

# Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

ENTRETIEN EXCLUSIF

## ADRIAN VAN HOOYDONK

### PATRON DE DESIGN DU GROUPE BMW

**Rolls Royce**  
Wraith

p.40

La perfection existe !



**Porsche**  
GT3

p.46

L'arme fatale !



**Alfa Romeo**  
4C

p.52

Super car à prix d'ami



**Toyota**  
Rav4

p.63

Retour remarqué !





**BMCI**  
GROUPE BNP PARIBAS

La banque d'un monde qui change

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

A quoi ça sert d'avoir  
une banque partenaire  
si on n'a pas un vrai  
interlocuteur chez vous

?



**CORPORATE  
BANKING**

**Un Relationship Manager dédié et un Centre d'Affaires, impliqués à vos côtés pour anticiper vos besoins et y répondre au quotidien**

A la BMCI, votre Relationship Manager est votre interlocuteur privilégié pour construire une relation fondée sur la proximité et l'expertise. A l'écoute de vos besoins, il vous propose les solutions les mieux adaptées pour gérer vos flux, financer votre croissance, développer votre commerce à l'international, fidéliser vos salariés et gérer vos risques. Et si on se rencontrait dans l'un de nos centres d'affaires pour en parler ?

**05 29 07 07 07**

**VOUS MÉRITEZ UNE NOUVELLE RELATION AVEC VOTRE BANQUE**

# Édito



Ahmed Kseibati

Genève, la Mecque des ultra cars . C'est pareil chaque année , ils sont venus pour le salon de Genève des quatre coins du monde, de Suède, d'Angleterre, d'Allemagne, d'Italie, des États-Unis, du Japon, pour exposer leurs plus beaux bijoux aux yeux des heureux visiteurs..

Cependant cette année, plus spécialement, est celle de la puissance. Oublions les ridicules limitations de vitesse à 120 et 130 km/h, À Genève, il y avait les ultra cars, qui roulent à 350 km/h et plus et qui coûtent plus d'un million d'euros pièce !

Eh oui, cette niche se porte comme un charme, avec ses Bugatti, Pagani, Koenigsegg, McLaren, Spyker Gumpert et certains préparateurs comme Mansoury et Brabus, ABT... le marché explose. D'ailleurs, lors de notre passage dans les stands, un heureux visiteur d'un émirat du Golfe s'est offert 2 ultra cars en l'espace de 2 heures : une Lamborghini Mansoury Carbonara, entièrement en carbone, au prix d'un million d'euros et une Pagani Huyara à 1,5 million d'euros, uniquement pour circuler en Europe, puisqu'il ne compte pas les ramener dans son pays .

Voilà ce qu'on appelle un bon client !

Et la crise, alors ! Eh bien, il n'y a pas de crise dans le segment de l'ultra luxe. À nous donc, au Maroc, de réfléchir à des produits susceptibles d'attirer ces milliardaires, qui consomment sans regarder à la dépense. À titre de simple exemple, le WTCC de cette année, qui a drainé vers notre économie plus de 220 millions de dirhams, en moins d'une semaine a, de l'avis de tous les participants, été une fois de plus une grande réussite, malgré la frayeur provoquée par le mauvais temps vendredi, qui a été cause de l'annulation de toutes les courses. Bienheureusement, cette frayeur a vite été dissipée par un soleil éclatant dès le lendemain.

Oui, le Maroc a absolument besoin de tels événements pour contribuer à le mettre sur la rampe de lancement de la croissance, afin de le faire parvenir au plein essor d'un développement pérenne.

Bonne lecture, gentlemen.

# Sommaire

## 06 **Motors**

- 06>08 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine  
10>14 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour  
16>19 **Essai** Renault Zoe par Ahmed Kseibati  
20>28 **ActuEvènement** WTCC 2013 par Ahmed Kseibati  
30>35 **ActuEvènement** Rally Classic 2013 par Ahmed Kseibati  
36>40 **ActuEvènement** Salon de Genève 2013 par Hervé Arnon Demoy  
42>45 **AutoConcept** Nissan Resonance par Youssef Bennour  
46>51 **AutoException** Rolls Royce Wraith par Amal Razine  
52>57 Porsche GT3 : Célébration des noces d'or par Amal Razine  
58>62 Alfa Romeo 4C : Le renouveau du trèfle par Amal Razine  
64>67 Volvo V40 Cross Country : Dominicale ! par Youssef Bennour  
68>71 Toyota Rav4 : Retour remarqué ! par Amal Razine



## 66 **Entretien du mois** **Adrian Von HOOYDONK**

75 L'Avenir de bmw entre ses mains par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

84>85 **MotoException** Harley Davidson Softail Breakout par Lina Mouafak

## 86 **L'Homme**

86>87 **Montres** Harrey Winston Histoire de Tourbillon 4 par Lina Mouafak

88>89 **Sport d'élite** Trophée Hassan II de Golf par Lina Mouafak

## 92 **Lifestyle**

92>93 **Cigare** Cohiba Siglo IV par Antoine Delmas

94>95 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane

96>99 **Evasion** Circuit Zolder par Lina Mouafak

100>101 **Art** Roy Lichtenstein par Antoine Delmas

*Gentlemen*  
**DRIVERS**

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

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

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



88



40



86



66



58



46



92



62

36



84



52

## Zurich Assurances Maroc consolide sa croissance en 2012

Pour la compagnie Zurich Assurances Maroc, l'année 2012 a été un bon cru. Ainsi, le montant des primes brutes émises a atteint 1,081 milliard de dirhams, soit une progression de 3% du chiffre d'affaires. Le segment des particuliers a, pour sa part, continué à se développer très rapidement. En revanche, les primes brutes encaissées sur le segment des entreprises ont enregistré une diminution. Concernant la rentabilité, le marché de l'assurance au



Maroc dans son ensemble a connu une augmentation de la sinistralité de l'assurance automobile en 2012. Dans ce contexte, Zurich Assurances Maroc a adopté, en termes de provisionnement, l'approche prudente qui la caractérise : les réserves ont été maintenues à un niveau confortable qui permettra de faire face sereinement aux incertitudes concernant les évolutions futures de la sinistralité.

De même, l'approche prudente de Zurich en termes de placements financiers a conduit la compagnie à effectuer des investissements en actions dans une proportion sensiblement inférieure à son marché.

Au total, le résultat net après impôt de Zurich Assurances Maroc s'est établi à 101 millions de dirhams en 2012, en repli de 24,4 % par rapport à l'année précédente.

