

Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE

STEPHANE ROUX

L'AVENTURIER



ASTON MARTIN

Rapid S

p.48

Un jet 2+2

PORSCHE

Carrera 4s

p.54

Sur des rails

BMW

X6 M50d

p.66

Tempérament volcanique

DETOMASO

Pantera

p.92

L'Italo-américaine dévergondée



Solutions PRO

Maroc Telecom

Forfaits mobile Business nouveaux avantages



PLUS
D'HEURES

TARIFS
RÉDUITS

PLUS
D'OPTIONS

<http://www.iam.ma/Professionnels/>

iam.ma

Avec les nouveaux avantages des Forfaits mobile Business de Maroc Telecom, vous disposez d'une offre plus adaptée aux besoins de votre métier. Désormais, vous bénéficiez d'une gamme complète (de 5h à 62h) et d'une nouvelle grille de tarifs compétitive à partir de 180 DH TTC par mois. Profitez aussi d'options plus attractives : Intraflotte Voix et SMS, plus de numéros illimités et des réductions sur vos abonnements BlackBerry et 3G.

Appelez le **777**

Édito



Ahmed Kseibati

Il n'y a pas de prix pour la passion

En marge du salon Rétromobile de Paris, qui se tenait au Parc des expositions de la Porte de Versailles, où collectionneurs et passionnés se sont retrouvés durant 5 jours pour admirer les plus beaux modèles d'automobiles anciennes, de tableaux d'art et d'objets de culte, se sont également déroulées deux ventes aux enchères.

La première était organisée par Artcurial et mon ami, l'illustre pilote et commissaire-priseur Me Hervé Poulain y a battu, à l'aide de son marteau, un nouveau et beau record mondial, avec 14,6 millions d'euros en 6 heures de vente non stop.

À l'autre bout de Paris, au Grand palais, la très honorable maison de vente Bohams faisait un peu moins, avec 13 millions d'euros.

Assistant à ces 2 ventes, on y voit des profils très différents de collectionneurs passionnés, ceux qui surenchérissent sur un bibelot, une cravate ou une affiche vantant les mérites d'une voiture datant du début du siècle dernier et les gros investisseurs, qui prennent place un petit peu plus tard, pour n'assister qu'aux ventes des prestigieuses voitures de collection.

Je souhaiterais que nos richissimes amateurs de tableaux, qui achètent à tour de bras et à prix d'or, 10 à 20 tableaux d'un même peintre, s'ouvrent à d'autres horizons et à un autre style de collection, de mon point de vue tout aussi esthétique et intéressant sur le plan du placement rentable !

Cela étant dit, je vous souhaite, chers lecteurs fidèles de Gentemen Drivers, une bonne lecture de votre magazine préféré.

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 esthétisme. 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.





Sommaire

08 **Motors**

- 08>12 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine/Khalid Nizar
14 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine/Khalid Nizar
16>20 **ActuEvènement** Cartier with style par Ahmed Kseibati
22>30 **ActuEvènement** Vente aux enchères **Bonhams** par Ahmed Kseibati
32>40 **ActuEvènement** Salon de Genève 2013 par Ahmed Kseibati
42>46 **AutoConcept** Peugeot Onyx Concept par Amal Razine
48>52 **AutoException** Aston Martin Rapide S par Youssef Bennour
54>59 Porsche Carrera 4s : Sur des rails par Youssef Bennour
60>65 Toyota GT86 : Retour vers le futur par Amal Razine
66>71 BMW X6 M 50d : Tempérament volcanique par Youssef Bennour
72>76 **AutoNouveauté** Ford Kuga 2.0 Tdci par Youssef Bennour



78_{>90}

Entretien du mois **Stéphane ROUX**

L'aventurier par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 92>98 **AutoLégende** Datomaso Pantera : L'italo-américaine dévergognée par Hamid Benmaarouf
100>101 **MotoException** Triumph Tiger 1050 Sport par Lina Mouafak

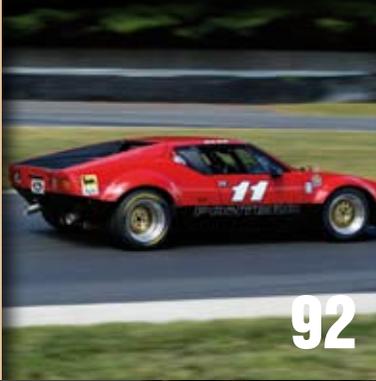
102 **L'Homme**

- 102>103 **Montres** BRM MK-44 Makrolon par Lina Mouafak
104>105 **Culture** Citée de l'automobile de Mulhouse par Lina Mouafak
106 **Sport d'élite** BMW Megève Winter Golf 2013 par Lina Mouafak

107 **Lifestyle**

- 107>108 **Cigare** Romeo & Julieta Cazadores par Antoine Delmas
110 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
112>115 **Evasion** Circuit d'Assen par Lina Mouafak
116>117 **Art** Graham Bosworth par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS



La Driver's cup la 1^{re} édition du trophée de golf de l'automobile

Gentlemen Drivers Magazine sera le partenaire de Swingevents dans cette première édition, qui se déroulera au Royal golf de Cabo Negro le 18 mai.

Swingevents est un des acteurs majeurs de l'évènementiel golfique sectoriel au Maroc. Six évènements sont programmés en 2013: Batimmo'cup, Transport&logistique, Hôtellerie&restauration, Distribution, Gazelle's cup. Tous



les ans, une centaine de sponsors invitent 800 à 900 V.I.P, dont les représentants de 450 entreprises.

La Driver's cup rassemblera 15 sponsors : constructeurs, équipementiers, transporteurs, logisticiens, entreprises locales, institutionnels et leurs 130 invités internationaux, dont 80 dirigeants d'entreprise et 72 golfeurs, 30 vip à l'initiation découverte et au déjeuner.

« Tanger étant la capitale du secteur automobile, nous nous devons d'organiser ce trophée dans la région », commente Philippe Pillaud, dirigeant de Swingevents

L'Alfa Romeo 4 C disponible mi-2013 au Maroc

Elle en a fait rêver plus d'un à la présentation de son concept car il y a deux ans. Dans sa version définitive, l'Alfa Romeo 4C a tenu toutes ses promesses en volant la vedette lors du salon de Genève 2013. La diva italienne sera disponible chez l'importateur marocain de la marque au « biscione » à partir de l'été 2013, à un tarif démarquant à 650.000 DH.

Fidèle à sa vocation de sportive pure et dure, la sulfureuse italienne fait appel à une structure légère et compacte et à un petit moteur turbo essence. Elle se démarque également par sa compacité, avec seulement 4 mètres de longueur, 2 mètres de large et 1,18 mètres de haut. Le

moteur est le 1.750 cm³ de la Giulietta Quadrifoglio Verde, mais avec des évolutions qui pourront porter la puissance à 260 ch. Pour abaisser le poids, les ingénieurs ont utilisé un châssis entièrement en carbone. Côté transmission, la 4C fait appel à la boîte à double embrayage TCT, qui est montée en série. Pour les amateurs de sensations fortes, le sélecteur DNA permettra d'accéder à un nouveau mode « Race », destiné à un usage sur circuit.



Lear Corporation Une nouvelle usine marocaine

Encore une bonne nouvelle pour le secteur automobile marocain, qui surfe actuellement sur la vague du succès. En effet, le Groupe américain Lear Corporation construira une nouvelle usine, la quatrième, de production de faisceaux de câbles et composants automobiles, au sein de la zone franche de Kénitra. Ce projet devrait générer un peu plus de 700 emplois.

Lear Corporation possède déjà trois usines au Maroc, dont deux à Tanger, spécialisées dans la production de systèmes de câblage électrique et de sièges automobiles et une à Rabat, fournissant des produits électroniques (chargeurs de batterie et modules d'interface) aux principaux constructeurs européens, parmi lesquels figurent Renault, Volkswagen et BMW notamment.

Il est à noter que Lear Corporation est aujourd'hui l'un des plus importants fournisseurs de sièges automobiles et de systèmes de gestion de l'alimentation électrique, à l'échelle mondiale.

Pour rappel, la zone franche de Kénitra, où est aussi installé Saint-Gobain Sekurit, cible notamment l'équipementier automobile, les activités connexes, la logistique industrielle et les services support à l'industrie.

LA PASSION? ÇA SE CONDUIT



Equipements disponibles selon version.

Photo non contractuelle.

À PARTIR DE **1 499** Dhs/MOIS

Exemple d'un crédit automobile de 65 385 dhs. 60 mensualités de 1 499 dhs comprenant assurances DI et vol incendie. Basé sur un apport de 50% du prix du véhicule. TEG fixe de 11,08%. Le coût du crédit comprenant les assurances de 22 155 dhs. Offre réservé aux particuliers valide du 01 mars 2013 au 31 mars 2013. Offre sous réserve d'acceptation de votre dossier par RCI Finance Maroc: 44, Boulevard Khalid Ibnou el Oualid- Casablanca.

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

- Moteur diesel dCi 4,3L/100Km
- 5 étoiles Euro NCAP
- Écran tactile multimedia
- Prix à partir de 129 900 Dhs TTC en version essence.

DRIVE THE CHANGE



Tata et Nissan envisagent une implantation au Maroc

Le groupe Renault a semble-t-il fait des émules. Ainsi, l'indien Tata et le japonais Nissan envisageraient sérieusement une implantation industrielle au Maroc, selon M. Abdelkader Aâmara, ministre marocain de l'Industrie. Ce dernier aurait déclaré lors d'un forum organisé par nos confrères du quotidien Le Matin, qu'après « Renault, deux nouveaux constructeurs automobiles étudient la possibilité de s'installer dans le royaume. L'un d'eux est l'indien Tata ». Selon la même source, le responsable gouvernemental marocain aurait également ajouté que Nissan souhaiterait investir au Maroc, le Royaume étant devenu une plate-forme prometteuse pour l'industrie automobile.

Pour rappel, le groupe Renault a inauguré, il y a un an, en grande pompe une usine d'envergure près de Tanger, nouvelle base « low cost » proche de l'Europe et tête de pont vers le continent africain. Cette année, la capacité de production de l'usine Renault atteindra environ 300.000 unités par an.

Audi Q5 Reçu 5 sur 5



Le Q5 d'Audi vient de subir un léger restylage pour pouvoir continuer en toute tranquillité son bonhomme de chemin. Lancé en 2009, il a su séduire le public marocain, grâce à son look et à ses prestations à la hauteur de la

réputation de la firme d'Ingolstadt. Pour cette version reliftée, le public pourra découvrir la fameuse calandre singleframe biseautée, mais qui accueille cette fois des lamelles verticales chromées. Toujours à l'avant, le Q5 sait parfaitement allier sportivité et élégance, notamment à travers un pare-chocs de forme trapézoïdale, des grilles noir brillant sur les prises d'air, ainsi que des feux antibrouillard cerclés de chrome. L'habitacle n'a pas subi de gros changements et pour ce qui est des motorisations, 4 possibilités se présentent au client marocain. Une seule version essence est proposée, à savoir le 2.0 TFSI de 225 ch, alors que pour le diesel le 2.0 TDI est décliné en 143 et 177 ch et le 3.0 TDI développe 245 ch pour un couple de 580 Nm. Les tarifs débutent à 459.000 DH pour cette version reliftée.

4L trophy Un Marocain sur le podium



La 16e édition du 4L Trophy qui s'est tenue du 14 au 24 février, s'est soldée par la victoire de l'équipage 520 composé d'une Française et d'un jeune étudiant d'origine marocaine. Jennifer et Medhi n'étaient pas là pour remporter la course, mais grâce à leur bonne répartition des tâches, ils ont triomphé. L'équipage franco-marocain était suivi de près par une équipe 100% féminine, qui est donc montée sur la seconde marche du podium, tandis que la troisième marche a été occupée par la voiture 478, de Maxime et Arthur. Les participants, qui sont au nombre de 2.894, se sont retrouvés à Marrakech pour la soirée de remise de trophées au cours de laquelle, l'équipage belge a reçu le prix européen. Pour cette 16e édition, comme pour les autres éditions, le côté solidaire et humain a pris le dessus sur la compétition et les équipages se sont surpassés pour offrir des dons à l'association « Les enfants du désert », mais également à la Croix-Rouge avec, notamment, 12 tonnes de denrées alimentaires distribués dans les villages du circuit.

NOUVELLE VOLVO V40



VIVEZ LA COMPACTE AVEC UN GRAND V



Une compacte cinq portes luxueuse offrant à la fois une dimension familiale et un design à couper le souffle. Ses courbes sensuelles et distinctives lui procurent caractère et dynamisme. Pour vous, elle se pare d'équipements inédits : le combiné d'instruments digital, l'éclairage d'ambiance personnalisable selon votre humeur ou encore un toit panoramique procurant sensation d'espace et luminosité. La sécurité reste bien sûr au cœur de la recherche Volvo. Au delà de son châssis assurant une tenue de route et un agrément de conduite de haut niveau, la nouvelle Volvo V40 est le premier véhicule au monde à être équipé d'un airbag piéton.

NOUVELLE COMPACTE VOLVO V40. DESIGNED AROUND YOU.

POUR TOUTE INFORMATION, CONTACTEZ NOUS AU :

CASABLANCA
TEL : 0522-40-68-60

RABAT
TEL : 0537-79-51-88 / 0537-29-32-63

MARRAKECH
TEL : 0524-44-84-34

AGADIR
TEL : 0528-28-89-90

TANGER
TEL : 0539-34-03-62

FES
TEL : 0535-74-82-14

ALD Automotive Chiffres clés de 2012

Frédéric Banco, le directeur général d'ALD Automotive, a présenté lors d'une conférence de presse les résultats annuels de 2012. Ces chiffres ne peuvent que réjouir le N°1 de la location longue durée de véhicules. Présent dans 37 pays, le loueur gère plus de 5.600 véhicules sous nos latitudes, ce qui représente 14% de sa flotte internationale. Certifié ISO 9001, dès 2008, ALD Automotive a inauguré l'année dernière, un tout nouveau siège qui totalise une superficie de 6.500 m², avec notamment un siège administratif regroupant les 70 collaborateurs de la structure. Réalisant un chiffre d'affaires de 270 millions de dirhams en 2012, ALD Automotive a notamment pu compter sur d'importants marchés comme celui d'OCP et ses 530 véhicules, d'ONE et ses 317 tous-terrains, mais aussi Sanofi Aventis, qui souhaite renouveler son parc avec une livraison entre 2012 et 2014 de 160 véhicules. Après avoir écoulé 1.500 unités, l'année dernière, ALD Automotive a décidé de lancer le 1er mars, un site Internet dédié, justement, à la vente des véhicules d'occasion.



Morocco Cross Country Les deux roues au Mazagan

Les 16 et 17 février dernier, le Mazagan Beach & Golf Resort a accueilli le Morocco Cross Country Championship 2013. Organisé en partenariat avec l'association des motards marocains DADA'S Bike et la Fédération royale marocaine de motocyclisme, il a réuni plusieurs milliers de passionnés venus applaudir les 60 Riders marocains et internationaux et surtout le double champion du monde Mickael Pichon. La première journée a été consacrée aux essais dans la forêt du Resort. S'agissant d'une course d'endurance, le gagnant est celui qui a cumulé le moins de temps au final. Le dimanche, les finalistes se sont défiés pour tenter de remporter le grand prix de cette édition 2013. La catégorie Quad a été remportée par Hicham Choufani d'Agadir. Pour ce qui est de la compétition de moto-cross, la catégorie MX1 a été remportée par Lukasz Kurowski, d'Agadir

également, alors que dans la catégorie MX2 c'est Hamza Mellali qui s'est imposé. Au-delà de la compétition des deux roues, un pilote italien a offert un beau spectacle de drift à quatre roues, cette fois, au volant d'une BMW.



Hyundai Maroc Responsabilité sociale de l'entreprise

Bien que présent dans la vie sociale depuis plusieurs années, Hyundai au Maroc a décidé pour la première fois de communiquer autour de ses actions réalisées en 2012. Actif sur les différents domaines, à savoir celui de la santé, de l'éducation, de l'environnement et de la sécurité routière, Hyundai Maroc a réservé, en 2012, à ses différentes actions, une enveloppe budgétaire de plus de 3 millions de dirhams. Ce montant a notamment servi à l'acquisition d'une machine de chirurgie mini-invasive en faveur de l'association les Bonnes œuvres du cœur ou encore au financement d'opérations chirurgicales pour des personnes démunies. Hyundai Maroc a également financé la construction d'une école primaire dans la région de Fès, qui devrait accueillir 160 élèves de 6 douars différents. Pour sensibiliser les nouvelles générations dans le domaine de la sécurité routière et de l'environnement, des ateliers ont été organisés, en partenariat avec Ludiscience dans plusieurs écoles primaires. Cette année aussi, Hyundai Maroc continuera sur sa lancée, notamment, pour répondre aux différentes demandes soumises par les associations.





TOYOTA

L'HYBRIDE est économique !



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

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



Auris Hybride

Prius Hybride

Yaris Hybride

LE FUTUR, C'EST MAINTENANT.



