors, si vous avez envie de sensations, envie de vitesse... pour vous détendre ou pour vous perfectionner, le circuit du Roussillon, avec plus de 300 jours de soleil par an, est l'endroit idéal pour exprimer votre passion !



par Antoine Delmas

# NATACHA TOUTAIN

**1959 ( France )**

Née le 13 Août 1959 à Paris 4<sup>e</sup>

Diplômée de l'école des beaux arts de paris en 1980

Affiche **Coupe Davis** 2002  
La cravate **us navy**, portée par tous les marin's americain

Dessins de cravate pour **Hermès**

Pour **l'Oréal**, dessins pour dossier de presse , pour le parfum fleur a fleur

Page de couverture pour **fiction magazine** en 1982

Dessins pour les plus grandes maisons de canevas (**steiner et margot**)





# Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



[www.gentlemendriversmag.com](http://www.gentlemendriversmag.com)

## Bulletin d'abonnement

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

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

### MES COORDONNÉES

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

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

E-mail : .....

### MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH  2 ans : 450 DH



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