## Rallye Aïcha des Gazelles Renault brille

Depuis 1990, le Rallye Aïcha des Gazelles rassemble chaque année 300 participantes (soit 150 équipages) dans le désert marocain, pour une course d'orientation basée sur l'ingéniosité et l'endurance. L'objectif de ce rallye est de comptabiliser le moins de kilomètres possibles d'un point à un autre, sur différents terrains.

Pour cette 23e édition, qui s'est déroulée du 19 au 28 mars, le coup d'envoi a été donné de la plage du Mazagan Beach & Golf Resort. Six collaboratrices Renault ont été

sélectionnées par un jury interne sur les 132 volontaires au départ.

Pour affronter les dunes, quatre Dacia Duster ont été équipés au centre de réalisation des prototypes de Renault au Technocentre en France. Pour résister au désert,



garantir la longévité du matériel et répondre aux conditions de sécurité, les véhicules ont subi quelques modifications. Outre les trois équipages Renault, le quatrième Dacia Duster a été spécifiquement adapté pour concourir dans la catégorie 4x4. Le volant a été confié à deux grandes championnes : Catherine Houlès et Mélanie Suchet.

Dans la catégorie Crossover, ce sont Anne-Sophie Cally et Paulina Hachoud (équipage 317) qui se sont accaparé la première marche du podium. Laetitia Rodier et Sylvie Quittot (équipage 316) ont raflé, pour leur part, la 2e place sur les 12 équipes de la catégorie. Quant à Saida Benhamida et Safae Challal (équipage 315), elles se sont contentées de la 9e place.

## Porsche Nouveau show room à Aïn Sebaâ

Avec 154 véhicules commercialisés à fin décembre 2012, Porsche a réalisé une année exceptionnelle au Maroc. Pour mieux servir une clientèle qui croît chaque année dans les meilleures conditions, la Centrale Automobile Chérifienne (CAC) vient d'ouvrir un nouveau centre Porsche à Aïn Sebaâ.

Pour rappel, l'importateur marocain avait inauguré un nouveau show-room de la marque Audi en avril dernier. Situés sur la route côtière, à Aïn Sebaâ, les nouveaux quartiers du constructeur allemand ont nécessité un investissement de 80 millions de DH. D'une superficie totale de 10.175 m², l'« Audi Terminal Casablanca » est le plus grand show-room jamais construit par Audi sur le continent africain (hors Afrique du Sud). Ce nouvel espace emploie une centaine de salariés, la plupart formés par le constructeur. Il comprend deux niveaux d'exposition, des ateliers SAV, des bureaux, un salon lounge, une zone « Audi Exclusive », une aire de livraison des véhicules neufs, ainsi qu'une aire de réception directe pour le SAV, entre autres.

# RENAULT MÉGANE COLLECTION 2013



DIESEL À 179 900 DHS TTC

RÉGULATEUR LIMITEUR DE VITESSE

RADIO CD MP3 BLUETOOTH  
AVEC COMMANDES AU VOLANT

COMPTEUR NUMÉRIQUE



DRIVE THE CHANGE



## Renault Mégane Collection 2013

Avec son design toujours aussi innovant et sa motorisation performante, la conduire c'est faire l'expérience de sensations uniques où le dynamisme côtoie la maîtrise.

Dès son entrée de gamme, **Renault Mégane Collection 2013** est équipée d'un **régulateur de vitesse**, **radio CD MP3 Bluetooth avec commandes au volant** et d'un **compteur numérique**.

**Renault Mégane Collection 2013** version diesel, à partir de 179 900 DHS TTC seulement, disponible dans tous le réseau Renault.

## Groupe Renault Maroc

### Un partenariat pour l'éducation



Dans le cadre de sa stratégie de responsabilité sociale, le Groupe Renault au Maroc a signé, à travers la Somaca, une convention de partenariat avec l'association Al Jisr et l'Académie régionale d'éducation et de formation du Grand Casablanca. S'inscrivant dans l'axe « éducation » de la RSE de la Somaca, cette convention porte sur le parrainage de 5 écoles primaires à Casablanca et Mohammédia. Ainsi, la Somaca, qui assurera un accompagnement durable, sera activement impliquée dans la vie de ces écoles, mettant en place des actions d'ordre pédagogique et de formation pour contribuer à l'amélioration des méthodes et des conditions d'apprentissage, permettant une ouverture de l'école sur son environnement et surtout développant une culture d'évaluation des performances de l'école. D'ailleurs, à cet effet, un comité de gestion sera mis en place pour veiller au respect des termes de cet accord, afin de les transformer en actions concrètes dans les écoles parrainées.

## Honda

### Nouveau showroom à Aïn Sebaâ

Univers Motors, importateur exclusif de Honda au Maroc, a offert à la marque japonaise un nouveau showroom, à la pointe de la technologie, à Aïn Sebaa, sur la route côtière, qui est devenue le nouveau fief des concessionnaires marocains. Elle a été réalisée en conformité avec l'image et l'identité de la marque Honda et adopte un design sobre et épuré, entièrement dédié à la mise en valeur des produits

Honda. La concession compte trois niveaux, avec une superficie totale de 16.000m<sup>2</sup>, avec un hall d'exposition de voitures et motos Honda de 650m<sup>2</sup>, un salon lounge et un espace d'accueil client de 354m<sup>2</sup>, des ateliers mécaniques d'une superficie de 3.000m<sup>2</sup> dotés de 44 postes de travail, dont 21 équipés de ponts élévateurs, des ateliers de carrosserie et peinture d'une superficie de 1.450m<sup>2</sup>, un espace magasin de pièces de rechange et accessoires de 1.350m<sup>2</sup>, des bureaux et salles de réunion sur deux niveaux, une aire de réception et de livraison directe pour le service après-vente et une zone de parking réservée aux clients et aux visiteurs.

## Fiat

### Une concession Fenie Brossette à Agadir

Présent dans plus de 17 villes du royaume, Fiat Group Automobiles Maroc vient d'inaugurer une nouvelle concession Fenie Brossette à Agadir. En début d'année, Fenie Brossette a signé un accord avec FGAM dans le cadre de sa stratégie de diversification de ses activités. Ainsi, en vertu de cet accord, elle assure désormais la commercialisation et le service après vente des différentes gammes de véhicules de marque dont Fiat, Alfa Romeo, Lancia et Fiat Professionnel et couvre la région de Souss-MassaDrâa. Situé en dehors de la ville, le showroom s'étale sur une superficie de 1.000 m<sup>2</sup>. La succursale, dont la rénovation a demandé près de 6 semaines, pourra notamment compter sur ses ateliers, d'une superficie de 1.000m<sup>2</sup> pour assurer l'entretien et la réparation de toute la gamme Fiat, que ce soit le VP ou le VUL mais également des autres marques du groupe, à savoir Lancia et Alfa Romeo.