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



ToyotaDuMarocOfficiel

**Today
Tomorrow
Toyota**

drive dentsu

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

Volkswagen Résultat exceptionnel en 2012

Le groupe Volkswagen est devenu une véritable machine à cash. En effet, le géant automobile européen aux douze marques a annoncé un bénéfice net record de 21,9 milliards d'euros (243,7 milliards DH) au terme de l'année 2012. Ceci lui a permis de surclasser tous ses concurrents.

Ainsi, le groupe Volkswagen gagne cinq fois plus que Ford, six fois plus que GM, douze fois plus que Renault, 15 fois plus que Fiat (avec Chrysler). Certes, l'intégration de Porsche n'est pas étrangère à ce résultat inhabituel, toutefois le consortium de Wolfsburg affiche un bénéfice opérationnel substantiel de 11,5 milliards d'euros (128 MMDH), un pic historique. Son chiffre d'affaires s'est, d'ailleurs, élevé à 192,7 milliards d'euros (2 144 MMDH, +21%).

Volvo S60, V60 et XC 60 s'offrent un facelift

C'est l'heure pour une bonne partie de la gamme de Volvo de passer par la case « restylage ». C'est le cas des modèles S60, V60 et XC 60. Les nouvelles berlines se distinguent des modèles actuels par l'abandon des optiques avant en deux parties. Les blocs optiques sont élargis, avec un dessin plus rectangulaire. Le bouclier avant a également été retouché, avec de nouvelles prises d'air latérales. Des jantes de 19 pouces sont désormais disponibles. À l'intérieur, le changement est également au rendez vous, avec l'arrivée des compteurs TFT 3D, déjà vus sur la nouvelle V40 et un nouveau système de navigation



avec écran tactile de 7 pouces.

Quant au SUV phare de la marque, il a également droit à une cure de rafraîchissement, avec une face avant qui se veut plus agressive. Le XC60 gagne aussi de nouvelles jantes en alliage, une peinture intégrale et des inserts chromés supplémentaires. Le rendement mécanique devient également plus optimisé, puisque les versions D4 163 ch et D5 de 215 ch enregistrent une baisse de consommation.

La nouvelle Mercedes Classe A a droit à une version AMG

Le concept de la citadine monocorps a été littéralement



transfiguré chez Mercedes par la nouvelle Classe A. Celle-ci se veut désormais être une petite compacte premium et se donne les moyens de ses ambitions. Ainsi, une version AMG ultra musclée vient d'étoffer le catalogue. La nouvelle Mercedes Classe A 45 AMG ne fait pas dans la dentelle et atomise la concurrence avec ses 360 canassons ! L'Audi est reléguée avec sa nouvelle S3 Sportback, qui doit se contenter de 300 ch. La nouvelle petite AMG est donc la plus puissance des compactes premium, devant la BMW M135i de 320 ch et la nouvelle Audi S3.

Autre prouesse, les 360 ch sont tirés d'un quatre cylindres turbocompressé d'une cylindrée de 2.0 seulement ! À n'en pas douter, le Downsizing a encore de beaux jours devant lui. Le turbo Twin-Scroll souffle à 1,8 bar et le moteur conçu par AMG bénéficie d'un couple de 450 Nm. Pas de boîte manuelle proposée, mais une boîte AMG Speedshift DCT à double embrayage. Pour faire passer cette respectable cavalerie au sol, la nouvelle A 45 AMG a recours à une transmission intégrale. Les performances comme on doit s'y attendre font parler la poudre : le 0 à 100 km/h est réalisé en 4,6 secondes. La vitesse de pointe, elle, est bridée à 250 km/h.



OPEL INSIGNA

ET LE RESTE... C'EST SILENCE

Nous aurions pu écrire ici un texte vantant les mérites de l'Opel Insignia, faisant l'éloge de la puissance de son moteur, de l'élégance de ses lignes extérieures et du raffinement de son intérieur. En vous disant que c'est la voiture parfaite pour vous. Nous aurions pu, mais nous ne l'avons pas fait : On n'en avait pas besoin.

Opel Insignia, et le reste...C'est silence.

Insignia Diesel 2.0 L à partir de 269900 DH

Pour plus d'informations contactez le : 0522 250 813 ou 0802 000 220



3 ans
de garantie
ou 100 000 km

Wir leben Autos.

Actu événement

par Ahmed Kseibati

Cartier with Style

Cartier



Une exposition de voitures de collection est toujours un événement à forte teneur émotionnelle, non seulement en raison de la beauté des pièces présentées, mais parce que c'est une sorte de machine à remonter le temps, permettant au visiteur de plonger dans le passé glorieux de ces voitures d'antan. C'est dans ce cadre festif à coloration vintage que s'est déroulée la troisième édition du concours d'élégance Cartier with Style, le 10 février 2013, à Mumbai.



Actu évènement



Ce concours, tenu à fréquence bi-annuelle en Inde, fait partie des quatre rendez-vous les plus importants en la matière. Organisé par l'expert automobile indien, Manvendra Singh de Barwani et orchestré par Car Oficianado et le frère de la Duchesse de Cornouailles,

Mark Shand, le Concours d'élégance Cartier présente certaines des automobiles anciennes les plus rares et les mieux préservées à travers l'Inde. Cette année, les invités ont pu admirer les 70 pièces rares provenant d'écuries de clients royaux indiens





et de collectionneurs privés célèbres dans un espace d'exposition particulièrement bien organisé à travers les pelouses du Taj Mahal. L'événement s'est clôturé en apothéose avec la remise des prix lors d'une cérémonie grandiose. La distinction

de la meilleure voiture du concours a été décrochée par la Rolls-Royce 1935 Fantôme II, appartenant au Maharadja Gaj Singhji de Jodhpur tandis que le prix de la Meilleure moto est revenu à l'Indian 1915 appartenant à Subodh Nath. Pour le reste, le gagnant de la catégorie Héritage indien est allé à une Fiat 500C de 1949 appartenant au rédacteur et à l'éditeur de « ZigWheels », Adil Jal Darukhanawala.

Pour rappel, la première édition du Concours d'élégance Cartier en Inde s'est tenue à Mumbai en 2008. Ce fut un moment historique dans l'histoire automobile indienne, qui a gagné une large reconnaissance pour son apport dans la dynamique que connaît le domaine des voitures classiques en Inde. La troisième édition de ce rendez-vous, devenu désormais incontournable pour les collectionneurs, a confirmé sa renommée internationale à travers la qualité des voitures exposées, mais également par la présence de richissimes amateurs, venus des quatre coins du monde.



l'événement



XF XJ XK



SPORTIVE, RAFFINÉE ET RÉACTIVE. EN UN MOT: 'VIVANTE'.

Parmi tous les mots qui peuvent décrire la Jaguar XF, nous n'en avons choisi qu'un. Dotée d'une gestion intelligente de la puissance permettant un rendement exceptionnel, et animée par une toute nouvelle gamme de motorisations essence, la Jaguar XF 2013 offre une élégance et un dynamisme naturels. Essayez-la, et vous comprendrez ce que nous voulons dire. **Jaguar XF 2013 2.2L i4 Td Diesel 190 CH, 9 CV et 2.0L i4 Ti Essence 240 CH, 11 CV.**

- 5 ans de garantie ou 250,000 km.**
- 24h/24 assistance routière complète.

À PARTIR DE
DH 510,000 TTC*

HOW ALIVE ARE YOU?

*Jusqu'au 31 Mars 2013. Hors frais d'immatriculation.
**Selon la première éventualité.



par Ahmed Kseibati

Vente aux enchères Bonhams

un plateau éclectique

Pour les visiteurs du salon de Rétromobile, la vente Bonhams des voitures de collection est un rendez-vous incontournable. L'évènement est très couru par les passionnés connaisseurs surtout qu'il se tient depuis 2011 dans un lieu prestigieux : le Grand Palais. D'ailleurs, l'importance de l'évènement n'échappe pas à l'organisateur qui en saisit toute la portée en termes d'image et de retombées financières. C'est pourquoi la maison anglaise d'envergure internationale confère un statut particulier à la vente de Paris, à l'occasion de Rétromobile. Il s'agit, pour elle, d'un des événements majeurs de l'année avec Goodwood et Pebble Beach.



Actu évènement



Pour l'édition de cette année, le plateau était éclectique, avec une belle brochette représentant différents types de voitures et d'époques. Un accent particulier a été mis, toutefois, sur une belle sélection d'avant-guerre, dont la vedette était une Bugatti Type 54 usine de 1931 et une voiture de Grand Prix à compresseur ex-Achille

Varzi, estimée à plus de deux millions et demi d'euros. Pour le reste, ce n'est que du beau linge : la Type 57C du patron, Ettore Bugatti, et parmi les grosses cotes figuraient également une Bentley 6 1/2 Speed Six de 1929, une rare Aston Martin DB4 Vantage décapotable, une Mercedes 540K de 1938 et une très belle Delage



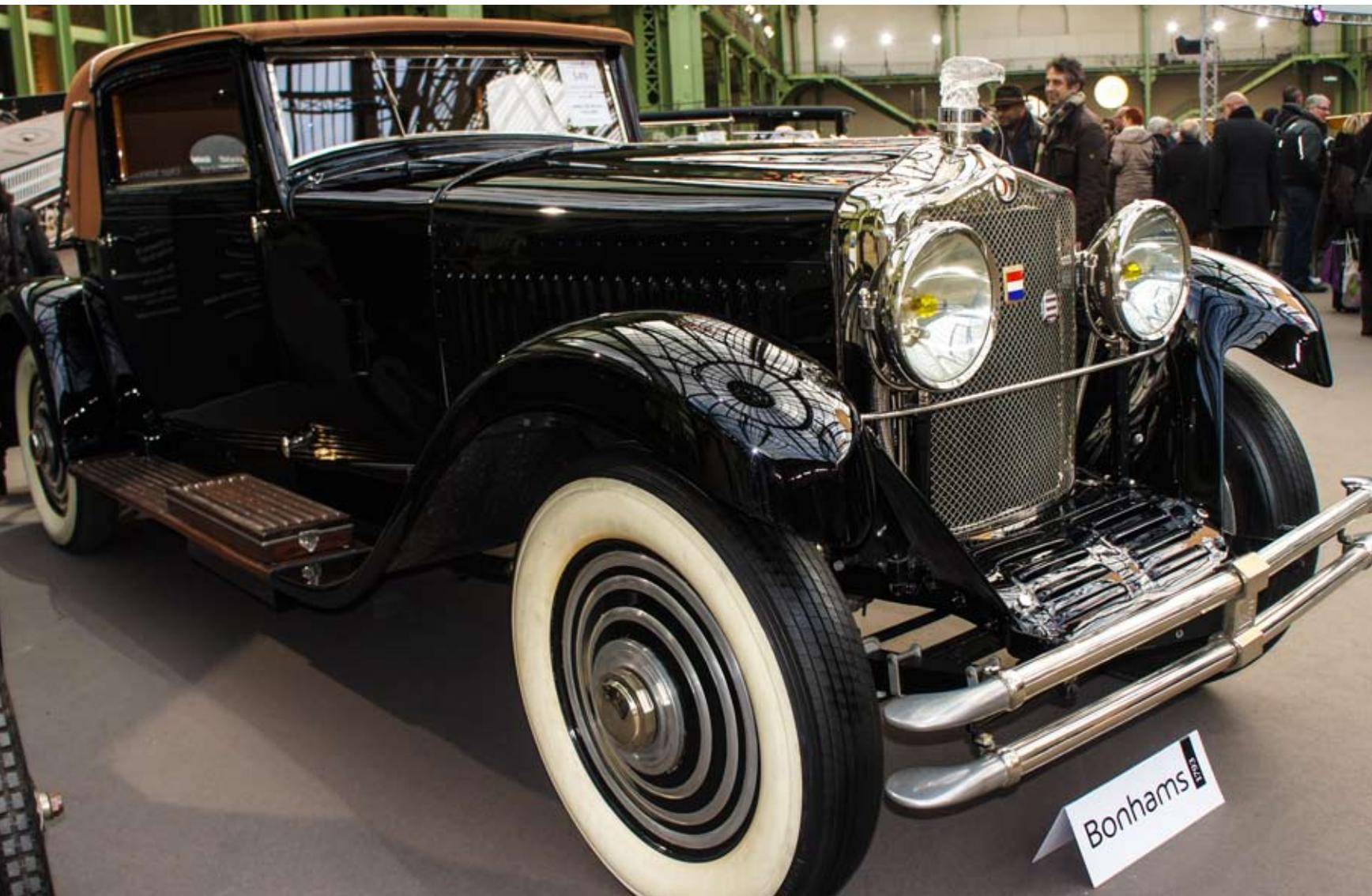


Sport Tourer carrossée par Chapron de 1931. Hormis la Bugatti Type 54 qui n'a pas atteint son prix de réserve, le bilan du cru 2013 a été au diapason de ce plateau relevé où des modèles rares brillaient de tout leur éclat, tels des rubis, dans un lieu aussi symbolique que le Grand Palais. Ainsi, tous les autres modèles de

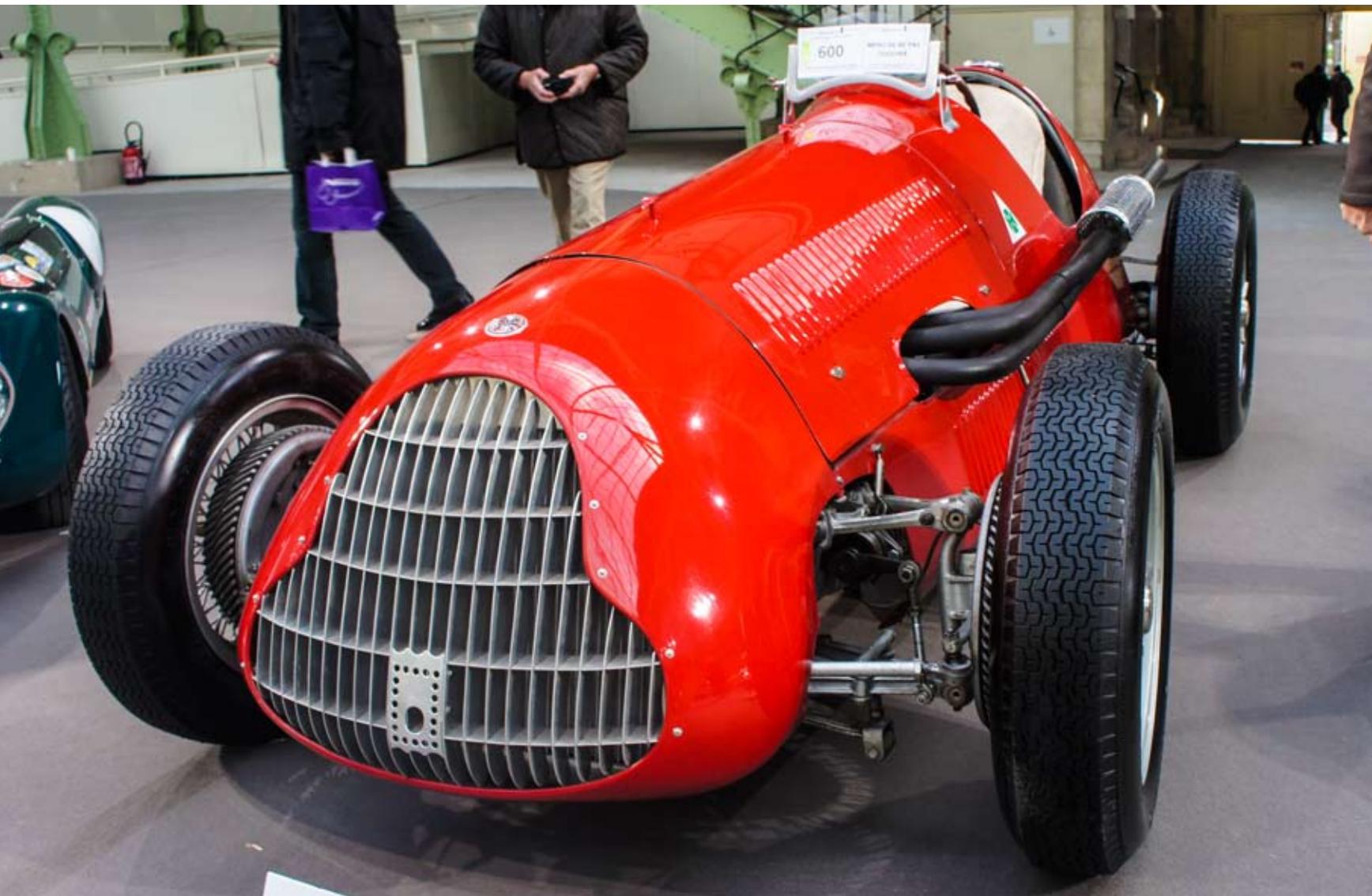
valeur ont trouvé acquéreur, pour une cagnotte très honorable de treize millions d'euros environ. Cela met cette vente sur un pied d'égalité avec la vente Artcurial laquelle, fidèle à sa réputation, a tenu toutes ses promesses.











Actualité événement



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

par Ahmed Kseibati
Photos : Hicham Zemmar



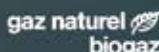
7-17 MARS 2013

83^e SALON INTERNATIONAL DE L'AUTO & ACCESSOIRES

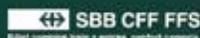
GENÈVE



WWW.SALON-AUTO.CH AVEC



GENÈVE
UN MONDE EN MOT





Le Salon de Genève 2013

Diversité et innovation

Le Salon international de l'automobile de Genève en est à sa 83^e édition, qui s'est tenue au Palexpo de Genève, du 7 au 17 mars 2013. Cette exposition automobile annuelle fait partie, avec le Salon de Détroit, le Mondial de l'Automobile de Paris et le Salon IAA de Francfort des manifestations incontournables de l'automobile au niveau mondial.

Fidèles aux rendez-vous genevois, tous les constructeurs se sont retrouvés sur les bords du Lac Léman pour dévoiler les nouveaux modèles et concepts annonciateurs des futures tendances stylistiques. La technologie alternative, qui ne cesse de gagner du terrain en attirant de plus en plus de constructeurs, y avait également toute sa place. Cela, avouons-le, n'est pas pour déplaire aux défenseurs farouches de la cause environnementale.

Lors de la précédente édition, la crise a eu un certain impact sur l'affluence, mais le salon de Genève peut toujours se targuer d'avoir attiré pas moins de 702.014 visiteurs officiellement enregistrés par les organisateurs. Ce succès s'explique notamment par l'engouement du public pour les progrès techniques de l'automobile, mais aussi par son positionnement stratégique, en plein coeur de l'Europe, rendant le salon automobile de Genève très facilement accessible.

Cette année, le salon de Genève a été la rampe de lancement pour deux grosses nouveautés françaises

: les versions de série des SUV citadins Peugeot 2008 et Renault Captur. Cette édition 2013 a également marqué les débuts de la nouvelle marque chinoise Qoros. Les férus des supercars n'ont pas été oubliés pour autant, puisqu'ils ont eu le loisir de découvrir des monstres sacrés très attendus : la McLaren P1, la Porsche 918 Spyder et la Ferrari F12. Pour le plaisir des yeux, nous vous invitons à découvrir les nouveautés marquantes de ce salon, à travers cette compilation de photos.















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

LED 55"

SMART TV 55ES8000/7500



GALAXY S III



Et beaucoup plus d'offres...

LED 40" UA40EH5000



OFFERT

Home cinema HT-E320

6 390 Dhs

LED 32" UA32EH4000



OFFERT

DVD-E360

3 990 Dhs

LED 46" UA46EH5000



OFFERT

Audio Dock DA-E550

8 990 Dhs

Samsung Call Center
080 100 22 55



(*) Offre valable jusqu'au 31 novembre 2012 chez les magasins participants et dans la limite du stock disponible. Gains en fonction du modèle du produit. Photos non contractuelles.

AUTOCONCEPT



Concept XL1



Quand Wolfsburg excelle

Aujourd'hui nombre de concepts voient le jour, à chaque manifestation, les constructeurs y vont de leur grain de sel. Mais si certains restent de simples souvenirs, d'autres font leur apparition sur les routes aux côtés de modèles de série. Pour Volkswagen, l'un des concepts qui a fait le plus parler c'est bien évidemment le XL1. Au look improbable et surtout à la consommation impressionnante, le concept de Wolfsburg qui sera présenté dans sa version définitive à Genève sera produit à une cinquantaine d'exemplaires. Mais si vous voyiez déjà à son volant, sachez qu'il ne sera cependant pas commercialisé. Présentation d'un modèle futuriste, qui verra le jour et que seuls quelques privilégiés pourront conduire.



AUTOCONCEPT



Au moment de sa première présentation le concept XL1 a suscité la curiosité du public que ce soit au niveau technologique ou stylistique. En effet, au-delà de ses lignes dynamiques, ce qui retient l'attention, en premier lieu c'est la consommation annoncée pour cette deux-places qui serait à peine de 0,9 l/100 km. Esthétiquement, le XL1 surprend par son allure. Avec ses 3,89 m de long, 1,67 m de large mais surtout une hauteur d'à peine 1,15 m, certains l'associent au

prototype Panhard Dynavie présenté en 1948 qui était qualifiée de révolutionnaire à son époque. Comme l'affirme le chef du projet, Holger Bock, le design du XL1 a été dicté par les lois de l'aérodynamique lui permettant, ainsi, de présenter une silhouette en forme de goutte d'eau. Avec un soubassement complètement lisse et des roues arrière carénées, les équipes de Wolfsburg n'ont négligé aucun détail allant jusqu'à remplacer les rétroviseurs extérieurs par de petites caméras afin de conserver l'aérodynamisme du concept. Il faut dire que cela a payé puisque son coefficient de trainée est de 0,189, à titre de comparaison celui d'un véhicule classique tourne autour de 0,30.

Reposant sur une architecture monocoque en carbone



AUTO CONCEPT



habillée de panneaux de carrosserie fabriqués en plastique renforcé de fibre de carbone, il joue plutôt dans la catégorie des poids plume. Volkswagen est parti à la chasse aux kilos superflus et a donc opté pour des roues en magnésium, des disques de freins en carbone/céramique, des éléments de suspension et de direction en aluminium, des vitres latérales en polycarbonate ou encore des sièges baquets en carbone. Même à l'intérieur, la planche de bord est également composée de fibres naturelles, afin d'en réduire l'épaisseur et gagner quelques kilos.

Mais là où le XL1 fait le plus rêver c'est côté consommation. Qui ne rêverait pas d'avoir une voiture qui consommerait moins de 1 l/100 km ? Pour afficher un tel chiffre, le concept allemand utilise un système hybride rechargeable composé d'un inédit bicylindre diesel implanté en position centrale arrière, qui fait de la XL1 une propulsion, de 0,8 litre de cylindrée développant 48 ch, d'une boîte à double embrayage e-DSG à 7 rapports et d'un moteur électrique de 20 Kw, alimenté à son tour par une batterie lithium-ion

de 5 kWh. Pour ce qui est des performances, il n'a pas de quoi rougir puisqu'il abat le 0 à 100 km/h en 12,7 secondes et affiche même une vitesse maximale bridée électroniquement à 160 km/h. Pour ce qui est de l'autonomie, elle serait de 550 km dont 50 km en mode tout électrique.

Pour ceux qui étaient prêts à signer le chèque qui leur permettrait de se porter acquéreur de l'un des 50 exemplaires prochainement produits, ils seront déçus de savoir que Volkswagen prévoit dans un premier temps de prêter ces exemplaires en Allemagne à des clients triés sur le volet pour continuer les expérimentations sur route.

Si plusieurs technologies seront réutilisées sur les différents modèles de la gamme, ce n'est pas demain que l'on verra le XL1 sur nos routes, d'autant plus que seuls l'Allemagne et l'Autriche l'ont homologué. Alors quand on atteindra des consommations, telles qu'annoncées pour le XL1, ce sera tout simplement « excellent ».

Résidences Terrasses Dar Essalam

Une seconde tranche,
une seconde chance à saisir.



Votre Appartement
à Dar Essalam

à partir de **2,5 Mdhs**

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

Des Appartements exclusifs de 2 à 4 chambres

Des solutions de financements bancaires adaptées

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



8, Avenue Mohammed VI - Rabat

0520 666 666



Motors

Auto Exception

par Youssef Bennour



ASTON MARTIN RAPIDE S



Un jet 2+2

À son lancement en 2011, l'Aston Martin Rapide a redéfini le concept de GT sportive. Deux ans après, la sulfureuse anglaise s'offre une petite cure de jouvence, histoire de reprendre des couleurs face à une concurrence de plus en plus vive. Derrière sa nouvelle calandre béante, le V12 du coupé 4 portes de Gaydon en profite pour grimper à 558 ch.



Cylindrée : V12
Puissance : 558 ch - 6750 trs/min
Couple : 630 N.kg à 5500 trs/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1990 kg
Dimension : 5.02/1.93/1.35 (L/l/h)
Réservoir : 90 l
Volume coffre : --- l
Pneumatique : ---

Performances globales

Vitesse max : 306 km/h
0 à 100 : --- s
Consommation : --- l/100
Autonomie : --- km

Deux ans à peine après sa sortie, l'Aston Martin Rapide fait sa mue, histoire de mieux contrer les assauts de ses redoutables rivales, la Porsche Panamera et la toute nouvelle Maserati Quattroporte. Baptisée Rapide S, elle est déjà l'une des attractions les plus attendues du prochain salon de Genève 2013. Pour Aston, l'enjeu est davantage technique qu'esthétique, puisque l'anglaise affiche une robe sublime qui en fait une des plus belles voitures au monde. Cependant, le nouveau cru tient quand même à se distinguer, essentiellement par son inédite calandre grande ouverte, dessinée à la façon d'une Aston Zagato ou d'une One 77. On notera également à l'arrière la forme un peu plus prononcée du becquet. En option, les clients pourront agrémenter

cette robe d'un "Pack Carbone", ajoutant une lèvre de bouclier, un diffuseur, des coques de rétroviseurs et des enjoliveurs de feux arrière, faits dans ce matériau. Enfin, on soulignera aussi l'apparition de nouvelles jantes de 20 pouces, qui vont comme un gant à cette anglaise au tempérament très affirmé.

L'habitacle a également droit à son lot de changements au niveau des finitions et matériaux. Ainsi, la console centrale s'habille d'un plastique laqué "piano black", l'instrumentation s'assombrit et le verre dans lequel sont taillés la clé de contact et le module de démarrage s'étend aux touches de paramétrage de la transmission. En option, les quatre magnifiques "fauteuils baquets" revêtent désormais un cuir perforé bi-ton noir et rouge.



RANGE EQUIPMENT



Dans le cas des sièges arrière, il est possible de les rabattre à plat d'une simple pression sur un bouton, pour transporter de menus articles.

Par ailleurs, l'Aston Martin Rapide S reçoit une pléthore d'accessoires de toutes sortes : une caméra de vision arrière, un système d'info-divertissement à deux écrans, comportant des écouteurs sans fil, une télécommande et un changeur de 6 disques DVD. Il est en outre possible d'avoir les services d'un tailleur qui pourra personnaliser le bolide selon vos goûts. Vous pourrez ainsi remplacer les diverses garnitures pour faire de cette voiture le prolongement de vous-même. Mais 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. La Rapide S devient ainsi plus puissante qu'une DB9 ou qu'une V12 Vantage et elle approche même les 573 chevaux de la Vanquish.

Selon Aston Martin, la Rapide S s'acquitte du 0 à 100 km/h en 4"9 et atteint 306 km/h en vitesse de pointe, soit respectivement 4 dixièmes de moins et

10 km/h de plus que la Rapide. Ces performances en hausse s'accompagnent toutefois d'émissions de CO₂ en baisse (332 g/km au lieu de 355), tout comme la consommation (14,3 l/100 km au lieu de 14,9 l).

Ce regain de forme du coupé berline Aston s'accompagne de retouches apportées à son châssis. Selon Aston, le comportement serait encore plus rigoureux et affirme même que ce nouveau modèle serait à l'aise sur piste. Outre l'implantation 19 mm plus basse de son moteur abaissant son centre de gravité, la Rapide S profite d'une nouvelle version de son amortissement adaptatif, lequel offre à présent 3 modes : "Normal", "Sport" et "Track". De même, son contrôle de stabilité a été re-paramétré pour davantage de sportivité. C'est une affirmation qui doit, toutefois, être prise avec beaucoup de réserve, étant donné le poids de l'engin, qui s'élève tout de même à 1.990 kg.

Déjà sublime, la limousine de la firme de Gaydon devient, au final, encore plus attachante, à la faveur d'une agressivité bienvenue, parfaitement en phase avec son potentiel mécanique impressionnant. Ce savoureux cocktail saura satisfaire les amateurs de belles carrosseries, qui ne veulent pas renoncer pour autant aux joies du plaisir de conduite.

UN TÉLÉVISEUR QUI MARQUERA L'HISTOIRE AUDIOVISUELLE

THOMAS EDISON
LA PREMIÈRE AMPOULE
ÉLECTRIQUE (1879)



LG ULTRA HDTV



ALBERT EINSTEIN
EN 1980, DES CHERCHEURS
PROUVENT QUE SON CERVEAU EST
D'UNE INTELLIGENCE HORS NORMES

Smart TV



84"
Gigantic
Screen



LES PHARAONS
LES PYRAMIDES D'EGYPTE
CONSTRUITES VERS 2573 AC

CINEMA 3D

JOSEPH NICÉPHORE NIÉPCE
LA PREMIÈRE CONSERVATION D'IMAGE
DUE À L'ACTION DE LA LUMIÈRE (1812)



LE 1^{ER} TÉLÉVISEUR
84 POUCE **ULTRA HD 3D**
AU MONDE



Grand par ses dimensions, plus grand par son ingéniosité. Le téléviseur 84 pouces 3D ULTRA HD de LG va au-delà des limites de la qualité d'image avec sa résolution ULTRA HD (2160p), au-delà des limites de la 3D avec sa technologie 3D immersive et au-delà des limites de l'intelligence avec ses multiples fonctionnalités Smart.

Faites partie des privilégiés et illuminez votre esprit avec le premier téléviseur 84 pouces 3D ULTRA HD de l'histoire.



par Amal Razine



PORSCHE Carrera 4s



Sur des rails

Surprenante de confort, redoutable d'efficacité et diablement performante, la 911 s'approche de la perfection dans sa configuration à quatre roues motrices. Virant sur des rails, l'allemande se montre imperturbable même sur chaussée trempée.





Lancée à l'automne 2011, la Porsche 911 (type 991) vient d'ajouter deux versions à quatre roues motrices à son catalogue : les nouvelles 911 Carrera 4 et 4S. Celles-ci se distinguent des « propulsions » par une proue plus imposante qui intègre une bande lumineuse exclusive comprenant les fonctions de feux de stationnement et de feux arrière. Quant au profil, les caches noirs de bas de caisse accentuent l'allure intemporelle de la voiture. Alors que de face, le nouveau bouclier avec ses prises d'air latérales en forme de bride renforce son agressivité de la sportive de Stuttgart.

Dans la foulée, les passages de roue arrière s'élargissent de 22 millimètres chacun, pour cause de roues arrière plus larges de 10 millimètres. Ainsi, la voie de la 911 Carrera 4 S augmente de 36 millimètres, gage d'une plus grande stabilité. Par rapport à la 911 Carrera

propulsion, la 4S dispose d'une longueur de 4.49 m. Sa hauteur d'un mètre 29 représente les deux tiers de sa largeur, qui atteint tout de même 1.85 m. S'agissent de la capacité de chargement, les deux coffres acceptent à l'avant 135 litres et pour l'arrière 205 litres.

À l'intérieur, les 911 Carrera 4 et 4 S reconduisent à l'identique l'agencement des versions « classiques » avec notamment une planche de bord totalement remaniée à l'exception de l'instrumentation qui reste toujours fidèle aux cinq cadrans. On apprécie au passage l'effet plus concentré de la console de bord dont le dessin emprunte largement à la Panamera, notamment le socle du pommeau de vitesse.

Autres temps, autres mœurs, la dotation de la légendaire sportive de Stuttgart n'est plus aussi pingre



Cylindrée : 3.8L 6cyl. inj. directe
Puissance : 400ch - 7400tr/min
Couple : 440 Nm - 5600tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1445 kg
Dimension : 4.50/1.85/1.29 (L/I/h)
Réservoir : 68 l
Volume coffre : 125 l
Pneumatique : 235/40 R 19 - 285/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 299 km/h
0 à 100 : 4.5 s
Consommation : 14.2/7.5/9.9 l/100
Autonomie : 570 km

que par le passé. La Porsche 911 Carrera 4 S dispose ainsi, de série, de l'amortissement piloté PASM, de l'autoradio CD 235 Watts, des phares au Xénon, de la climatisation automatique 2 zones et des sièges sport.

Et à l'instar des 911 à deux roues motrices, les versions à transmission intégrale adoptent deux déclinaisons de puissance du flat-six de la précédente génération dont l'admission et l'échappement ont été retravaillés dans le but d'améliorer le régime et le rendement. La Carrera 4 se contente de 350 ch tandis que la Carrera 4 S bénéficie de 400 ch et 440 Nm à 5600 tr/min. Les performances suivent avec une vitesse de pointe de 299 km/h, un 0 à 100 km/h en 4,1 s et un 0 à 200 en

14.1 secondes pour la version la plus puissante ! Des prestations en hausse pour une consommation en baisse : 8,7l/100km pour 205g/km de CO₂. Tandis que la Carrera 4, elle se contente d'une vitesse de pointe de 285 km/h pour une consommation de 8,6l/100 km et des émissions de CO₂ de l'ordre de 203g/km. Ces excellentes valeurs s'expliquent par la présence d'un système start /stop et par un mode "roue libre" désaccouplant le moteur de la transmission lors des phases de décélération et de lâcher de pied. Le mérite en revient également à la nouvelle direction assistée, plus économe en énergie, qui permet une réduction de 16% en moyenne des émissions. La transmission, qui consiste en une boîte manuelle sept rapports et une PDK à double embrayage, y est également pour



quelque chose. Et pour les inconditionnels du bruit rauque du flat six, Porsche leur réserve le 'Sound Symposer', qui transmet le son du moteur vers le conducteur ainsi qu'un échappement sport (en option) qui la fait carrément basculer dans l'univers de la compétition.