THE **U** LIVES LIKE YOU\*



ONLY U\*\*

BOUTIQUES *NESPRESSO* :  
Casablanca : Angle Bd Abdelkrim El Khattabi  
et rue Ali Abderazzak, Maarif.  
Rabat: 30, rue du 16 novembre, Agdal, Rabat  
CLUB *NESPRESSO* : 0801 00 77 02  
[www.nespresso.com](http://www.nespresso.com)

\*U vit comme vous \*\*Seulement U

**NESPRESSO**<sup>®</sup>  
Le café corps et âme

## Hyundai dévoile une version hydrogène de son ix 35 à Genève



À l'occasion du dernier salon de Genève, le constructeur coréen Hyundai a présenté la version de série du Hyundai ix35 FCEV à pile à hydrogène. La production du modèle a commencé à l'usine de Ulsan en Corée en janvier 2013, faisant de Hyundai le premier constructeur automobile à entamer la production commerciale d'un véhicule à hydrogène.

Hyundai prévoit de fabriquer 1.000 unités du ix35 FCEV d'ici 2015, visant en premier lieu les flottes d'institutions publiques et privées, avec une production de 10.000 unités destinées aux particuliers après 2015.

La cellule de carburant équipant le Hyundai ix35 FCEV est la troisième génération de piles à combustible de Hyundai. Le véhicule est équipé d'un moteur électrique de 136 ch, lui permettant d'atteindre une vitesse maximale de 160 km/h. Deux réservoirs de stockage d'hydrogène, avec une capacité totale de 5,64 kg, lui assurent une autonomie de 594 km.

## Le nouveau Range Rover Sport enfin dévoilé

Le constructeur britannique vient de lever officiellement le voile sur la version sport de son tout nouveau Range Rover, à l'occasion du Salon de New York 2013. Développé en parallèle de la quatrième génération du tout-terrain, le nouveau Range Sport se veut plus sportif, mais tout aussi dynamique et agile que la version standard du modèle.

Parmi les nouveautés, le nouveau Range Rover Sport est doté d'une structure tout aluminium, qui permet au véhicule d'afficher un poids réduit. Ainsi, par rapport à la génération précédente, la plateforme du nouveau Range Rover Sport est plus légère de 39%.

D'un point de vue esthétique, le nouveau modèle conserve des éléments de style du nouveau Range Rover, tout en ayant ses propres caractéristiques. Cette version Sport

repréend également des ingrédients du petit frère, l'Evoque. Plus moderne que la génération précédente, le nouveau Range Rover Sport offre toujours un style baroudeur et massif, grâce à un bouclier avant spécifique par rapport au Range Rover classique.

Au chapitre mécanique, le Range Rover Sport présentera quatre motorisations à son lancement. Seront proposés deux blocs essence, le 3,0 litres V6 340 ch / 600 Nm et le 5,0 litres V8 510 ch / 625 Nm (0-100 km/h en 5 secondes), ainsi que les diesels 3,0 litres TDV6 258 ch / 600 Nm et SDV6 292 ch / 600 Nm.



## Gendarmerie française en Audi RS6

En France, les délinquants de la route risquent gros puisqu'ils n'auront plus à leur trousses des Megane RS mais des puissants break RS6, la marque aux anneaux ayant remporté l'appel d'offres pour fournir les véhicules d'intervention à la Gendarmerie nationale. Avant de partir en mission au volant de leur nouveau bolide, les gendarmes devront suivre une formation d'une semaine et pas n'importe laquelle, puisqu'elle se déroulera sur le circuit du Nurburgring en présence du pilote de renommée mondiale Walter Rohrl. À la fin de la formation, les futurs pilotes devront obligatoirement avoir bouclé les 21 kilomètres de la boucle Nord en moins de dix minutes, sans quoi ils ne pourront pas être affectés à la Brigade rapide d'intervention (BRI).

Armées de 560 chevaux et de quatre roues motrices sous une carrosserie de break, les Audi RS6 seront l'arme idéale pour intercepter les Go Fast notamment.



THE U LIVES LIKE YOU\*



ONLY U\*\*

BOUTIQUES NESPRESSO :  
Casablanca : Angle Bd Abdelkrim El Khattabi  
et rue Ali Abderazzak, Maarif.  
Rabat: 30, rue du 16 novembre, Agdal, Rabat  
CLUB NESPRESSO : 0801 00 77 02  
[www.nespresso.com](http://www.nespresso.com)

\*U vit comme vous \*\*Seulement U

**NESPRESSO**<sup>®</sup>  
Le café corps et âme

## Bentley Flying Spur et Mulsanne se dévoilent à New York



La nouvelle Flying Spur et la version renouvelée de la Mulsanne, deux berlines de prestige de Bentley, ont fait leurs débuts nord-américains au Salon de l'automobile de New York.

La Flying Spur partage le groupe motopropulseur des coupés et cabriolets Continental GT Speed. Ce bloc 12-cylindres de 6,0 litres, jumelé à une boîte de vitesses ZF à huit rapports, procure 625 ch à cette berline qui pèse près de trois tonnes. Dotée d'une transmission intégrale répartissant le couple en favorisant l'arrière (40/60), la Flying Spur peut accélérer de 0 à 100 km/h en 4,6 secondes et sa vitesse de pointe atteint 322 km/h.

La Mulsanne 2013, par ailleurs, est encore toute nouvelle, puisqu'elle a été dévoilée en première mondiale au dernier Salon de Genève. Elle se positionne clairement en rivale de la Rolls-Royce Phantom. Sous le capot, la limousine anglaise abrite un V8 biturbo de 6,8 litres, qui lui procure 512 ch, ce qui s'avère suffisant pour permettre à cette voiture qui dépasse les trois tonnes d'atteindre 100 km/h en 5,3 secondes lors d'un départ arrêté.

## La Jaguar F-Type distinguée à New York

Le jury des World Car Awards a attribué le titre de voiture mondiale de l'année dans la catégorie « Design » à la Jaguar F-Type, lors du Salon de New York.

Le modèle de la marque au félin est venu s'ajouter à la Golf qui s'est adjugée le titre de « Voiture mondiale de l'année », à la Porsche Boxster/Cayman qui a remporté la catégorie performance et à la Tesla S qui a mis la main basse sur la catégorie voiture verte.

À propos de la F-Type, le panel de 66 journalistes du monde entier a déclaré : « Son empattement long, ses porte-à-faux réduits et les passages de roue élargis donnent à la voiture une réelle présence. La ligne, vue de dessus, met en valeur le rétrécissement au niveau des portes et donc la

poupe musclée qui habille les roues arrière motrices ». Cette distinction a été accueillie avec satisfaction par Ian McCallum, patron du design chez Jaguar, qui a déclaré à cette occasion : « C'est le projet que j'espérais en entrant chez Jaguar ».