Techniquement, les 911 4 et 4S se distinguent par leur transmission intégrale PTM (Porsche Traction Manager) qui répartit la puissance aux quatre roues et offre une meilleure tenue de route. Au niveau des trains roulants, elles font appel à l'avant à une suspension à roues indépendantes et essieu avant à jambes élastiques type McPherson, quant à l'essieu arrière multi-bras, il opte pour des suspensions à

roues indépendantes guidées sur cinq bras. Les deux allemandes peuvent également bénéficier du PASM, qui offre le choix entre un amortissement normal ou sport ainsi que du correcteur d'assiette nommé PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). Ce système permet une rigidité accrue du châssis, notamment en virage, améliorant de fait l'adhérence et la surface de l'empreinte au sol.

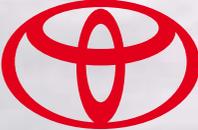
Plus chère dans sa configuration à quatre roues motrices, la 911 Carrera 4 justifie pleinement le surplus par rapport aux versions 'classiques' par des performances plus percutantes et une tenue de route plus efficace.



Motors

Auto Exception

par Amal Razine

 **TOYOTA**
GT 86





Retour vers le futur

Alors qu'elle disposait d'une gamme plutôt « sage », Toyota vient de renouer avec la sportivité, en lançant la GT 86. Pour ce retour tant attendu, la marque japonaise qui est surtout associée aux véhicules hybrides, peut compter sur son passé et des modèles comme la Sports 800 et la 2000-GT. Ce n'est pas la première sportive de la marque, mais c'est celle qui devrait raviver la flamme d'une jeune clientèle à la recherche de sensations. Tout le monde s'accorde à dire que la GT 86 a été lancée pour donner une nouvelle image à Toyota. Défi réussi !

Motors

Auto-Exception

par Hamid Benmaarouf



Cylindrée : 2.0L 4cyl. double inj.
Puissance : 200ch - 7000tr/min
Couple : 205 Nm - 6400tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1230 kg
Dimension : 4.24/1.78/1.28 (L/l/h)
Réservoir : 50 l
Volume coffre : 243 l
Pneumatique : 225/45 R 17

Performances globales

Vitesse max : 226 km/h
0 à 100 : 7.6 s
Consommation : 10.4/6.4/7.8 l/100
Autonomie : 532 km





Alors que Toyota était perçue ces dernières années plutôt comme une marque respectueuse de l'environnement et mettant en avant la technologie hybride, elle vient de donner un nouveau souffle à sa gamme et pas n'importe lequel. La brise sportive a eu le temps de se transformer en tempête, pour donner naissance à une sportive accomplie, comme le veut la tradition japonaise. Alors que ce créneau a été délaissé par Toyota, la GT 86 se veut une lointaine progéniture des 2000-GT, Supra ou encore Celica.

L'histoire de la japonaise a débuté en quelque sorte en 2005, au moment de l'alliance entre Toyota et Subaru. Les deux marques ont en effet décidé de concevoir un petit coupé et c'est en 2007 que le projet 086A a été lancé, donnant naissance à deux concepts.

Pour le design de la GT 86, les designers ont voulu faire un clin d'œil à la fameuse S800. Dynamique et à l'allure athlétique, elle se distingue par un long capot plongeant et des phares acérés, pour intimider ses rivales par un simple regard. La nipponne ne laisse

aucun doute sur sa sportivité, grâce notamment à un bouclier avant qui semble taillé à la serpe, ainsi qu'à des ailes galbées. Inspirée de la culture manga, la GT 86 est dotée d'un petit spoiler et de deux sorties d'échappement de 86 mm de diamètre qui devraient dissuader bien plus d'un de la « chercher » sur la route. Toujours à l'arrière, le dynamisme est accentué par la présence de feux translucides et d'un gros pare-choc imposant. S'inspirant de la Formule 1, elle intègre un feu de brouillard arrière en forme de triangle. La japonaise n'a épargné aucun détail et a opté pour des jantes bi-ton de 17", rendant hommage aux Black Racing de l'AE86. Les lignes de la GT 86 ont fait l'objet d'un soin particulier, pour afficher un Cx de 0,27, le même que celui de la Nissan GT-R, dont la réputation n'est plus à faire.

Dans l'habitacle, la fantaisie que l'on pouvait retrouver à l'extérieur a laissé place à une rigueur japonaise, à laquelle le public est habitué. Si quelques touches de couleur peuvent faire leur apparition dans certaines



versions, la simplicité nippone est de mise, mais avec une qualité louable. Pour offrir à son conducteur un moment de conduite inoubliable, la GT 86 met à sa disposition des sièges offrant un excellent maintien et un volant tombant parfaitement dans les mains. Deux ingrédients essentiels pour garder la sportive sur le droit chemin. Le cockpit est, bien évidemment, tourné vers le conducteur avec, notamment, un gros compte-tours central qui n'est pas sans rappeler l'univers Porsche, rien que ça ! Les Japonais ont fait un effort de présentation, allant même jusqu'à opter pour une imitation de carbone sur la planche de bord. À l'arrière, par contre, comme pour tous les coupés 2 portes, les adultes ne sont pas vraiment les bienvenus. Ceci dit, la GT 86 offre un coffre avec une capacité de 243 dm³, ce qui est loin d'être négligeable pour cette catégorie. En ce qui concerne la motorisation devant équiper sa GT 86 d'un bloc aux normes Euro 5, Toyota a dû faire appel à son allié Subaru. Le choix a été porté sur un bloc reprenant l'architecture du moteur à plat aux

côtes carrées de la S800, l'alésage et la course de 86 mm du 2 litres des MR2 et Celica Gt-i16. C'est un 2.0 l développant 200 ch à 7'000 t/min pour un couple de 205 Nm.

Pour que ses performances soient à la hauteur de ses ambitions, la japonaise a eu droit à un abaissement de son centre de gravité. En effet, une prise d'air a été montée devant le moteur pour en abaisser la position et le collecteur d'admission, le système d'échappement et le dessin du carter ont été revus.

Affichant un poids d'environ 1.300 kg, la propulsion japonaise met en avant sa vivacité tout en se montrant raisonnable côté consommation avec un cycle mixte annoncé de 7,8 l/100 km.

Grâce à la GT 86, Toyota a renoué avec son passé sportif. Un passé que le public se fera un plaisir de se remémorer à bord d'une japonaise qui n'a rien à envier à ses rivales européennes.

par Youssef Bennour



BMW

X6 M50d

Tempérament volcanique

Les puristes ont beau crier au scandale, le X6 M50d est le troisième modèle d'une trilogie qui consacre une vision jetant aux orties l'image roturière du diesel pour le porter au pinacle de la performance. C'est dans la région verdoyante de Benslimane que les journalistes marocains ont eu rendez-vous, le 28 février 2013, avec ce SUV d'exception, qui est désormais disponible chez la Smeia.



Cylindrée : 3.0L 6cyl. inj.dir 3 turbos
Puissance : 381ch - 4000tr/min
Couple : 740 Nm - 2000tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2220 kg
Dimension : 4.88/2.02/1.68 (L/l/h)
Réservoir : 85 l
Volume coffre : 570/1450 l
Pneumatique : 255/50 R 19 - 285/45 R 19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.4 s
Consommation : 8.8/6.8/7.5 l/100
Autonomie : 941 km

Chez la marque à l'hélice, les modèles ultra-sportifs sont l'apanage de la division Motorsport, qui est passée maîtresse dans la conception de motorisations d'exception. D'ailleurs, qui n'a pas été subjugué par les performances ébouriffantes d'une M5, d'une X5M ou une X6M ? Autres temps, autres mœurs, les sorciers de Motorsport ont décidé de ne plus jurer fidélité aux seuls moteurs à essence et de développer des sportives de très haut niveau carburant au gazole.

Pour ne pas froisser ses fidèles clients, la marque à l'hélice a décidé de ne pas intégrer ces modèles diesel dans la prestigieuse gamme M et de les baptiser M Performance. Trois rejets sont actuellement au catalogue : la M550 d, la X5 M50 d et la X6 M50 d. C'est cette dernière qui fera l'objet de cette présentation.

Esthétiquement, cette version ultra puissante du SUV bavarois a droit au récent restylage dont a bénéficié





la gamme et qui se traduit par des phares remodelés sur la proue, une calandre légèrement redessinée, des niches d'antibrouillard repositionnées, alors que la poupe gagne de nouvelles optiques à diodes électroluminescentes. Notons tout de même au passage la présence de quelques détails, qui laissent transpirer l'ADN M. C'est le cas du style spécifique des jantes en alliage léger de 20 » (en option), des prises d'air de grandes dimensions intégrées dans la large jupe, des coques des rétroviseurs extérieurs en « Ferricgrau

», ainsi que de la poupe vigoureuse, affirmant la vocation éminemment dynamique de la voiture par le logo « X6 M50d » et l'embout d'échappement spécial en exécution noire haute brillance.

À l'intérieur, l'ambiance est une ode à la sportivité raffinée. Des détails rappellent le caractère exclusif de ce SUV ultra performant, à commencer par l'inscription X6 M50d du seuil de porte, le volant M en cuir, les sièges sport M à l'ergonomie étudiée, ainsi que les



surpiques contrastées, tout comme le passepoil M, qui accentuent le caractère sportif de la voiture, en combinaison cuir/Alcantara Schwarz. Une ambiance sportive relevée par la présence de quelques gadgets high tech, tels que l'affichage tête haute HUD BMW, d'un indicateur de vitesse maximale autorisée (Speed Limit Info) ainsi que du système Side View et d'une caméra de recul avec Top View.

Mais la vraie attraction de cette bavaroise d'exception se cache sous le capot : un moteur cylindres de trois litres de cylindrée qui développe, tenez-vous bien, 381 ch et pas moins de 740 Nm dès 2.000 tr/min, soit 60 Nm de plus que le V8 biturbo de la X6 M ! Le secret de cette déferlante de puissance réside dans le recours à une triple suralimentation. Le principe consiste à combiner l'action de deux petits compresseurs à géométrie variable et à haute pression avec celle d'un

plus gros à basse pression : les petits turbos s'activent dès les plus bas régimes grâce à leur inertie réduite, tandis que le plus gros ne prend le relais qu'à partir de 1.500 tr/min.

Sous l'action des trois turbos, le 3 litres diesel accouplé à une boîte automatique à huit rapports propulse la X6 M50 d de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes. Phénoménale quand on sait que l'ultra sportive X6 M de 560 ch s'acquitte de cet exercice en 4,7 secondes. La vitesse de pointe est pour sa part bridée et s'affiche à 250 km/h. Le plus surprenant est la consommation moyenne



annoncée qui se situe à un excellent 7,7 l/100 km et 204 g/km d'émissions de CO₂.

Et pour les mélomanes invétérés, BMW a prévu le système Sound Design. Ainsi, lorsque les modes Sport ou Sport+ sont sélectionnés, le système audio vient renforcer la sonorité du moteur dans l'habitacle...

Au chapitre du comportement routier, notons que la X6 M50d BMW est pourvue de la transmission intégrale intelligente xDrive, faisant appel à un embrayage multidisque permettant une distribution variable de la puissance du moteur entre les roues avant et arrière. Le système Dynamic Performance

Control est également de la partie, permettant une meilleure répartition électronique du couple et par ricochet, une optimisation de la tenue de route, de la force de traction et du dynamisme de la voiture. Enfin, le système Adaptive Drive est également fourni avec régulation électronique des amortisseurs et système anti-roulis pour un surcroît d'agilité et de maîtrise de la conduite.

Profiter de performances presque équivalentes à la redoutable X6 M tout en s'arrêtant rarement à la pompe est le compromis que propose donc cette redoutable BMW X6 M50d. Cela reflète encore une fois les progrès réalisés par le diesel, qui ne cesse de gagner du terrain par rapport à l'essence au niveau de l'agrément de conduite.

Notons enfin que la X6 M50d est disponible chez l'importateur marocain de la marque, Smeia pour le prix de 1,27 millions de DH.

Motors

Nouveauté

par Ahmed Kseibati

Ford Kuga 2.0 TDCI

Plus homogène



Après cinq ans de bons et loyaux services, le SUV vedette de Ford s'offre une cure de jouvence, pour se remettre d'aplomb face à une concurrence qui fourbit ses armes. Arborant des lignes plus tendues, la deuxième génération du Kuga gagne en élégance et s'offre dans la foulée plus d'espace et une pléthore d'équipements. Pour jauger du potentiel de ce nouveau cru, Gentlemen Drivers en a pris le volant. Impressions...



Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 136ch - 3750tr/min
Couple : 320 Nm - 1750tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1692 kg
Dimension : 4.52/1.84/1.70 (L/l/h)
Réservoir : 60 l
Volume coffre : 456/1653 l
Pneumatique : 235/55 R 17

Performances globales

Vitesse max : 188 km/h
0 à 100 : 10,7 s
Consommation : 7,2/5,1/5,9 l/100
Autonomie : 844 km

Apparue en 2008, la première génération du Kuga a réussi à tirer son épingle du jeu, en s'écoulant à plus de 350.000 exemplaires. C'est une prestation honorable, au regard de la concurrence qui sévit dans le segment des crossover. Pour faire perdurer le succès, le SUV de la marque à l'ovale est passé sous le scalpel des designers de Ford. Résultat, des lignes encore plus tendues et effilées, extrapolées du concept Vertrek

et quelques touches de chrome. Ce lifting n'a pas que des vertus esthétiques puisqu'il favorise le coefficient aérodynamique (Cx), qui passe de 0,38 à 0,33. En termes de mensurations, le Kuga deuxième du nom est bien plus long que son prédécesseur. Il passe, ainsi, de 4,44 m à 4,52 m. Une inflation qui profite à l'habitabilité, avec un espace aux jambes plus généreux et tout particulièrement au volume de coffre qui grimpe



à 456 litres et 1.653 litres, avec la banquette rabattue. Il y a lieu de noter que le hayon adopte un système d'ouverture automatique, d'un simple mouvement du pied sous le pare-chocs arrière. Un équipement inédit sur le segment, mais qui n'est pas offert de série.

À l'intérieur, on apprécie une finition en hausse, qui traduit une volonté de monter en gamme. Le tableau

de bord, lui, reprend le style des dernières productions en date, à l'instar du C-Max ou de la Focus. Au niveau ergonomie, la multitude de boutons éparpillés de la console centrale au volant peut dérouter un peu au départ et nécessite un temps d'adaptation. Cette nouvelle génération se démarque également par une ribambelle d'équipements high-tech, mais qui sont pour la plupart en option : le stationnement semi-



automatique, le régulateur de vitesse adaptatif, la surveillance des angles morts, le freinage automatisé à faible vitesse, l'aide au maintien dans la file, l'alerte de franchissement de ligne, les phares intelligents, l'alerte de vigilance du conducteur et la reconnaissance des panneaux de signalisation, ainsi qu'un toit ouvrant panoramique. Ainsi doté, le Kuga ne dépareillerait pas face à une limousine !!

S'il repose toujours sur la plate-forme des C-Max et Focus, le nouveau Kuga marque d'importantes évolutions en matière de tenue de route. Le progrès se fait remarquer, surtout avec la nouvelle transmission intégrale (de série sur le TDCi 163 ch). Cette dernière abandonne son procédé mécanique/hydraulique Haldex au profit d'un coupleur électromagnétique développé par Ford. Le transfert de couple vers l'essieu arrière, qui s'adapte en permanence en fonction des conditions d'adhérence et des sollicitations du conducteur, devient à la fois plus réactif, plus précis et plus progressif. Même sur une piste humide, nous avons apprécié son efficacité. Idem pour le contrôle de stabilité ESP, évolué du système Curve Control. En cas d'excès d'optimisme, il intervient pour réduire la vitesse de passage, en agissant sur les freins de chaque roue. Autre point fort, le niveau de confort général fait un sacré bond en avant. Le moelleux des suspensions, le soin apporté à l'isolation acoustique limitant les bruits

de roulement et la précision de la direction offrent un feeling de conduite très agréable. Nettement typé confort, le Kuga reste sensible au roulis dès que la route virevolte. Un phénomène qui devrait pousser les conducteurs les plus téméraires à tempérer leurs ardeurs, mais qui n'entache aucunement la sécurité et l'agrément de conduite.

C'est toutefois sous le capot que le Kuga ne se montre finalement pas si innovant. Notre version d'essai était équipée du fameux 2.0 TDCi fort de 163 ch et 340 Nm de couple. Souple, silencieux et assez alerte avec un 0 à 100 km/h bouclé en à peine dix secondes, cette mécanique sied parfaitement au tempérament du Kuga. Cet agrément de conduite est amplifié par l'excellente boîte manuelle à six rapports, douce et bien étagée. Cerise sur le gâteau, cette mécanique éprouvée se montre assez frugale en ne consommant que 5,9 l/100 km en moyenne, selon Ford pour 154 g/km de CO₂.

Au final, le Kuga deuxième du nom capitalise sur les qualités qui ont fait le succès de la première génération, tout en réalisant des progrès en termes d'habitabilité, de confort et de tenue de route. En somme, un SUV homogène sans défaut rédhibitoire, qui a toutes les chances de jouer les premiers rôles dans sa catégorie.

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

WTCC

FIA World Touring Car Championship

MISS MONDE



Marrakech

5 - 7 Avril 2013



www.fiawtcc.com



OFFICIAL SERIES PARTNERS



FOLLOW WTCC



Partenaire officiel

Motors

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

STEPHANE ROUX

L'AVENTURIER





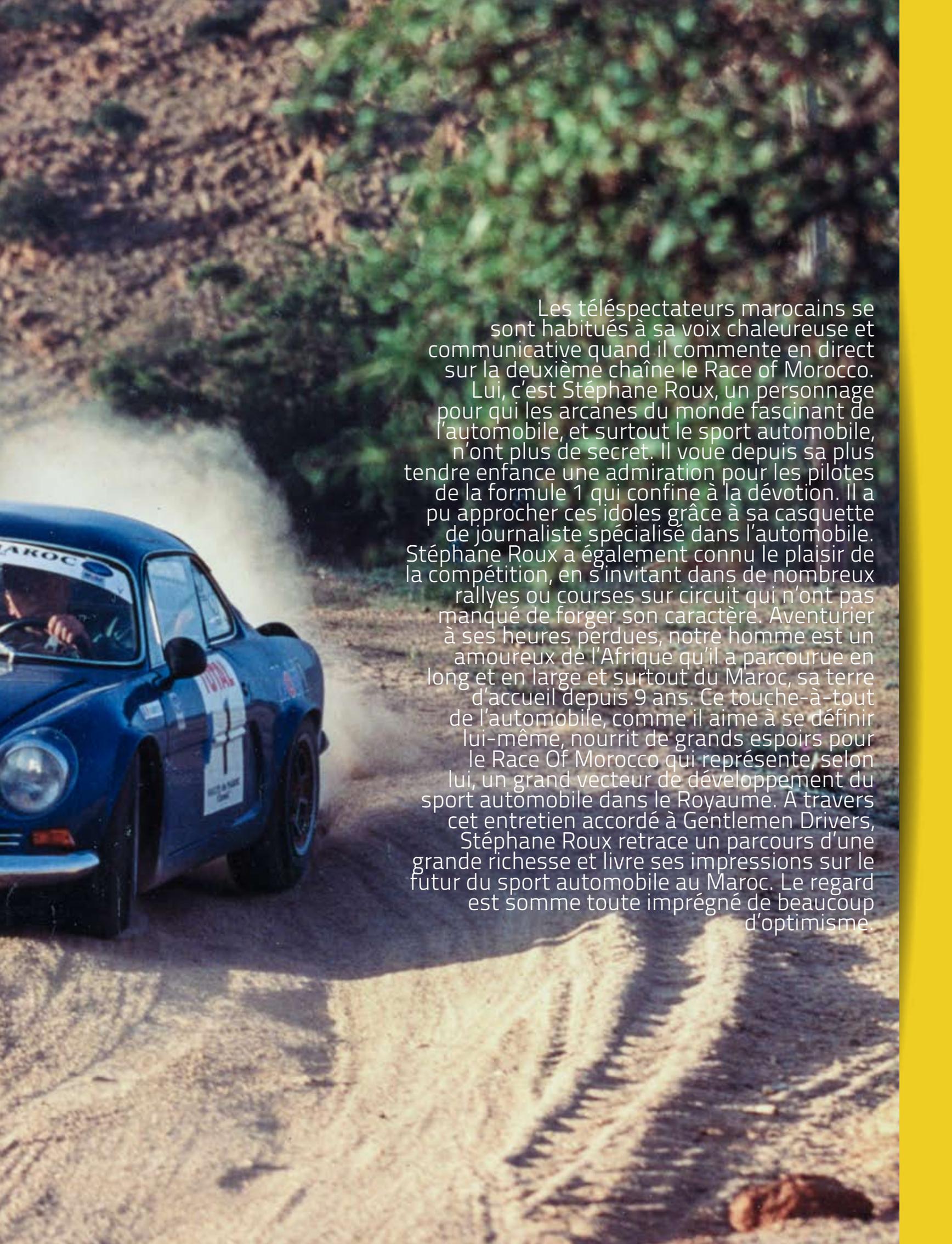
Motors

Entretien du mois

STEPHANE ROUX

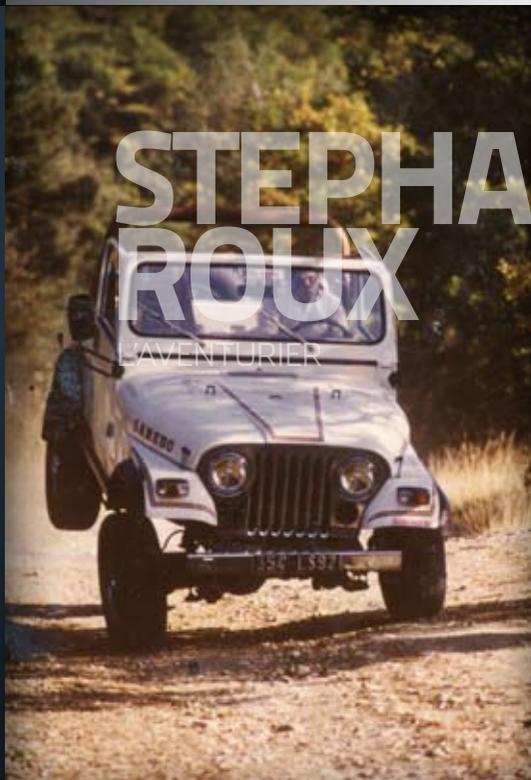
L'AVENTURIER





Les téléspectateurs marocains se sont habitués à sa voix chaleureuse et communicative quand il commente en direct sur la deuxième chaîne le Race of Morocco.

Lui, c'est Stéphane Roux, un personnage pour qui les arcanes du monde fascinant de l'automobile, et surtout le sport automobile, n'ont plus de secret. Il voue depuis sa plus tendre enfance une admiration pour les pilotes de la formule 1 qui confine à la dévotion. Il a pu approcher ces idoles grâce à sa casquette de journaliste spécialisé dans l'automobile. Stéphane Roux a également connu le plaisir de la compétition, en s'invitant dans de nombreux rallyes ou courses sur circuit qui n'ont pas manqué de forger son caractère. Aventurier à ses heures perdues, notre homme est un amoureux de l'Afrique qu'il a parcourue en long et en large et surtout du Maroc, sa terre d'accueil depuis 9 ans. Ce touche-à-tout de l'automobile, comme il aime à se définir lui-même, nourrit de grands espoirs pour le Race Of Morocco qui représente, selon lui, un grand vecteur de développement du sport automobile dans le Royaume. A travers cet entretien accordé à Gentlemen Drivers, Stéphane Roux retrace un parcours d'une grande richesse et livre ses impressions sur le futur du sport automobile au Maroc. Le regard est somme toute imprégné de beaucoup d'optimisme.



Depuis quand êtes-vous passionné par l'automobile ?

Je suis tombé dedans un peu comme Obélix quand j'étais tout petit et sans vraiment savoir pourquoi. Comme tous les petits garçons de mon âge, j'ai très vite joué avec des voitures miniatures, mais j'étais également capable à 6 ans, de citer la marque et le type précis de chaque voiture dans la rue ! Les murs de ma chambre étaient recouverts de photos de mes idoles de l'époque, comme François Cevert, Johnny Servoz-Gavin, Jacky Ickx ou Emerson Fittipaldi. À la stupéfaction de ma famille, mon maigre argent de poche passait exclusivement dès 12 ans dans l'achat des revues spécialisées comme Sport Auto ou Échappement. Comme le dit si bien Charles Aznavour, je me voyais déjà en haut de l'affiche, comme superstar de la F1 ! J'ai assisté à ma première course automobile lors du Grand Prix de France de F1 en 1969 à Charade, où j'avais eu la chance avec mon oncle de vivre la course dans un poste de commissaire ! Toute ma vie, je me souviendrai de la bagarre qui avait opposé Jean-Pierre Beltoise sur une Matra MS80 à Jacky Ickx sur sa Brabham-Ford pour la seconde place du podium derrière l'invincible Jackie Stewart. Ce jour là, le virus des sports mécaniques était définitivement entré en moi... Par la suite, je me déplaçais régulièrement en train pour assister à des courses comme les fameux 1.000km de Paris à Montlhéry ou aux Coupes de l'AGACI.

J'ai eu un soir la chance de me retrouver à l'Escargot, le restaurant du circuit, où à la table juste à côté tous les pilotes de Matra en sport prototype festoyaient... Il y avait, Beltoise, Cevert, Pescarolo et même Jack Brabham, le champion du monde de F1, qui était à l'époque sociétaire du team lors de certaines épreuves en proto.

Inutile de vous préciser que j'ai sorti mon petit carnet

rouge pour faire signer des autographes à chacun d'entre eux, carnet qui pendant 15 ans n'a pas quitté mon cartable d'écolier.

Très vite, mon père qui travaillait dans l'aéronautique m'a orienté vers ce domaine, prétextant à juste titre que le sport auto était réservé à une élite fortunée. Effectivement, à l'époque, il fallait être aisé et surtout, le karting n'était pas encore développé comme aujourd'hui pour former à moindre coût les jeunes. Finalement, suite à de bons bulletins scolaires et à ma réussite à un examen de l'Aéro club de France, je suis devenu avec des bourses d'État le plus jeune pilote de France breveté planeur et avion dès le jour de mes 15 ans ! À l'époque à l'école, mes camarades de classe pensaient que j'étais mythomane lorsque je leur racontais mes vols en avion du week-end jusqu'au jour où j'ai fait la une avec ma photo du plus grand quotidien national, France Soir. Je volais durant le week-end et allais le lundi matin à vélo à l'école...

Cependant, au fond de moi, mon rêve secret était de vivre de ma passion première, être pilote automobile. À défaut, j'ai finalement réussi à côtoyer ce milieu, puisque pour mon premier job, je suis devenu archiviste à l'Automobile Magazine, qui était à l'époque le journal français de référence. Comme test de recrutement, le rédacteur en chef de la rubrique sport, Christian Moity, m'avait demandé de légender au dos une cinquantaine de photos. À sa stupéfaction, toutes mes légendes étaient rigoureusement exactes et je me suis donc retrouvé à classer quelques 7.500 photos couvrant quelque 40 ans de sport auto ! Il est vrai que ma chambre était devenue un vrai kiosque automobile... Six mois plus tard, toujours grâce à Christian Moity qui m'avait envoyé sur mon premier reportage du haut de mes 19 ans et sans aucune expérience de terrain, je me suis retrouvé à table entre Nelson Piquet et Niki Lauda, à la conférence de presse de BMW à Munich.

Biographie



*Né le 29 août 1958 à Neuilly sur Seine
Marié à Souad et vit à l'Ourika
Directeur de l'Organisation de Race Of Morocco depuis 2009
Consultant TV sur 2M*

*Auteur de :
Les Seigneurs de la Formule 1 (Éditions Dargaud)
L'Épopée Matra (Éditions Bias)*

STEPHANE ROUX

L'AVENTURIER

Je jubilais.

Je suis resté une dizaine d'années dans cet univers du journalisme, en couvrant à travers le monde de très nombreuses épreuves automobiles, comme le Championnat du monde des rallyes, le Paris-Dakar, les 24 Heures du Mans ou... les 500 Miles d'Indianapolis, invité à m'y rendre par un des grands constructeurs du Concorde ! Finalement, le journalisme m'a vraiment permis de vivre au contact direct de ma passion et surtout comme j'aime à le dire, le tout en étant payé !

Être journaliste sportif permet de rencontrer toutes les stars de ce sport ?

Effectivement, en étant journaliste spécialisé, j'ai rencontré à l'époque des pilotes de toutes les disciplines. J'ai encore en mémoire l'interview de Jacky Ickx, que je devais aller faire à Bruxelles, chez lui. Je suis parti en train et après un moment merveilleux à son contact, il m'a proposé de me raccompagner à Paris en voiture avec sa Porsche 928 GT. Ce fut la première fois que j'ai dépassé sur l'autoroute les 300km/h compteur, avec un Jacky Ickx au volant répondant à mes questions en toute quiétude...

Une autre anecdote mémorable a concerné un article que je devais rédiger sur Alain Prost, encore totalement inconnu du grand public et qui venait de survoler le Championnat de France de Formule Renault en gagnant 12 des 13 courses programmées, en 1977 ! Arrivé à Saint Chamond près de St Etienne où il vivait encore chez ses parents, fabricants de meubles de cuisine, Alain est arrivé au rendez vous vêtu d'un simple survêtement de l'armée, au volant de la Renault 15 jaune de sa mère. En voyant la Renault 5 Alpine, flambant neuve que le parc presse du constructeur m'avait confiée pour ce reportage, Alain m'a demandé s'il pouvait l'essayer. Après une cinquantaine de kilomètres... à fond sur les petites routes qu'il connaissait par cœur, le futur quadruple champion du monde de F1 m'a chaleureusement remercié, en m'expliquant qu'il n'avait jamais conduit une voiture aussi puissante... Aujourd'hui encore, il se souvient parfaitement de cette anecdote.

L'année suivante, j'ai suivi, à la demande du pétrolier Elf et de Renault, comme journaliste, l'intégralité de la saison d'Alain Prost en championnat d'Europe de F3, allant de circuit en circuit en sa compagnie... à bord d'un jet privé. Cela crée des liens.

J'ai vécu des moments forts également avec les rallymen comme Jean-Luc Thérier ou Bernard Darniche, mais aussi des pistards comme Bob Wollek, Eric Helary ou Jean-Marc Gounon, qui savaient vivre et



faire partager... tout en étant des champions réputés au palmarès fourni.

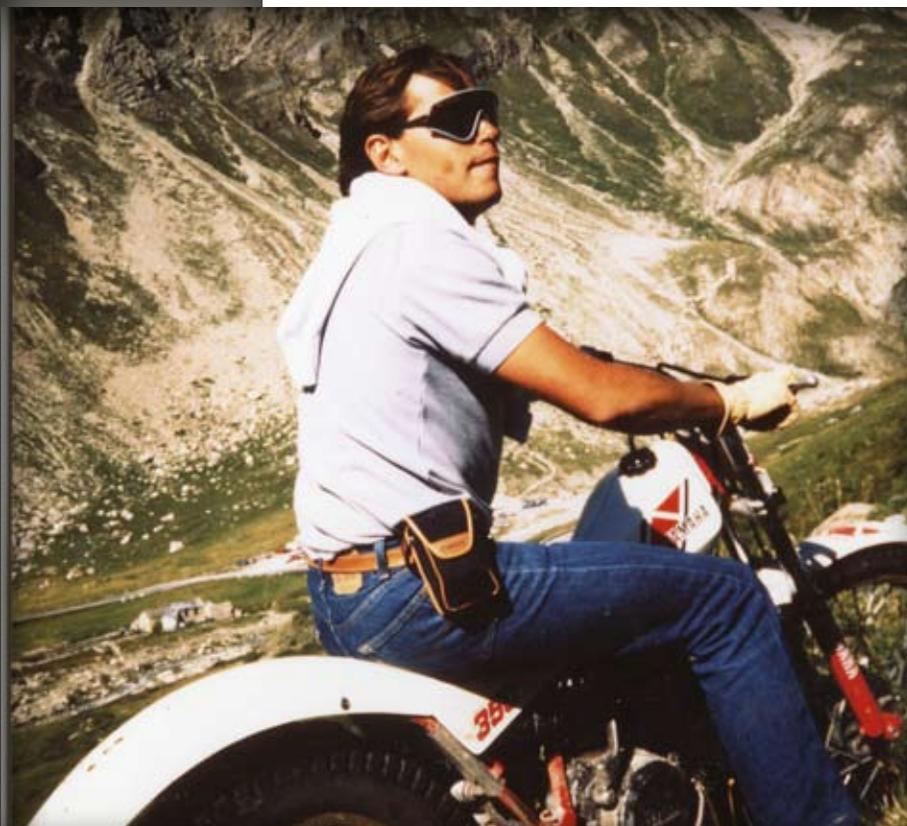
Sans vouloir être nostalgique d'une autre époque, je dirai que jusqu'à la fin des années 90, les pilotes, même au plus haut niveau savaient se déconnecter lorsque qu'ils quittaient leur siège baquet. À titre d'exemple, pour mon mariage, j'avais invité à la réception une bonne dizaine de pilotes amis pour venir fêter l'heureux événement. En fin de soirée, quelque peu arrosée par certains, j'ai eu droit à une véritable course de 5 ou 6 voitures au beau milieu de la pelouse de la propriété louée ce jour là pour mon mariage. Je ne vous raconte pas la tête qu'ont fait mes beaux-parents...

Aujourd'hui, tout s'est professionnalisé à l'extrême et un pilote est totalement soumis à son environnement, comme les sponsors et autres managers, qui l'autorisent à peine à respirer...

J'avais et j'ai toujours des liens étroits avec certains pilotes et je suis heureux de les accueillir ici à Marrakech, lorsqu'ils viennent en vacances.

Est-il vrai que vous détenez toujours un record du monde automobile ?