## La McLaren 12C GT3 domine la course de Malaisie 2013

Après une saison 2012 réussie, la saison en cours s'annonce de très bon augure pour la McLaren 12C GT3, qui s'est illustrée d'entrée de jeu en Malaisie. Cette victoire est l'œuvre du team Clearwater Racing. Il s'agit de la première victoire de la 12C GT3 en dehors du continent européen. Le team Clearwater, champion de la série GT Asie, est passé à la GT3 12C lors de la saison 2013 pour défendre son titre.

En plus de Clearwater Racing, d'autres équipes McLaren sont confirmées pour participer à des championnats sélectionnés à travers l'Asie et l'Australie. Par ailleurs, comme en 2012, il y aura également une présence forte de McLaren dans le championnat Blancpain Endurance Series, qui verra la participation de 60 voitures.

Il est à noter que l'équipe de Sébastien Loeb Racing a pris livraison de deux 12C GT3 au cours de l'hiver, et participe à la série FIA GT avec le champion du monde WRC Sébastien Loeb au volant. Le premier round s'est déroulé à Nogaro en France. La grille de départ a vu la présence de quatre McLaren, avec les deux voitures de Sébastien Loeb Racing, aux côtés de l'équipe allemande Doerr Motorsport.





TOYOTA



# NEW **RAV4**

## L'aube d'une nouvelle ère

Plus grand, plus racé, plus sportif... Désormais, les adjectifs ne manquent pas pour décrire le nouveau RAV4. Avec sa silhouette athlétique et son design contemporain, il réécrit les codes du style et inaugure une nouvelle ère.

Doté des dernières technologies embarquées en matière de sécurité ainsi que du nouveau système de conduite dynamique IDDS, le nouveau RAV4 élève encore plus les standards du segment et vous invite à savourer son confort absolu, et ce grâce à l'habitacle le plus généreux de la catégorie, à la finition exemplaire en chrome-carbone de série et à l'instrumentation intuitive qu'offre le système Toyota Touch®.

\*A partir de la version GOLD+



Numéro Eco  
080 200 8100  
[www.toyota.co.ma](http://www.toyota.co.ma)



ToyotaDuMarocOfficiel

Today  
Tomorrow  
Toyota

## WRC Sébastien Ogier domine

Il faut croire que son départ de Citroën lui a fait du bien, puisque le Français Sébastien Ogier, au volant de sa Polo R WRC, est largement devant ses concurrents au championnat. C'est une avance qu'il a pu creuser lors du rallye au Mexique, où il s'est imposé avec le maximum d'unités, à savoir 28, avec les points bonus de la Power Stage.

De ce fait, il possède désormais 44 points d'avance sur Mikko Hirvonen, son plus proche adversaire au Championnat. Volkswagen Motorsport attendait avec impatience de voir évoluer la nouvelle Polo R WRC sur la terre et ça ne pouvait pas mieux commencer avec l'impressionnante domination de Sébastien Ogier qui termine avec plus de trois minutes d'avance sur Mikko Hirvonen, après avoir remporté la plupart des spéciales. Il faut aussi dire que les équipes de Wolfsburg se sont méticuleusement préparées pour ce rallye, afin d'optimiser leurs chances. La mission est donc réussie pour Ogier, qui s'impose au Mexique après six victoires d'affilée de Sébastien Loeb sur ces terres.



## WTCC Muller s'impose à Monza

Avant de s'affronter à Marrakech, les pilotes qui font le spectacle en WTCC ont inauguré la saison 2014 en Italie, à Monza, sous une pluie qui a quelque peu perturbé la course. Ces conditions sont loin d'avoir affecté le français Yvan Muller, qui s'est imposé en Italie pour la première course de la saison devant Tom Chilton et Alex MacDowall. Un triplé de Chevrolet, bien que le constructeur ne soit plus officiellement représenté dans le championnat. En pole position dès le départ, Muller a pu rester en tête malgré le mauvais temps et les interventions de la voiture de sécurité à cause notamment d'une sortie de piste de Stefano d'Aste. Grâce à la quatrième place de Gabriele

Tarquini et de la cinquième de Tiago Monteiro, Honda a pu réaliser le doublé en Italie, tandis que la palme de la plus belle remontée a été remise à Robert Huff, qui était dernier au départ après un accident en qualification et qui est remonté à la 6e place.



## Formule 1 Victoire critiquée de Vettel

Le début de cette saison de Formule 1 a été marqué par une victoire quelque peu controversée de Sebastian Vettel au Grand Prix de Malaisie. En effet, l'Allemand, malgré les consignes de Red Bull, a doublé son coéquipier Mark Webber, pour remporter son premier titre de la saison. En Malaisie, les pilotes se sont affrontés sur une piste humide qui a eu raison de Fernando Alonso, contraint à l'abandon après deux accrochages avec les pilotes Red Bull. Tout s'est joué après le changement de pneus. Après le passage dans les stands, Vettel s'est fait devancer par Webber et Hamilton, avant de reprendre l'avantage sur ce dernier. C'est à ce moment que l'Allemand a doublé son équipier pour s'imposer avant de s'en excuser par la suite. Le podium a été complété par Lewis Hamilton qui a profité de la stratégie de son équipe, imposant à Nico Rosberg de ne pas le doubler. Felipe Massa a pu se hisser à la cinquième position devant Le Français Romain Grosjean. Ce Grand Prix a été marqué par les guerres entre équipiers mais a offert un beau spectacle au public.



# VOTRE VOLVO S60



## PLUS RIEN À PROUVER

Voici une Volvo qui vous inspirera un tout nouveau vocabulaire. Chef-d'oeuvre de design automobile, la nouvelle Volvo S60 est d'une telle beauté qu'elle ferait arrêter n'importe qui sur son passage, même les piétons. Nous avons donc inventé un système de sécurité pour eux, et en première mondiale ! Dans ces conditions, conduire devient un plaisir encore plus grand. La nouvelle S60 évolue comme nulle autre Volvo avant elle et peut s'arrêter d'elle-même, jusqu'à 130 km/h sur autoroute et même 200 km/h sur circuit ! Trop sexy pour être aussi sûre ? À vous d'en juger...

VOTRE VOLVO **S60** À PARTIR DE **295 000<sup>DH</sup>**

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

Motors

*Essai*

par Ahmed K...

# RENAULT Zoe

La nouvelle fée électrique





Voilà une nouvelle qui pourrait en électrifier bien plus d'un. Mais après tout, pourquoi pas ? Renault semble y croire et pour nous convaincre, la marque au losange nous a conviés aux essais presse de la Renault Zoe, sa première vraie voiture électrique. C'est au Portugal et plus précisément dans la ville de Cascais que nous l'avons prise en main. Celle qui vient compléter la gamme ZE de Renault pourrait faire décoller les ventes de voitures électriques, mais pour ce qui est de notre marché, il est encore un peu tôt pour miser là-dessus.

ZOE

Investir 4 milliards d'euros dans l'électrique, c'est y croire dur comme fer. En effet, le constructeur français n'a pas hésité à engager des sommes colossales afin de proposer des véhicules sans émission de CO2. Après le Kangoo ZE, la Fluence ZE ou encore le Twizy, c'était au tour de la Zoé de faire son apparition. Contrairement à ces autres véhicules, elle a été conçue dès le départ comme une voiture électrique, ce qui la distingue dans la gamme de la marque au losange et la différencie surtout de la star du moment de la marque, à savoir la Clio. Jean Sémériva, qui a dessiné la française a été guidé par deux notions, qui sont la pureté et l'émotion. La pureté se traduit par des lignes qui semblent filer le long de la carrosserie et l'émotion par une allure agile et dynamique, le tout dans la volonté de créer une voiture « faite de mouvements et pour le mouvement ».

Pour marquer son appartenance au cercle restreint des voitures électriques, elle a eu droit à un traitement bleuté au niveau du losange, des optiques avant et même pour les vitres sur-teintées. À l'arrière aussi elle a eu droit à un traitement particulier pour ses feux, puisqu'ils sont transparents et se dotent des liserés enveloppants bleus, qui ne deviennent rouge qu'en cas de freinage ou d'allumage des feux de nuit. Bien que le projet ait vu le jour avant son arrivée, Laurens Van Den Acker a apporté sa petite touche à travers la fameuse calandre à l'imposant losange.

À l'intérieur également, la Zoé respire la pureté. Les surfaces de la planche de bord ont été sculptées en un seul bloc, avec des lignes qui se veulent sobres et tendues. Les designers se sont même inspirés d'une pale d'éolienne pour dessiner le bandeau de la planche de bord, qui inaugure par la même occasion un nouveau matériau dans le monde automobile qu'ils ont cherché du côté du monde de l'habitat. Les couleurs qui priment à l'intérieur sont bien évidemment le blanc et le bleu, pour une ambiance zen et relaxante. Les sièges avec appuie-tête intégrés ont eu droit à un habillage en textile clair sur notre version ZEN, qui a reçu un traitement téflon anti-tache. Pour rappeler le programme Zéro émission, on retrouve le sigle Z.E. sur le pommeau de vitesse et l'appuie-tête du siège conducteur. Pour ce qui est de l'habitabilité, si elle compte 5 places, elle pâtit cependant d'une garde au toit limitée, qui malmènera, ceux qui font plus de 1m80. Cela s'explique par l'adoption d'un plancher plus haut que les autres voitures, afin qu'il puisse loger les batteries de la française.

Après avoir fait le tour du propriétaire, il est temps pour nous, sous un beau soleil, de prendre le volant, pour la première fois, du nouveau porte-drapeau du Z.E. de Renault. Premier constat, c'est drôlement silencieux. Un silence qui pourrait agacer bien plus d'un adepte de moteurs « bruyants » ou plutôt mélodieux. Cela ne se produira pas. Sur les routes portugaises, le silence



*Avec une autonomie en ville de 210 km/h, il serait difficile de s'éloigner de la «civilisation», où il vous sera possible de recharger votre voiture.*



de la française laisse sans voix. Lors de nos premières accélérations, nous avons eu droit à des démarrages impressionnants, grâce à son couple immédiat, mais la vitesse est bridée à 180 km/h. Tout le monde sait cependant que c'est largement suffisant, puisqu'elle est destinée à un usage urbain, en même temps avec une autonomie en ville de 210 km/h, il serait difficile de s'éloigner de la « civilisation », où il vous sera possible de recharger votre voiture. Avec des suspensions fermes et des transferts de masse bien étudiés, l'électrique est agréable à conduire. Et puis, sillonner les rues portugaises en ne polluant pas et dans un silence total, il fallait le vivre au moins une fois dans sa vie. Alors la Zoé a-t-elle un avenir propice au Maroc ? Seul le temps nous le dira mais en attendant il faut avouer que cette Zoé est électrisante !



# Événement

par Hamid Benmaarouf  
Photos : Hicham Zemmar



# Marrakech Grand Prix

Du beau spectacle

Pour fêter le cinquième anniversaire du circuit Moulay El Hassan, créé en 2009, c'est la Miss Monde de cette même année, Kaiane Aldorino, qui a donné le départ de la seule manche du championnat du monde des voitures de tourisme en Afrique et dans le monde arabe. On ne s'en plaindra pas puisque nous avons besoin de temps à autre d'une bonne dose de glamour surtout dans un univers aussimacho que la course automobile.



Côté course, les nombreux amateurs de sport automobile qui ont afflué sur Marrakech durant le week-end n'ont pas fait le déplacement pour rien en raison de la qualité du spectacle offert. Certes, la première journée dédiée aux essais libres a été annulée

à cause des mauvaises conditions météorologiques, mais à partir du samedi, le beau temps était au rendez-vous.

S'agissant des résultats, Michel Nykjaer (Chevrolet Nika) est devenu le vingt-sixième pilote vainqueur





dans l'histoire du Championnat du monde de voiture de Tourisme (WTCC) en s'imposant sur El Hassan le circuit Moulay à l'occasion de la première Course. Parti quatrième, le Danois s'est fauflé devant Yvan Muller (Chevrolet RML), bousculé par son coéquipier

Tom Chilton, et James Nash (Chevrolet Bamboo) pour se lancer à la poursuite de Gabriele Tarquini, auteur samedi de sa seizième pole position personnelle en carrière et la première pour Honda. Bloqué par le champion du monde en titre, Rob Huff (SEAT),



## Actu évènement



Yvan Muller (Chevrolet) n'a réussi, pour sa part, qu'à accrocher la quatrième place, sa position finale. Dans la course 2, l'Espagnol Pepe Oriola (SEAT Tuenti) est devenu à dix-huit ans et demi le plus jeune vainqueur de l'histoire du WTCC. Ce dernier a tenu en respect jusqu'à la fin le triple champion du monde, le français Yvan Muller (Chevrolet RML).