C'est vrai que je figure toujours dans le livre des records, le fameux GUINNESS BOOK, avec un vrai défi



de vitesse pure, homologué entre Paris et Dakar ! Avec Franz Hummel, le créateur des 24 Heures sur glace de Chamonix, nous nous sommes lancé un défi peu banal. L'idée était de rallier Paris à Dakar non stop, jour et nuit, pour établir un temps record. Nous avons choisi pour la symbolique le parcours original du rallye Paris-Dakar, celui des années 80 cher à Thierry Sabine, son créateur. Ce défi complètement fou a finalement séduit beaucoup de partenaires, qui se sont joints à nous et en 3 mois nous avons préparé un Range Rover en prototype (V8 de 390ch), avec la bagatelle de 600 litres à bord ! Une vraie bombe roulante..Après 20 jours de reconnaissances très précises du parcours, nous avons fixé notre départ à la mi-décembre devant la mairie de Paris, seulement 15 jours avant le départ du rallye Paris Dakar. Nous avons roulé à fond jour et nuit en nous relayant au volant du Range Rover sur les pistes, mais aussi hors piste, soit 8.200km. De Paris, le parcours nous a fait traverser l'Algérie, le Niger, le Mali et le Sénégal, le tout à la boussole, car le GPS n'existait pas ! Plus de 20 ans plus tard, ce record de 5 jours et 20 minutes tient toujours, malgré plusieurs tentatives d'autres équipages, qui ont toutes échoué ! À l'époque, lors des reconnaissances, pour gagner du temps, nous avons enterré des fûts d'essence dans le désert comme au Ténéré et pour passer les douanes plus vite, nous avons déchiré des billets de banque en deux, promettant aux douaniers de repasser dans 2 semaines avec l'autre moitié du billet....

Je me souviens qu'en arrivant au Sénégal, tant ma fatigue était grande, je voyais des fers à repasser voler devant le pare-brise alors que Franz en plein désert avait évité de justesse de percuter à fond de 5e ... le seul arbre debout à 500km à la ronde.

Le rallye Paris-Dakar semble vous avoir beaucoup marqué...

Avant tout, j'aime l'Afrique, que j'ai découverte lors de nombreux séjours ou reportages. Pour moi qui n'avais connu que le béton des villes françaises, me retrouver dans le Sahara ou sur les plaines aux pieds du Kilimandjaro a été un vrai choc émotionnel. Idem pour la découverte des populations locales. Le rallye Paris-Dakar reste dans ma vie d'homme, l'événement sportif sans aucun doute qui m'a laissé le plus de souvenirs. À travers mes 13 participations, soit en tant que journaliste soit en tant que pilote, j'ai vécu des moments formidables et inoubliables. Il faut imaginer que la course durait 22 jours et quelque 13.000km ! Une année, nous étions avec mon copilote totalement perdus dans un vent de sable et sans aucune visibilité en plein désert du Ténéré, lors de l'édition 83. Brutalement, alors que je pilotais à vue et à très faible allure sans aucune visibilité, j'ai entre-aperçu, me doublant à 150km/h Hubert Auriol allongé sur sa moto BMW, avec sa seule boussole ! Il a réussi à gagner l'étape moto à Agadez, longue de 540km, avec 1h 45' d'avance sur le second ! Il m'a avoué plus tard qu'il avait totalement pété les plombs et qu'il n'avait jamais en 22 participations pris autant de risques que

STEPHANE ROUX

L'AVENTURIER

ce jour là. J'ai toujours eu une très grande admiration pour les motards du Dakar, connus et inconnus et aussi un très grand respect pour des pilotes comme Stéphane Peterhansel ou Hubert Auriol.

En 1984, avec 2 autres équipages de journalistes, lors d'un bivouac dans une forêt impénétrable au Sierra Léone, nous étions autour du feu lorsque nous avons vu apparaître toute une tribu de véritables pygmées ! Je pense qu'ils n'avaient jamais vu d'hommes blancs. Après les ... présentations d'usage, nous avons réussi à partager notre repas, qui ce soir-là était composé d'un authentique cassoulet toulousain !

J'ai hélas aussi vécu de vrais drames comme la disparition en 86 de l'organisateur du rallye, Thierry Sabine, un homme au charisme extraordinaire, qui m'a fait découvrir et aimer l'Afrique pour toujours. Thierry était une sorte de Lawrence d'Arabie des temps modernes, qui avait une vision incroyable de l'aventure et qui était un meneur d'hommes incroyable. J'ai perdu des amis intimes comme Gilles Lalay sur le Paris - Le Cap en 1992, le multiple champion du monde d'enduro moto, auquel j'avais fait découvrir les rallyes auto six mois plus tôt. Parfois le destin est cruel. Gilles, qui était en tête de l'épreuve et roulait peinard en liaison après une rude journée, s'est fait percuter par une voiture de médecins qui remontait la piste à contresens pour aller soigner un motard accidenté !

Devenu journaliste, puis agent de relations publiques et enfin organisateur, vous avez finalement réussi à piloter en course...

Sans moyens financiers quand j'étais plus jeune, j'ai dû attendre quelques années et une situation professionnelle dans le sport auto pour pouvoir enfin assouvir mon désir de piloter. Il est vrai aussi qu'en tant que journaliste, j'ai pu essayer en de maintes occasions de véritables voitures de course.

De la Peugeot 205 sur le Paris-Dakar à une authentique Arrows V10 F1 de 750 chevaux, sans oublier des autos légendaires comme la Lancia Stratos ou encore l'Audi Quattro Sport de Walter Rorhl, j'ai pu piloter, pardon, conduire, de magnifiques voitures.

Sans être un grand champion, j'ai pu grâce à mes activités professionnelles dans le milieu des courses participer à de très nombreuses compétitions. J'ai réussi en 83 à gagner un volant réservé aux journalistes dans une école de pilotage, me permettant de rouler en Formule Ford et faire une saison en championnat



d'Europe. Au début des années 2000, j'ai participé avec succès à des courses d'endurance VHC comme aux 24 Heures du Paul Ricard (2e au général) mais aussi au championnat de France GT avec une Porsche GT3RS en décrochant la 3e place au classement général. J'ai partagé le volant la 1re saison avec Jean-Philippe Belloc, le champion du monde GT, qui m'a vraiment beaucoup appris. C'est un pilote surdoué et un garçon charmant, mais hélas trop timide pour arriver en F1. En rallye, j'ai participé à la Coupe Peugeot 104 sur terre et à plusieurs reprises j'ai couru des rallyes comme les fameux 1000 Pistes à Canjuers, qui se dispute sur un immense terrain militaire. Je continue à participer à des rallyes en voitures de compétition anciennes, comme le Monte Carlo historique où je retrouve chaque année des grands rallymen de l'époque et j'ai même remporté le Rallye du Maroc Classic avec ma berlinette Alpine 1600SC. Dans ces rallyes historiques, on retrouve une vraie et saine ambiance comme à l'époque et si sur les spéciales chronométrées on ne se fait pas de cadeau, le soir en revanche, on partage le couvert, toujours dans une ambiance de fête ! Le Rallye du Maroc organisé depuis 3 ans par l'ancien champion d'Europe des rallyes, Yves Loubet est vraiment fantastique, car on peut y voir les plus belles voitures des années 70 et 80, pilotées par d'authentiques champions comme Erik Comas ou Philippe Gache.

Vous êtes un vrai touche-à-tout de l'automobile ?

C'est un peu vrai que j'ai touché à beaucoup de choses dans ce milieu et pour une fois je n'ai pas obéi à ma grand-mère qui m'a élevé et qui ne cessait de me





répéter : « Arrête de vouloir tout faire et concentre-toi plutôt sur une activité pour la faire parfaitement... »

Après avoir été journaliste, je suis rentré dans l'industrie au milieu des années 80, en étant recruté par l'importateur français Sonauto (Porsche, Mitsubishi, Seat et Yamaha), comme directeur de la communication et des relations publiques. C'était beaucoup moins excitant que le journalisme, mais ô combien passionnant de travailler au quotidien pour des marques comme Porsche ou Mitsubishi. À la fin des années 90, Porsche a décidé de monter une filiale à 100% en France et l'usine de Stuttgart m'a proposé d'en être le patron de la communication et de la compétition. J'ai été de 88 à 2002 le boss du Trophée Carrera Cup et je me suis également occupé pour Porsche de la vente des voitures et des pièces détachées pour la compétition. Cela m'a permis de diriger le team Porsche-Sonauto avec 2 Carrera Cup que je pouvais mettre à disposition de pilotes invités. J'ai ainsi eu sous mon aile protectrice des pilotes de Formule 1 comme Olivier Panis, Jean-Pierre Jarier, Jacques Lafitte, Philippe Alliot, Jean-Louis Schlesser, Sébastien Bourdais ou Yvan Muller. J'ai permis aussi à des personnalités du showbiz de découvrir le pilotage sur circuit, comme Johnny Hallyday et son fils David ou encore des sportifs renommés comme la multiple championne du monde de judo Marie-Claire Restoux, Éric Barone, qui détient le record du monde de VTT à près de 200km/h, Laurent Bourgnon, vainqueur de la Route du Rhum (voile), Guerlin Chicherit, le freerider de l'extrême, mais aussi le boxeur marocain Khalid Rahilou, champion du monde des super légers WBA,

STEPHANE ROUX

L'AVENTURIER

les footballeurs Nicolas Anelka et David Ginolaou, les tennismen Guy Forget, Yannick Noah ou Henri Leconte. J'ai même vendu des Porsche à Hicham Arazi, à l'époque.

Toujours au chapitre des souvenirs chez Porsche, j'organisais tous les ans avec Moët et Chandon et Porsche, le Volant des chefs. Il s'agissait d'inviter l'espace d'un long week-end des grands chefs de cuisine avec 1,2 ou même 3 étoiles au Guide Michelin et des pilotes de renom. La règle du jeu consistait pour les chefs à apprendre à cuisiner aux pilotes et bien sûr aux pilotes à enseigner l'art du pilotage aux chefs...Souvent en cuisine cela se terminait par des bagarres générales avec des œufs, voire même des pâtisseries à la crème qui volaient à travers les tables et au volant, je dois dire qu'un bon nombre de Porsche revenaient quelque peu froissées...d'ailleurs, le plus souvent par des pilotes qui dans ce type de manifestations se « lâchaient » au volant. Une année, je suis allé récupérer une 911 encore fumante dans le mur d'une gendarmerie ou comme à Imola, Jean Alesi voulant absolument faire un tour de circuit au volant...du bus transportant ses petits camarades invités. Bilan de l'opération, un bus visiblement trop haut encastré dans la passerelle du circuit !

Il y a prescription et le but de ces opérations de relations publiques était de vendre des voitures à tous ces VIP... Opérations parfaitement réussies, puisque aujourd'hui encore, de très nombreux pilotes de F1 et de grands chefs étoilés roulent en Porsche.

J'ai été également à quelques reprises, team manager comme l'année où Jean- Louis Schlesser, Jacky Haran et Philippe Streiff ont fini avec leur Rondeau M379C, 2e au classement général des 24 Heures du Mans 81. Une joie indescriptible... car tout avait très mal commencé avec la disparition suite à un accident de la route d'un pilote espagnol qui devait courir avec nous. Appelé en renfort quelques jours avant les 24 Heures, Jean-Louis Schlesser acceptera de venir, malgré un gros différend avec l'autre pilote du team, Philippe Streiff avec lequel il s'était accroché lors du GP de Monaco F3 quelques semaines auparavant !

Enfin, aujourd'hui, vous m'entendez régulièrement comme consultant à la télévision marocaine (2M) pour commenter les sports mécaniques comme le WTCC. En Europe, je suis chaque saison le speaker de certains événements comme le Tour Auto et Le Mans Classic. Cela me permet de rester au contact avec le milieu du sport auto et de prendre beaucoup de plaisir à partager avec le public ou le téléspectateur cette passion pour les sports mécaniques. J'aime encore toucher à tout...



Vous semblez toujours entretenir de belles relations avec certains pilotes...

C'est exact. Je suis encore très proche de certains pilotes, avec qui je partage des passions communes, comme la plongée sous-marine et l'enduro moto par exemple. Il est possible qu'un jour ici au Maroc vous m'aperceviez débouler sur un chemin avec Sébastien Loeb, Soheil Ayari, Cyril Desprès ou Luc Alphand.

Avec Luc, c'est une histoire incroyable d'amitié mais aussi de passion commune. Après l'avoir admiré comme skieur et surtout descendeur hors pair*, nous nous sommes retrouvés un soir par hasard au restaurant à Val d'Isère. Quelques bières plus tard, je lui ai proposé un défi de taille, participer au Rallye Paris Dakar qui devait se tenir 2 mois plus tard ! J'avais déjà remarqué en roulant avec lui qu'il conduisait bien et surtout, comme tous ces champions de ski qui avalent les pentes à 140km/h, ils ont d'excellentes bases pour les trajectoires et souvent peur de rien... Nous avons tenu notre pari et 6 ans plus tard, il remportait l'épreuve sur un Mitsubishi ! C'est un sportif hors norme, avec un physique incroyable et qui apprend très vite. Il a couru à plusieurs reprises les 24 Heures du Mans en Porsche et malgré un très grave accident en enduro moto, il continue à pratiquer le sport à haut



niveau comme la voile, durant les transats.

* (Vainqueur au classement général de la Coupe du monde 1997 et de la Coupe du monde de descente en 1995, 96 et 97)

Quelles sont vos voitures préférées ?

J'ai une passion pour les voitures de rallye et je dois avouer que la Lancia Stratos groupe IV reste à mes yeux un must. Elle a tout gagné en rallye et reste même aujourd'hui indémodable coté lignes. Disons que je peux admirer une Renault 8 Gordini comme une Porsche 911, mais pour être franc, je suis d'abord captivé par les grands constructeurs qui possèdent de beaux palmarès sportifs comme Porsche ou Ferrari. Leur histoire respective est tout aussi belle que leur production et saluons ces véritables génies qu'étaient Enzo Ferrari et Ferdinand Porsche. Je ne suis pas également insensible aux motos en général et je roule d'ailleurs au quotidien en Husqvarna 900cc. J'ai un profond respect pour les pilotes de moto GP, un sport extrêmement dangereux, mais ô combien spectaculaire. Quand on voit un Valentino Rossi ou un Casey Stoner sortir en glisse d'une courbe à 200km/h, je dis : respect !

Pourquoi cette installation au Maroc, il y a maintenant 9 ans ?

Tout allait bien pour moi en France, peut être trop bien et un jour un deuil familial a littéralement bousculé ma



STEPHANE ROUX

L'AVENTURIER

vision de la vie. J'ai voulu changer d'air pour faire mon deuil et après un rapide tour du monde, où j'ai d'ailleurs pu pratiquer la plongée sur les plus beaux spots de la planète, je suis venu passer quelques jours au Maroc. Je connaissais bien ce pays pour y avoir séjourné en vacances et aussi participé à des raids et autres rallyes. J'ai trouvé le pays plutôt agréable à vivre et les gens beaucoup plus souriants qu'en Europe. Je me suis dit : « Pourquoi ne pas m'installer à Marrakech, moi qui cherchais à connaître un quotidien différent ».

J'ai importé de Taïwan des buggys PGO, puis vendu des motos italiennes et enfin un jour j'ai eu la chance de rencontrer Aly Horma, qui m'a fait part d'un projet automobile. Pour être franc, j'étais assez méfiant, car depuis mon installation ici, j'avais eu vent de 50 projets de circuits auto et même de Grand Prix de F1... sans aucune réalisation.

Cependant, le projet était sérieux et entre Aly Horma et la famille Zahid (Menara Préfa) tout semblait carré et particulièrement professionnel. Ils cherchaient un homme avec une expérience du sport automobile et de l'organisation pour accompagner ce projet d'un circuit en ville pour recevoir une manche du WTCC. La suite, vous la connaissez et je ne serai jamais assez reconnaissant pour leur confiance. À l'aube de cette 4e édition de Race Of Morocco à Marrakech, ce rendez-vous a désormais sa place au calendrier mondial de la Fédération internationale de l'automobile (FIA).

Avec votre expertise du sport auto en Europe, le Maroc était un vrai challenge ?

Effectivement, depuis 1958 et le dernier véritable Grand Prix de Formule 1 à Casablanca, les courses internationales en circuit ont totalement disparu au Maroc, à part les épreuves locales. Il a fallu redonner l'envie, mais surtout fédérer tout le monde ici autour de ce projet et ce n'était pas une mince affaire. Ce n'est pas un secret de dire que nous avons fait des prouesses, car partir d'une feuille blanche pour obtenir une manche mondiale de WTCC est un véritable exploit ! Malgré bien des embûches et de nombreuses contrariétés, le team de Marrakech Grand Prix a été exceptionnel et encore aujourd'hui, il faut saluer toute l'équipe qui pendant 4 mois travaille quasiment jour et nuit pour la réussite de cet événement. Le Maroc et les Marocains aiment le sport en général. Il reste à leur faire partager notre passion des sports mécaniques et je suis sûr que d'ici 10 ans, le Maroc sera une grande



nation du sport auto, pour peu que tout le monde aille dans le même sens... Inchallah !

Qu'en est-il du programme du Race of Morocco 2013 ?

Nous aurons pour la toute première fois au Maroc une vraie course d'endurance GT avec Ferrari, Porsche, Lamborghini, Aston Martin et autres McLaren qui durant 2h d'épreuve vont animer les rues de la zone de l'Aguedal aux sons de leurs mélodieuses mécaniques ! !