Pepe Oriola a, certes, bénéficié de l'inversion de la grille pour s'élancer en deuxième position mais après le contact au premier tour entre son compatriote Fernando Monje (SEAT Campos), parti en pole, et Rob Huff (SEAT Münnich), il a habilement fermé les portes à son poursuivant français, parti huitième et déjà quatrième au franchissement de la première chicane. Le Barcelonais a également profité de la neutralisation provoquée par le crash de Gabriele Tarquini (Honda) au neuvième tour, à l'endroit précédemment fatal à l'autre Civic de son coéquipier Tiago Monteiro, contraint au forfait pour cette seconde course. Tom Chilton, coéquipier d'Yvan Muller et frère du pilote Caterham en Formule 1, et son compatriote britannique James Nash (Chevrolet Bamboo) ont complété le Top 4.

Au championnat, Yvan Muller réalise une excellente opération puisqu'avec 88 points, il a pris ses distances avec Nykjaer et Tarquini (51).

Quant à la course Auto GP, c'est Sergio Campana (Ibiza Racing Team) qui a remporté la première course à Marrakech en devançant d'un cheveu Daniel de Jong

# VOTRE VOLVO XC60



## LE SEUL SUV QUI VOUS DONNE **SATISFACTION**

Voici une voiture de luxe dans laquelle design, intelligence et force sont combinés pour offrir le meilleur compromis, et pour la meilleure des raisons : vous. Voici votre Volvo XC60.

Pour être en phase avec son design dynamique, sa vocation athlétique et sa surprenante agilité, Volvo a doté ce crossover extrêmement performant d'équipements qui constituent des premières mondiales. Par exemple, les technologies City Safety (de série) et de détection des piétons (en option) permettent d'anticiper les risques de la route et d'actionner automatiquement un freinage à pleine puissance afin d'éviter tout accident à vitesse réduite.

VOTRE VOLVO **XC60 DIESEL** À PARTIR DE **369 000<sup>DH</sup>**

**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

# Actu évènement



(Manor MP Motorsport). Le détenteur de la pole a devancé de seulement une seconde son rival après l'abdication du leader en fin de course à cause de des problèmes mécaniques. Kimiya Sato (Euronova Racing) a complété le podium mais perd la tête du Championnat face au vainqueur.

La deuxième course est revenue quant à elle à Luciano Bacheta (Zele Racing) qui a survolé les débats devant Vittorio Ghirelli (Super Nova International) qui a été rétrogradé au neuvième rang sur la grille de départ après avoir dépassé le Britannique alors qu'un drapeau jaune était brandi. Kimiya Sato (Euronova Racing)





monte une fois de plus sur la dernière marche du podium en profitant de l'abandon du vainqueur de la première Sergio Campana (Ibiza Racing Team). Enfin, la Clio R5 Cup n'a pas démerité à travers une course qui a tenu le public en haleine et où les deux protagonistes Marco Guzzo et Robert Cantarel ont

livré une bataille sans merci pour la première place du podium. Et c'est Robert Cantarel qui a eu gain de cause cette année après sa victoire au volant de sa Clio R5 Rouge ! Marco Guzzo, gagnant de la Clio R5 Cup au WTCC Marrakech 2012 s'est contentée, quant à lui, de la seconde place.



# À l'évènement



# WTCC

FIA World Touring Car  
Championship



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



# Marrakech

5 - 7 avril 2013



## Wafa Assurance Assureur Officiel du Grand Prix de Marrakech



تأمين الوفاء  
Wafa Assurance

# Rallye Classic 2013

Le suspense jusqu'au bout

La 20e édition du Rallye du Maroc Classic « La Route du Coeur », qui a pris le départ dimanche 20 mars de Casablanca, avec la participation d'une cinquantaine d'équipages, a tenu toutes ses promesses en offrant paysages féeriques et ambiance chaleureuse aux participants.

Photos : Gilles VITRY ©





La 20e édition du Rallye du Maroc Classic « La Route du Coeur » a pris le départ dimanche 20 mars de Casablanca, avec la participation d'une cinquantaine d'équipages. La course, qui s'impose désormais comme « l'un des rendez-vous internationaux incontournables » des amateurs de véhicules historiques et de grand tourisme, s'est déroulée sur un itinéraire de 2.250 kilomètres divisé en sept étapes, à commencer par Casablanca jusqu'à Marrakech, en

passant par Ouarzazate et Erfoud.

À Ouarzazate, une vente aux enchères a été organisée au bénéfice de l'association de bienfaisance marocaine « L'heure Joyeuse », partenaire du Rallye, d'où son nom « La Route du Coeur ». Sur une moyenne de 400 km par jour, les concurrents ont atteint la Cité Ocre le 23 mars.





Le parcours est une manière différente et singulière de découvrir le Royaume en profondeur, dans ses panoramas à couper le souffle, dans sa diversité et son authenticité », a déclaré, le nouveau promoteur du Rallye, Jean-Noël Lanctuit. Très attaché à « maintenir le rallye dans son esprit, sa convivialité et sa recherche de qualité », ce dernier a notamment préservé « la référence sportive » de la course.

Côté résultat, le suspense a caractérisé cette course, dont l'issue est demeurée incertaine jusqu'à la dernière étape. Finalement, l'édition de cette année a souri au duo Fritz & Birgit Kaiser, qui ont remporté la catégorie

Classic à bord de leur Mercedes 300 SL. Dans ce match pour les premières places, Pierre Carlos-Galvan et Georgina Galvan (Porsche 930) terminent à la 2e place. L'équipage français Olivier Susset-Philippe Gauthier (AC Cobra) complète le podium.

Quant à la catégorie Prestige, elle a connu la victoire du duo B.Nuyttens et Dounia Galai, au volant de la Mercedes AMG SL55. La deuxième place a été trustée par l'équipage marocain, Nabil Lahlou-Salima Lahlou (Porsche 997). Un autre équipage marocain, Abdelmajid Alaoui-Karima Allaoui (Lotus Elise), a terminé à la troisième place.









# Genève 2013

Un musée vivant !





# Actu événement



Ce serait un euphémisme que de dire que le Salon de Genève a tenu ses promesses cette année. Si le public avait des attentes, les différents exposants ont su y

répondre de la meilleure manière qui soit. Supercars, préparations inédites, premières mondiales, cette édition restera dans les annales, réussissant même à





faire oublier le contexte de crise que connaît le secteur automobile, en Europe notamment. C'est pour ces différentes raisons mais par passion aussi que nous

avons décidé d'y consacrer un nouveau dossier ce mois-ci.



# Achievement



LES  
OFFRES  
NISSAN

TOP  
CHRONO

DU 5 AU 30 AVRIL

DANS LA LIMITE DU STOCK DISPONIBLE !

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

# PATHFINDER

Encore plus d'aventures à raconter



Jusqu'à **36 000<sup>DH</sup>** de remise  
C'est maintenant chez **NISSAN!**

SIAB - IMPORTATEUR EXCLUSIF NISSAN - 111, route côtière, Zone Industrielle Est, Polygone 1, Zenata, Casablanca.

• CASABLANCA : • Succ. Nissan "Village Auto" (Rte. Bouskoura - Casa) Tél. : 05 22 78 91 43 • Succ. Nissan "Blv. My Ismail" (Roches Noires) Tél. : 05 22 40 91 67/68 - Fax : 05 22 24 44 22

• AGADIR : 05 28 22 07 07 • BENI-MELLAL : 05 23 42 26 23 • BERKANE : 05 36 61 03 90 • EL JADIDA : 05 23 35 35 46 • FÈS : 05 35 61 52 52 • LAËYOUNE : 05 28 89 43 34

• MARRAKECH : 05 24 30 10 08 • MEKNÈS : 05 35 55 00 96 • RABAT : 05 37 69 09 41 • SAFI : 05 24 62 73 49 • TANGER : 05 39 94 19 99 • TËTOUAN : 05 39 70 27 25

par Youssef Bennour

# AUTOCONCEPT



## Resonance



# Une résonance avant-gardiste

Créé par Nissan Design America, à San Diego (Californie), le concept-car Resonance a été dévoilé pour la première au dernier salon de Détroit. Il vient compléter une saga comprenant le trio Murano, Qasquai et Juke.



# AUTOCONCEPT



Du point de vue esthétique, les designers de Nissan se sont employés à donner à Resonance une allure à la fois aérodynamique, fluide mais également protectrice. La calandre en V imprime un mouvement à toute la face avant et se poursuit sur le capot. En acrylique teinté relevée de touches de chrome satiné, elle fait ainsi écho aux projecteurs en forme de boomerang, signature lumineuse de Nissan. L'ensemble est mis en valeur par les arêtes fluides qui parcourent la ligne

de caisse jusqu'à la poupe, plus arrondie. Avec ces détails distinctifs, le Crossover dégage une impression d'espace et de sophistication à la fois.

Le design «flottant» du toit est dû à la finesse et à la forte inclinaison des montants de pare-brise. L'effet créé donne l'impression d'une structure souple supportée par les grands vitrages et le vaste espace intérieur. Quant à la teinte de carrosserie, appelée Flare

Orange (orange flamboyant), elle apporte à l'ensemble une touche d'énergie et de chaleur, qui attire l'œil, jusque dans les moindres détails. Il y a lieu de noter enfin les jantes en alliage de 22 pouces, qui renforcent le dynamique du profil.

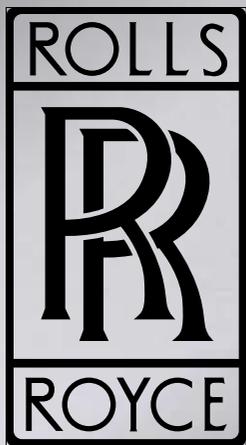
À l'intérieur, on découvre un salon avec des sièges en cuir pâle surpiqué. Les motifs en bois naturel participent à l'ambiance chaleureuse qui règne à bord, tandis qu'un judicieux système d'hologrammes permettant de

visualiser les informations en 3D apporte une touche de sophistication à l'ensemble.

Au chapitre mécanique, le concept Resonance à transmission intégrale bénéficie du système hybride breveté par Nissan, qui associe un moteur thermique essence downsizé à un moteur électrique, une batterie lithium-ion et un système de gestion de l'ensemble sophistiqué. Resonance est également équipé d'une boîte à vitesses Nissan CVT Xtronic (à variation continue) de nouvelle génération.



par Amal Razine



## Wraith





## Voyage en première classe

Insatiable dans sa recherche de plus de puissance et d'ostentation, Rolls-Royce vient de lancer la Wraith, un coupé dont le nom renvoie à un modèle produit dans les années trente. Toutefois, la comparaison s'arrête là, puisque la nouvelle Wraith met la barre très haut avec sa cavalerie impressionnante et son confort digne d'un palace cinq étoiles.



Dans un monde où la technologie a révolutionné l'automobile, Rolls-Royce continue toujours à vouer un vrai culte à la tradition, renforçant ainsi son exclusivité. Même son passage dans le giron de BMW n'a heureusement pas altéré cet aspect délicieusement rétro. Pour le prouver, la vénérable marque britannique fait une nouvelle fois un clin d'œil au passé, à travers un nouveau modèle : la Wraith. Un spectre, puisque c'est la traduction du nom, qui renvoie à un modèle produit à moins de cinq cents exemplaires à la fin des années trente. Lancée lors du dernier salon de Genève, cette version coupé de la Ghost apparue en 2010 ne fait pas dans la demi-mesure, en ne rendant que 13 cm à la berline avec une longueur de 5,27 m, soit 5 cm de plus qu'une version Mercedes Classe S version longue ! Caractéristique d'un style très en vogue avant guerre, le profil « fastback » confère à ce coupé une silhouette

qui force le respect. Esthétiquement, le dynamisme est de mise, même si la Wraith se veut plus raffinée que sportive. L'absence de montants latéraux et les portes dépourvues d'encadrement, qui s'ouvrent d'avant en arrière, accentuent cet effet. La face avant a, quant à elle, été subtilement remaniée, avec une calandre à laquelle une grille reculée confère un air moins rigide. Enfin, la teinte bicolore accentue le contraste entre une ceinture de caisse très haute et un toit surbaissé. À l'intérieur, l'habitacle est une ode au luxe et au raffinement, dans la plus pure tradition de la marque. Les matériaux restent ainsi d'une qualité exceptionnelle, à l'image du cuir, emprunté à la Phantom ou du bois précieux, auquel un nouveau procédé appelé Canadel Panelling permet de donner un grain et une finition satinée particulièrement flatteurs. Respectueuse de la tradition, mais soucieuse de



montrer qu'elle vit avec son temps, la Wraith propose par ailleurs le meilleur de ce que la technique peut offrir aujourd'hui. Côté sécurité, par exemple, un système iBrake six, qui est un véritable assistant au freinage d'urgence ou encore le régulateur de vitesse adaptatif et la caméra avec vue de dessus à 360°. Apparu sur la Phantom et très prisé, le ciel de toit étoilé, constitué de 1.340 minuscules lampes intégrées dans le plafond, sera par ailleurs proposé en option. Encore plus intéressant, un système de navigation à commande vocale fait son apparition. La commande vocale facilite la navigation, ainsi que la lecture des courriels et des textos. Le conducteur peut par ailleurs bénéficier d'un service de conciergerie en ligne qui va jusqu'à programmer le GPS à sa place, retenir une chambre d'hôtel, réserver une place au restaurant ou faire envoyer des fleurs. Confortable, l'anglaise n'oublie pas de réserver un espace royal à ses quatre occupants

ainsi qu'une capacité de chargement de 470 litres. La statuette du Spirit of Ecstasy trônant à son sommet, le capot est toujours aussi long. Logique, vu la taille du V12 biturbo de 6.6 litres de cylindrée qui voit toutefois sa puissance grimper de 570 ch à 632 ch. Le couple, lui, passe de 780 Nm à 800 Nm, faisant de la Wraith le modèle le plus puissant jamais construit par la marque. Et, par conséquent, le plus performant. 4,4 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h, c'est en effet un temps digne d'une vraie voiture de sport. C'est d'autant plus remarquable pour une voiture qui affiche plus de 2,3 tonnes sur la balance.