Côté projet, sachez que le premier week-end d'octobre en collaboration avec nos amis de Rallystory, Hervé Charbonneaux et Stéphane Giraud nous allons organiser le 1er Grand Prix Historique de Marrakech ! Ce week-end consacré à la voiture ancienne de compétition réunira sur le paddock des périodes allant des années 30 à la fin 70 ! Il s'agira de célébrer les plus grandes marques automobiles et de permettre au public marocain de revoir ou de découvrir pour les plus jeunes ici à Marrakech les plus belles et les plus illustres voitures de course à travers des marques comme Bugatti, Samson, Cooper, Lotus, AC Bristol, Alfa Roméo, Abarth et encore beaucoup d'autres prestigieuses ! De très nombreux pilotes à travers l'Europe mais aussi aux USA et au Japon ont déjà répondu présents pour ce 1er rendez-vous. Je suis heureux que cet événement puisse voir le jour ici à Marrakech où la dernière course internationale, les Circuits de Marrakech s'est tenue en 1954 !

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI



WTCC

FIA World Touring Car Championship

ITALY > MOROCCO > SLOVAKIA > HUNGARY > AUSTRIA > RUSSIA
> PORTUGAL > BRAZIL > USA > JAPAN > CHINA > MACAU

MISS MONDE



Marrakech

5 - 7 Avril 2013



www.fiawtcc.com



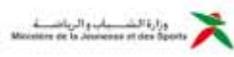
OFFICIAL SERIES PARTNERS



JVCKENWOOD



FOLLOW WTCC



Motors

Auto Légende

DETOMASO

PANTERA



L'ITALO-AMÉRICAIN
DÉVERGONDÉE

A red De Tomaso Pantera sports car is shown in motion on a racetrack. The car features a large white number '11' on its side, the name 'Rick Bell' on the roof, and 'PANTERA' written in a stylized font on the lower side panel. The background is blurred, indicating speed. A vertical black bar is present on the right side of the image.

La Pantera est le modèle à succès de la marque De Tomaso, qui a popularisé son nom partout dans le monde. Abrisant dans ses entrailles un gros V8 Ford, l'italienne n'a d'autres objectifs que de se lancer à l'assaut du marché américain et de tailler les croupières à la Chevrolet Corvette. Accessoirement, la Pantera s'essayera à la compétition, mais sans connaître le succès de la version route.



Cette sulfureuse italienne a été, durant les quatre premières années de sa commercialisation, vendue à plus de 5.000 exemplaires aux États-Unis.

De filiation transalpine, la Pantera doit pourtant en grande partie son succès aux Américains. Cachant dans ses entrailles un puissant moulin aux gènes du pays de l'oncle Sam, cette sulfureuse italienne a été, durant les quatre premières années de sa commercialisation, vendue à plus de 5.000 exemplaires aux États-Unis. Ce succès contribuera à prolonger sa carrière de vingt ans.

La Pantera n'est qu'une version remaniée de la Mangusta, dessinée par Giorgetto Giugiaro et lancée à Turin en 1966, avec un V8 4.7 l emprunté à la banque d'organes de Ford. La marque américaine va également parrainer ce nouveau modèle de la Pantera, en accordant une subvention de deux millions de dollars à De Tomaso et en lui garantissant la fourniture du moteur, le géant américain souhaitant se doter d'une GT à moteur central. Il faut dire également que Ford n'avait pas digéré la volte-face du Commendatore, qui avait refusé de leur vendre Ferrari en 1963. Donc, Dearborn s'est attaqué à Maranello à travers la Pantera.

Pour son lancement, Ford demande que la Pantera soit commercialisée dans le réseau de vente Shelby, proposition totalement rejetée par De Tomaso. Suite à d'âpres négociations, un nouvel accord est conclu, stipulant la mise en place d'un nouveau circuit de distribution financé en grande partie par Rowan Industries of Jersey, un conglomérat dirigé par le beau-frère d'Alejandro De Tomaso. Alors que les choses semblaient aller dans le bon sens pour ce dernier, un évènement tragique vient bouleverser l'ordre des choses. Les dirigeants de Rowan périssent dans un accident d'avion. Ford, pour récupérer son investissement, rachète l'organisation des ventes Rowan et installe à sa tête Lee Iacocca, géniteur de la Mustang. De Tomaso, écarté lors des négociations, perd ainsi quasiment tous ses droits aux États-Unis et doit se contenter de l'Europe.

Côté design, la ligne de la sportive est signée par Tom Tjaarda, un styliste de Detroit travaillant pour Ghia. Agressive dans ses formes, la Pantera impressionne avec ses lignes acérées. Agrémentée de différentes boursoflures et appendices, la belle ne pourrait renier ses origines et des liens de parenté avec certaines cousines de Modène.

Propulsée par un puissant V8 à 90° Cleveland, la Pantera L dispose de 270 ch. Ce 5-litres se retrouvait également dans les versions sportives de la Mustang ou de la Torino. Ce moteur sera remplacé par le Windsor, de même cylindrée mais développant 310 ch et qui est accouplé à une boîte de vitesses ZF à cinq rapports. Expédié aux États-Unis, le prototype de la Pantera déçoit. Si la ligne fait l'unanimité, de graves défauts affectent aussi bien la mécanique que la carrosserie.



Propulsée par un puissant V8 à 90° Cleveland, la Pantera L dispose de 270 ch. Ce 5-litres se retrouvait également dans les versions sportives de la Mustang ou de la Torino.

*À partir de 1974,
De Tomaso va se
fournir en V8 chez
Ford Australie.
Alejandro De
Tomaso, homme*



*d'affaires, rachètera
par la suite des
marques aussi
emblématiques
que Moto-Guzzi,
Maserati et
Innocenti.
Il décédera à
Modène, en mai
2003.*

Des anomalies qui seront rapidement corrigées avant la commercialisation de la voiture.

Le lancement officiel de la Pantera se fera en 1970 au salon de New York et elle sera importée aux États-Unis par Ford dès 1971. La distribution est assurée par le réseau de concessionnaires Lincoln-Mercury, les deux marques haut de gamme du deuxième constructeur américain. La Pantera est aussi bien reçue par les professionnels de l'automobile que par le public, grâce à une vaste campagne de communication orchestrée par Ford.

Toutefois, les débuts de la sportive italienne ne seront pas de tout repos, suite aux réclamations des premiers clients. Pour rectifier le tir, de très nombreuses améliorations sont apportées dès le début de la production du modèle. Elles concernent la mécanique (surtout les accessoires périphériques au moteur) et l'équipement.

L'importance de ces modifications conduit en 1972 à rebaptiser le modèle, qui devient Pantera L (pour Luxe). La version destinée au marché d'outre-Atlantique se verra dotée de pare-chocs de sécurité afin de se conformer à la réglementation américaine. Grâce au travail de Tom Tjaarda, l'esthétique de la voiture n'est pas trop dénaturée. La Pantera américaine voit également son taux de compression ramené à 8, pour cause de pollution, d'où une perte de puissance (266 ch), qui affecte les performances. À la demande de la clientèle américaine, De Tomaso lance en 1973 une Pantera plus puissante, la GTS. Le V8 développe alors 330 ch, avec un couple de 45 mkg, obtenus dès 3.500 tr/mn. Suivront également des versions réservées à la compétition.

Performante, la Pantera pouvait passer de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes, mais elle pâtissait d'une qualité de fabrication indigne de son pedigree. Du coup, les problèmes de fiabilité s'accumulent. Ford est donc contrainte de rappeler la totalité des premiers modèles vendus pour les revoir. Des modifications interviennent, mais l'inévitable divorce entre De Tomaso et Ford est prononcé en 1974. À partir de cette date, De Tomaso va se fournir en V8 chez Ford Australie. Alejandro De Tomaso, homme d'affaires, rachètera par la suite des marques aussi emblématiques que Moto-Guzzi, Maserati et Innocenti. Il décédera à Modène, en mai 2003.

Contrairement au modèle précédent, qui était monté sur un châssis-poutre en acier, la Pantera possède pour la première fois dans l'histoire de De Tomaso un châssis monocoque, lui aussi en acier. La suspension, mise au point par l'ingénieur Gianpaolo Dallara, qui avait travaillé sur la Lamborghini Miura, est composée de doubles triangles à l'avant et à l'arrière, avec un ensemble de ressorts hélicoïdaux, d'amortisseurs télescopiques et d'une barre antiroulis. La direction à crémaillère, légère, précise et directe, est l'un des



points forts de la Pantera, ainsi que son freinage à la hauteur des performances, avec quatre disques, dont deux ventilés à l'avant sur certains modèles.

Côté compétition, De Tomaso développe dès 1972 la version course Groupe 3 de la Pantera. Pour cela, elle bénéficie d'attributs de voiture de compétition. Ainsi, le moteur reçoit notamment une culasse en aluminium et des arbres à cames plus pointus, tandis que la voiture est dotée de disques ventilés, ainsi que d'un embrayage et d'une suspension renforcés.

Une Groupe 4 apparaît dans la foulée, mise au point sous la responsabilité de l'ingénieur essayeur Michael Parkes, ancien pilote Ferrari. La suspension est équipée de barres stabilisatrices et la voiture bénéficie de roues en magnésium de grande largeur (10 pouces à l'avant et 14 pouces à l'arrière), ce qui, pour les loger, entraîne une modification de la suspension et le montage d'élargisseurs en fibre de verre. Les ouvrants sont, pour leur part, en aluminium (capots et portes).

Côté mécanique, le V8 de 5.763 cm³ voit son taux de compression porté à 11, ce qui porte la puissance à 500 ch, à 7.000 tr/mn. Cette puissance sera par la suite revue à la baisse pour des raisons de fiabilité. Les moteurs sont profondément modifiés à Modène chez De Tomaso. Parmi les nombreuses améliorations apportées, il y a lieu de mentionner le vilebrequin poli et équilibré, les pistons forgés, la culasse considérablement modifiée, avec des arbres à cames spéciaux, et un échappement de Ford GT 40, qui permet de gagner trente chevaux. D'abord alimenté par un seul carburateur Holley quadruple corps, le V8 reçoit ensuite quatre Weber double corps de 48 millimètres,

permettant de gagner 30 ch. La transmission est confiée à une boîte ZF à cinq rapports version « heavy duty ».

Deux GT4 d'usine sont engagées aux 24 Heures du Mans 1972 sous l'appellation Escuderia Montjuich. L'année suivante, la Pantera remporte deux victoires importantes à Imola et à Hockenheim, dans le Grand Prix des Nations. On retrouvera la Pantera aux 24 Heures du Mans en 1974 et en 1975, année où l'équipage Rubens-Bozetto termine à la seizième place, après avoir réalisé 282 km/h dans les Hunaudières.

En 1977, la Pantera de Micangeli-Pietromarchi ravit la troisième place au classement des Six Heures de Vallelunga, derrière deux Porsche 935. Deux ans plus tard, une Pantera développée en Groupe 5 se qualifie à la neuvième place sur la grille des 24 Heures du Mans. Malheureusement, elle ne franchira jamais la ligne d'arrivée et ce sera la dernière participation d'une Pantera à l'épreuve mancelle.

La Pantera continuera de survivre jusqu'en 1995. Au total, environ 7.200 Pantera ont été construites, dont l'essentiel au cours des trois premières années de production. La cote actuelle de la Pantera continue de grimper, surtout pour les modèles de la première heure et d'origine. Elle se situe en 2012 entre 45.000 et 150.000 €, en fonction de son état.



SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI



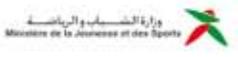
MARRAKECH /// 5, 6 & 7 AVRIL 2013



Courses du Grand Prix FIA WTCC, Celebrities, Simulateurs, Moto-Show, Food Court, Soirées ...
Votre billet tribune VIP + Paddock sur www.marrakechgrandprix.com



WWW.MARRAKECHGRANDPRIX.COM



par Lina Mouafak

TRIUMPH

Tiger 1050 Sport

En ce début d'année 2013, Triumph nous fait la surprise de relooker sa Tiger 1050. Le trail routier devient ainsi Tiger Sport et profite d'aménagements visant à le rendre plus efficace et plus intuitif.

Lancée en 1995 en version 900 cm³, puis en 955 cm³ en 2001, la Tiger est devenue en 1.050 cm³ en 2007. Elle a pris du muscle, s'est embourgeoisée, est devenue un vrai trail routier, tendance SUV. La Tiger 1050 Sport s'offre un lifting plutôt réussi sur plusieurs parties : la tête de fourche accueille un phare inédit à quatre optiques, les flancs de carénage s'aiguisent et surtout la moto adopte un mono-bras du plus bel effet, qui offre une très belle vue sur la nouvelle jante, désormais chaussée en Pirelli Angel.

Esthétiquement, La boucle arrière a été redessinée pour abaisser la hauteur de la selle passager et intégrer plus facilement des valises rigides, capables d'accueillir un casque intégral ou 10 kg de chargement chacune.

Le pilote voit lui aussi l'accessibilité de la moto améliorée : son assise est non seulement située 5 mm plus bas qu'auparavant (830 mm), mais elle est aussi plus longue et plus étroite sur sa partie avant.

Côté pratique, on appréciera aussi l'installation des commandes de la console de bord sur le commodo gauche. De même, l'espace sous la selle permet de loger un antivol en U, tandis que les poignées passager sont plus larges, au profit du confort. Le guidon est placé plus bas, pour améliorer sa préhension, tandis que la bulle redessinée protégerait mieux. Il ne fait donc aucun doute que la nouvelle Tiger 1050 Sport est plus confortable et pratique. Mais ce n'est pas tout : elle est aussi plus performante et incisive !

En effet, le trois-cylindres en ligne de 1.050 cc gagne

10 chevaux (125 ch en Full) et 6 Nm de couple (104 Nm), grâce à un nouveau système d'échappement et à un travail réalisé sur l'injection.

Comme un bonheur n'arrive jamais seul, le recalibrage de l'injection autoriserait, selon les ingénieurs d'Hinckley, « une économie de carburant de 7% ». Enfin, le braquet de la transmission finale par chaîne a été modifié au profit de la réactivité de la moto : la couronne compte ainsi une dent supplémentaire.





Côté partie cycle, la nouvelle Tiger Sport 2013 conserve les mêmes suspensions avec fourche inversée réglable en précontrainte, détente et compression et amortisseur ajustable en précharge et détente, mais elle adopte un nouvel ensemble de ressorts et de valves, ainsi que des réglages à l'avenant. Les étriers radiaux à quatre pistons Nissin sont

reconduits dans leurs fonctions, tout comme l'ABS de série.

On s'attend à ce que la nouvelle Tiger fasse un carton, de quoi relancer la carrière du doyen des tigres anglais. Why not ?

BRM

MK-44 Makrolon

La marque horlogère française BRM crée un chrono révolutionnaire : le MK-44 Makrolon. Une pièce originale, hors norme, technique, sportive et surtout, qui sort des sentiers battus ! Une montre qui, avec ses 48,80 grammes s'annonce comme « le chronographe automatique le plus léger au monde ».

Bernard Richards n'est jamais à court d'idées. En effet, ce nouveau concept lui trottait dans la tête depuis des lustres. Après deux ans 1/2 de recherche, l'équipe BRM a réussi l'impossible, descendre sous la barre des 50 grammes, tout en offrant la fiabilité des chronographes BRM. Cette montre, testée pour la première fois pendant les 24H du Mans 2011 par Emmanuel Collard, a accompagné depuis de nombreux pilotes pendant les plus grandes courses internationales d'endurance. Le poids est le maître mot de cette aventure. Tels les ingénieurs des écuries de Formule 1 concevant une voiture au millimètre près, les techniciens de BRM ont usiné chaque pièce au milligramme près, en les pesant une à une sur une balance micrométrique afin de gagner chaque millième.

La BRM MK-44 Makrolon est un chronographe typiquement BRM. Tous les codes de la marque y sont. La boîte, les aiguilles, le design du cadran, les cornes... à part le fait que cette BRM est deux fois plus légère qu'un autre chrono similaire. Comme dans une voiture de compétition, tout a été étudié dans les moindres détails pour : 1/ alléger au maximum le boîtier, le calibre et le bracelet et 2/ conserver la fiabilité technique du

garde-temps.

Le boîtier de 44 mm en makrolon (qui sert à fabriquer les vitres latérales des voitures de course) a été usiné et allégé dans toutes ses parties. Le fond en Fortal HR (aluminium servant aussi à la course auto), est lui aussi extrêmement léger. Pour gagner encore du poids, non seulement la visserie en titane a été percée, mais l'épaisseur des verres saphir a été réduite de 1.5 à 1mm.

Enfin, le bracelet a été réalisé dans un tissu technique pour là aussi, réduire son poids au maximum. De plus, il est percé de multiples trous et cousu avec du fil extraléger. La longueur de la boucle a été divisée par deux. Les vis sont en titane, de même que les axes de boucle. Les cornes en titane reliant la montre au bracelet ont été taillées dans la masse et entièrement détournées.

Le poids de la montre se situe à 48.80 grammes au lieu de 100 grammes pour une montre identique. C'est un record pour un chronographe automatique ! Bref, une vraie course contre le poids !





Çité de l'automobile de Mulhouse

La Cité de l'automobile - Musée national - Collection Schlumpf de Mulhouse est le plus grand musée d'automobiles du monde, avec 500 véhicules, dont 464 automobiles de 98 marques, dont la célèbre collection de Fritz Schlumpf.

L'initiative de la collection revient à deux industriels du textile alsaciens du XXe siècle, les frères Schlumpf, Hans Schlumpf et Fritz Schlumpf. Passionnés par leur collection, ils ont investi au moment de leur splendeur une bonne partie de leur fortune, dans les années 1960, pour acheter, aux quatre coins du monde, des voitures prestigieuses et rares des débuts de l'automobile, qu'ils faisaient entièrement restaurer.

En 1977, Fritz Schlumpf est à deux doigts d'ouvrir son musée au public. Les billets, les cadeaux souvenirs sont déjà en place. Mais les deux frères s'effondrent dans la faillite suite à la crise du pétrole et du textile de 1976. Le 7 mars 1977 les ouvriers licenciés économiques de l'empire textile des frères Schlumpf découvrent le stupéfiant musée en même temps que le monde entier par les médias, l'envahissent et en ouvrent l'accès au public. Le syndicat CFDT organise les visites gratuites du musée et le nomme « Musée des travailleurs ».

Construite dans l'enceinte de la filature de laine, la cité compte plusieurs espaces principaux, tels que l'



« aventure automobile », où vous pouvez découvrir sous des lampadaires identiques à ceux du pont Alexandre III de Paris, des véhicules vieux de plus d'un siècle, comme la Renault type AG1 de 1908.

L'espace « course automobile », propose une immersion dans l'univers de la compétition. Vous y découvrirez de magnifiques Bugatti, une Mercedes W125 de 1937 ou encore une Lotus de type 33 de 1963, le tout mis en scène dans un décor de course automobile.

L'espace « chefs-d'œuvre », présente une sélection de 80 somptueuses voitures des années 30. Parmi elles, des Rolls Royce, des Panhard-Levassor mais aussi des Bugatti royales, dont le coupé Napoléon d'Ettore Bugatti en personne !

Et enfin l'espace, « Bugatti Veyron » : l'un des joyaux de la collection, Cette voiture d'exception méritait une présentation spectaculaire. C'est aujourd'hui chose faite : pendant près de 5 minutes, une animation autour de la Bugatti Veyron fait d'elle l'objet de toutes



L'espace «chefs-d'œuvre», présente une sélection de 80 somptueuses voitures des années 30. Parmi elles, des Rolls Royce, des Panhard-Levassor mais aussi des Bugatti royales, dont le coupé Napoléon d'Ettore Bugatti en personne !

les attentions. Elle est disposée sur un socle tournant permettant d'en observer chaque détail. Derrière elle, de grands écrans diffusent un film dynamique et élégant réalisé par la maison Bugatti présentant ses capacités techniques exceptionnelles.

La cité possède aussi une collection de voitures d'enfants, comprenant 101 pièces, du plus simple jouet au modèle réduit le plus élaboré.

En 2011, la cité s'est même dotée d'un autodrome qui lui permet de rompre avec l'image figée du musée. Défilés de voitures de prestige et spectacles automobiles y sont régulièrement organisés. De plus, tous les week-ends, d'avril à septembre, un spectacle vous invite à traverser le temps, depuis 1870 et les



débuts de l'automobile jusqu'à nos jours. Du plus ancien au plus récent, 18 véhicules défilent sur la piste et vous content leur histoire, ponctuée d'anecdotes. C'est la plus importante collection de Bugatti au monde, avec deux des six fameuses Bugatti Royale, dont la Bugatti Royale Coupé Napoléon, ainsi qu'une importante collection de Rolls Royce. Bref, allez-y si vous êtes de passage en Alsace.

Il y a là de quoi faire plaisir aux petits et aux grands !

BMW Megève

Winter Golf 2013

Et si le green devenait... blanc ? La compétition de golf BMW Megève Winter Golf contourne cet obstacle naturel saisonnier et propose un événement golf insolite : une compétition de golf sur neige !

En effet, Megève est le berceau du golf sur neige en France, grâce au golfeur passionné Philippe Guilhem, qui a eu l'idée de lancer la Megève Winter Cup en 2000. Megève est donc la première station de ski qui a lancé le golf sur neige en France, avec deux événements : la Vacheron Constantin Snow Golf Cup et la BMW Megève Winter Golf.

On ne change pas une équipe qui gagne et on ne change pas non plus le format d'un événement désormais agréé par la Fédération française de golf sur neige (FFGN) et qui attire chaque année de plus en plus de participants. Lancée en 2000 par Philippe Guilhem, la Snow Golf Cup, rebaptisée depuis la BMW Megève Winter Golf, affichait ainsi complet en 2013, pour sa 13e édition, qui se déroulait du 10 au 17 février.

La BMW Megève Winter Golf s'articule autour de quatre événements majeurs. Le premier d'entre eux est la BMW Winter Golf Kids. C'est la première fois que cette épreuve propose autant de golfeurs en herbe, avec 45 inscrits.

Compétition atypique qui se veut toujours innovante, la BMW Megève Winter Golf installe pour la première fois au trou n°1 un dôme club house éphémère, où tous les golfeurs sont accueillis tous les matins de compétition.

Golfeurs aguerris aux greens blancs, français et



étrangers, se donnent rendez-vous chaque année pour tenter de s'attribuer le prestigieux titre de... champion du monde amateur !

Le BMW Megève Winter Golf 2013, c'est tout simplement le nec plus ultra du golf sur neige, une discipline qui gagne à être connue.



Location de voitures de collection

- Un parc de 20 automobiles classiques prestigieuses est à votre disposition.
- Voyagez dans le temps à bord de nos voitures de collection.
- Ressentez la folie des années 20's et 30's.
- Revivez le glamour et le luxe des années 50's à 70's.
- Sensations fortes assurées.



Tel : 00 212 6 63 05 71 26 - www.leadevents.ma

Cinema

Pub

Shooting mode

Team building

Rallyes

Hotel

Mariages

Roméo & Julieta

Cazadores

Développé en 1875 par Inocencio Alvarez et Mannin Garcia, cette marque a immédiatement montré sa qualité en remportant des médailles d'or dans quatre expositions universelles, entre 1885 et 1900. Cependant, elle a vraiment décollé après son acquisition en 1903 par José Rodriguez Fernandez, connu sous le nom « Pepin ». Nommé pour les amoureux de la tragédie de William Shakespeare du même nom, la marque est aussi traditionnellement créditée de l'introduction de la « Churchill form », en l'honneur de l'homme d'Etat britannique Winston Churchill.

Fernandez a promu sa marque, Rodriguez, Arguelles y Cia s.a, avec une énergie inépuisable. L'usine produisait des cigares différents et personnalisés pour ses meilleurs clients. Fernandez est décédé à l'âge de 88 ans en 1954, mais ses efforts lui survivent et sa marque Romeo y Julieta est aujourd'hui l'un des cigares les plus largement connus et appréciés dans le monde.

On pourrait ainsi résumer l'évolution de Romeo y Julieta par la vogue successive de ses trois grandes vedettes : dans les années 1960, le Cazadores (un gran corona très épicé nerveux, un rien agressif), dans les années 1970-1980, le Churchill's (riche, boisé et puissant), puis dans les années 1990, la série des Exhibición (très aromatiques et fleuris).

Le Cazadores que nous présentons dans cette édition, est un vitole à l'aspect rustique et moelleux, avec de

Le Cazadores que nous présentons dans cette édition, est un vitole à l'aspect rustique et moelleux, avec de belles senteurs pâtisseries. Le démarrage est ample, vif et enlevé.





belles senteurs pâtissières. Le démarrage est ample, vif et enlevé. Le cigare déploie une palette herbacée et tourbée, avec un beau volume de fumée. Au fil de la dégustation, la pièce se fait davantage boisée et épicée. Elle emprunte au suint, au gibier, puis prend une coloration plus grillée et torrifiée. Virile et puissante, cette vitole ne fait pas dans le registre délicat. Elle n'en demeure pas moins attachante, bourrée de tonus et de personnalité...

Délibérément riche, puissant et copieux, il évoque la sève des arbres. Les amateurs de ce cigare ne jurent que par lui. Il est à réserver aux grands amateurs de puissance. Indiscutablement, Romeo y Julieta est une grande maison, qui a su se renouveler et répondre aux attentes d'un public toujours plus fidèle.

par Hicham Rehane

TDK

A73 Boombox 2



Clin d'oeil à l'emblématique K7 audio qui fit la renommée de la marque nipponne, l'enceinte TDK A73 en reprend le dessin avec ses deux boomers positionnés comme les axes autour desquels viendrait s'enrouler la bande magnétique.

Haut-parleurs de grande taille, look urbain et gros son, telles sont les caractéristiques reprises aux mythiques BoomBox des années 80. L'enceinte TDK A73 adopte ainsi une configuration 2.1 avec deux HP large bande pour le médium et les aigus tandis que la reproduction des basses fréquences est assurée par un subwoofer de 13 cm de diamètre épaulé par deux radiateurs passifs de même diamètre. Autant vous dire que ça cogne ! L'écoute est très dynamique et vivante, idéale pour une session improvisée de Street Dance, tout en restant équilibrée grâce au réglage séparé des basses et des aigus. Pour l'alimentation, on oublie les grosses piles d'antan puisque l'A73 intègre une batterie rechargeable bien plus économique et écologique, avec une autonomie annoncée d'environ 6 heures.

Certes dotée d'un récepteur FM pour écouter ses radios préférées, la TDK A73 offre surtout une compatibilité Bluetooth qui lui permet ainsi de diffuser sans fil toutes les musiques de votre smartphone ou de votre tablette Android ou iOS. Pratique également, son port de charge USB peut alimenter votre appareil pendant que vous écoutez de la musique. Par ailleurs, l'entrée auxiliaire au format mini-jack 3,5 mm garantit la compatibilité avec n'importe quel appareil muni d'une sortie audio stéréo analogique (baladeur, PC portable, etc.). Enfin, la

télécommande fournie contribue au confort d'utilisation de cette enceinte sans fil signée TDK.

Avec son enceinte Bluetooth A73, TDK revisite très habilement le mythique ghetto-blaster, objet culte de la génération hip-hop des 80's. Design très réussi, connectivité sans fil et qualités audio remarquables en font assurément un des futurs best-seller de la marque.

Construction

2 HP large bande de 5 cm de diamètre
1 subwoofer de 13 cm de diamètre
2 radiateurs passifs de 13 cm de diamètre

Bluetooth

Compatible Bluetooth v2.1 + EDR avec AAC
Compatible A2DP

Fonctions de confort

Contrôle de la tonalité : grave/aigu
Radio FM avec antenne interne et présélection programmable de stations
Télécommande
Batterie rechargeable (6h d'autonomie)

Connectique

Entrée auxiliaire mini-jack 3,5 mm
Sortie écouteur/casque
Port USB (charge uniquement)

Généralités

Dimensions de l'emballage (L x h x p) :
506 x 394 x 177 mm

Poids du carton :
9,3 kg





20^{ème} MAROC CLASSIC

La Route du Coeur[®]

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



20^{ème} MAROC CLASSIC

16-23 MARS 2013



“L'ALLURE N'EST PAS QU'UNE QUESTION DE VITESSE”



Évasion de rêve

par Lina Mouafak

Circuit d'Assen

Le circuit d'Assen est considéré comme étant l'un des meilleurs circuits du monde, prisé à la fois des coureurs et des spectateurs.





NEW DAILY

IVECO



NEW DAILY



Le circuit d'Assen est un circuit automobile de 4,555 km situé à 5 km au sud-ouest de la ville d'Assen, dans la province de la Drenthe, aux Pays-Bas. En 1925, le MC Assen & Omstreken trace un circuit au sud de la ville d'Assen et y organise la première course des Pays-Bas, l'Assen TT. Dès l'année suivante, un nouveau circuit plus long est aménagé, toujours sur des routes au sud de la ville. Il portera le nom de Circuit van Drenthe. L'épreuve deviendra internationale en 1927 sous le nom de Dutch TT (TT hollandais). À cette époque, ce n'était qu'un circuit provisoire de 28,570 km tracé sur des routes de campagne pavées de briques, qui relient les villages de Rolde, Borger et Schonloo au sud de la ville d'Assen. En 1955, il est abandonné au profit d'un nouveau circuit permanent, d'une longueur de 7,705 km, plus moderne et plus petit. De nombreuses modifications interviendront au long des années, mais le Dutch TT est la seule épreuve qui ait été tous les ans au même endroit ou presque, une épreuve des championnats du monde de moto. Le

circuit actuel est le résultat d'une profonde évolution, réalisée en 2006.

Il s'y déroule tous les ans depuis sa création le Grand Prix moto des Pays-Bas appelé aussi le Dutch TT, ainsi qu'une manche du Championnat du monde de superbike, depuis le début des années 1980.

Le complexe peut accueillir 100.000 spectateurs et offre 60.000 places assises. Plusieurs grands écrans permettent de ne pas perdre une miette de la

compétition. Le circuit dispose d'une tribune unique au monde, la tribune flottante du « Geert Timmer », dont la zone de sécurité s'étend au pied des gradins. Non loin du circuit, vous trouverez le Traffic Park Assen, bâti d'ailleurs sur un ancien parcours du circuit. Si vous aimez faire des promenades à pied ou en vélo, vous pourrez partir à la découverte de la région et des paysages typiques de Drenthe.



Le TT Circuit Assen est connu partout dans le monde de la moto comme un chemin tortueux, un circuit technique. Il est facile de voir pourquoi des milliers de fans de MotoGP de tous les coins du monde affluent vers « La Cathédrale » de la moto, année

après année, le dernier samedi de juin. Il est ainsi considéré comme un lieu de pèlerinage pour les férus de sensations fortes et est surtout défini comme l'université de la course moto par les meilleurs pilotes du monde.

par Antoine Delmas

Graham Bosworth

Né en **1944. Coventry**

Après avoir quitté l'école, Graham a suivi une formation de dessinateur technique au Coventry College of Art, puis rejoint l'un des principaux studios de design de Londres. Il y travaillera durant neuf ans, dans des domaines très variés, comme ceux de l'automobile, de l'aéronautique et des machines-outils.

Il intègre ensuite Baron-Bosworth publications, entreprise spécialisée en art et design. Il y touchera également aux autres secteurs de l'industrie, tels que la production d'électricité, l'équipement hydraulique et la construction de bateaux.

Il travaillera ensuite en tant qu'artiste indépendant, illustrateur et graphiste. Durant ces dernières années, il s'est consacré à la peinture, se concentrant particulièrement sur les détails techniques.

Ses travaux ont été exposés à la Galerie Gibson Moore, au Silverstone Classic, au Goodwood Festival of Speed, à l'International Motorsport Show à Stoneleigh, au Coventry Transport Museum, au British Motor Industry Heritage Centre à Gaydon ainsi que dans nombre d'autres expositions d'art centré sur l'automobile.

Un des faits saillants de la carrière de Graham a été une œuvre de commande pour Jaguar, offerte à la Reine mère à l'occasion de son 100e anniversaire. Plusieurs de ses œuvres sont exposées en permanence au Musée Jaguar / Daimler Heritage. Graham était l'artiste officiel chargé de peindre la voiture gagnante dans les compétitions nationales Autoglym.

Il a réalisé des commandes et vendu estampes et tableaux dépeignant des courses de formule 1, les 24 Heures du Mans et d'autres célèbres courses automobiles à travers le monde, de l'Arabie Saoudite à la Hollande, en Allemagne, aux États-Unis et ailleurs.



Historic Car Art Gallery, Derbyshire.



Graham Bosworth
09

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH

Gentlemen
DRIVERS

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



Identité affirmée.

911 Carrera 4S.

La 911 a déjà d'innombrables atouts. La nouvelle 911 Carrera 4S

vous en présente quelques-uns de plus : motricité, dynamisme, sécurité.

Il ne vous reste plus qu'à en tirer le meilleur. En en prenant les commandes.

Quelles que soient les conditions météorologiques.



PORSCHE

Centre Porsche Maroc

Centrale Automobile Chérienne

84, Avenue Lalla Yacout

Casablanca

Tél. : 05 22 31 81 81

Fax : 05 22 31 97 12

Site internet : www.porsche.fr

e-mail : l.roix@porsche.ma

**PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE**

Alfa Romeo Giulietta et Mito, mieux que des mots, **ESSAYE-NOUS.**



ALFA ROMEO GIULIETTA À PARTIR DE 240 000 DHS
ALFA ROMEO MITO À PARTIR DE 198 000 DHS

Vivez l'expérience de conduite la plus mythique à bord de nos véhicules les plus exceptionnels : **ALFA ROMEO MITO** et **GIULIETTA**. Profitez de toute la performance italienne au service de la technologie et du raffinement esthétique et ergonomique. Ainsi, grâce à la boîte automatique Alfa TCT à double embrayage, changez de rapports de manière rapide et précise aussi bien en mode automatique que séquentiel. Puissants et écologiques, nos moteurs vous procurent un plaisir de conduite sans limite associé à une nette réduction de la consommation de CO₂. La gamme **ALFA ROMEO** vous assure des conditions de conduite optimales, grâce au sélecteur Alfa D.N.A et à ses modes de conduite : Dynamic, Normal et All Weather. **ALFA ROMEO**, des voitures qui s'illustrent par un design harmonieux et une touche de sportivité italienne indéniable.

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.

Giulietta

MiTo



Photos non contractuelles



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