Cependant, la réelle innovation de la Wraith, c'est au niveau de la boîte de vitesse automatique à huit rapports qu'il faut aller la chercher, sous la forme d'une inédite assistance par satellite. Le système GPS localisant la voiture à tout instant, il permet à la transmission d'anticiper les changements de rapports



en fonction du profil de la route.

S'agissant de la tenue de route, la Wraith est présentée comme une Rolls-Royce à conduire, et non pas pour se faire conduire. Une direction plus consistante et des suspensions plus fermement tenues viennent ainsi s'ajouter à l'élargissement de la voie arrière, à la diminution de l'empattement et à l'abaissement du centre de gravité, pour offrir un comportement plus agile et plus dynamique. Mais de là à parler de comportement sportif, il y a un pas que nous n'osons pas franchir, tant le coupé met avant tout l'accent sur le confort.

Au final, ce long coupé Rolls-Royce propose une approche plus luxueuse que sportive du Grand Tourisme, malgré des performances exceptionnelles. Un savant mélange entre raffinement et dynamisme dans un écrin de prestige. Avis aux amateurs fortunés !

**Cylindrée :** 4.2L V8 inj.directe biturbo  
**Puissance :** 382ch - 3750tr/min  
**Couple :** 850 Nm - 2000tr/min  
**Transmission :** 4x4

#### **Poids et mesures**

**Poids à vide :** 2270 kg  
**Dimension :** 4.85/1.94/1.70 (L/I/h)  
**Réservoir :** 85 l  
**Volume coffre :** 670/1780 l  
**Pneumatique :** 255/55 R 18

#### **Performances globales**

**Vitesse max :** 258 km/h  
**0 à 100 :** 5.7 s  
**Consommation :** 10/7.3/8.3 l/100  
**Autonomie :** 850 km



par Amal Razine



## PORSCHE GT3



### Célébration des noces d'or

50 ans que les Porschistes et les passionnés d'automobile en général vouent une réelle passion à la 911. Pour marquer le coup, la firme de Zuffenhausen a offert à son modèle mythique, sa version la plus sportive du moment, à savoir la GT3. Présentée pour la première fois au Salon international de Genève, la 911 GT3 n'a pas manqué d'attirer un public à la recherche d'une sportivité pure et dure, dans un modèle de série. Pour ceux qui veulent se faire plaisir sur circuit et ou qui aiment annoncer leur arrivée par un vrombissement de moteur unique, l'allemande semble être la monture parfaite. Allons à la rencontre, explosive, avec la plus sportive des 911 du moment.



Si certains s'assagissent avec l'âge, c'est loin d'être le cas de la Porsche 911. Le modèle emblématique de la marque allemande vient en effet de s'offrir une version sportive pour ses 50 ans, et non des moindres. Il s'agit en effet de la fameuse GT3, qui n'est autre que la version « Soft » de la GT3 Cup exclusivement destinée pour usage sur circuit. Une version donc plus mondaine que cette dernière, mais qui ne manque pas de piquant. Il n'y a qu'à voir les premiers chiffres annoncés pour s'en rendre compte, d'ailleurs. Prônant donc une sportivité indubitable, elle n'en oublie pas le charme et l'élégance qui ont fait le succès de la 911 durant toutes ces années et qui lui ont permis de s'offrir aujourd'hui une belle variante pour ses 50 ans. Sur le stand Porsche, dès sa révélation, le public s'est empressé pour l'admirer dans sa belle robe blanche. Bien évidemment, les codes stylistiques de la 911 ont été conservés, mais plusieurs touches subtiles viennent agrémenter la GT3. En effet, la sportive se distingue d'emblée par son bouclier spécifique et sa lèvre raclant le sol, qui n'appréciera guère, les dos-d'âne qu'elle pourrait éventuellement rencontrer sur nos routes. Toujours de la partie, l'imposant aileron

du capot est gravé de la cylindrée du moteur, que vous allez découvrir, plus en détail, dans les lignes qui suivent. Chaussée de jantes de 20 pouces avec écrou central, elle met bien en valeur des étriers à quatre et six pistons, qui cachent des freins à disques de 380 mm. Autant dire que tout a été revu en fonction des ambitions, extrêmement sportives de l'allemande. À l'avant, l'éclairage bi-xénon de série, a laissé place à des phares entièrement à LED, dotés tout naturellement du Porsche Dynamic Light System. Pour ce qui est de l'intérieur, les futurs acquéreurs auront le plaisir de le personnaliser à leur manière, notamment pour se prendre pour de vrais pilotes, en optant pour des harnais de sécurité ou encore une cage de retournement. Mais celle qui est plus large de 44 mm que la Carrera S a surtout eu droit à des nouveautés au niveau technique pour afficher des performances sans égal. En effet, le département sport de Porsche n'y est pas allé avec le dos de la cuillère, puisqu'il a doté la GT3 d'un nouveau groupe propulseur développant 475 ch, conçu pour les hauts régimes, qui voit son régime maximum monter à 9.000 tr/min. Un record pour une voiture de série homologuée pour la route ! Injection directe d'essence,



pompe à huile régulée en fonction des besoins, une construction allégée et des matériaux légers. Toutes ces modifications lui ont permis de perdre 25 kg par rapport au moteur du modèle précédent, affichant ainsi une puissance au litre de 125 ch/l. Pour ce qui est de l'injection directe d'essence, c'est une première pour la 911 GT3, qui optait plutôt pour une injection conventionnelle dans le collecteur d'admission. Ce choix s'est traduit par une augmentation de performance et du couple, mais également par une réduction des émissions de CO2. Comme quoi, sportivité ne rime plus tellement avec pollution. L'autre première pour l'allemande est qu'elle utilise une direction pilotée des roues arrière. Cette dernière, selon la vitesse, oriente les roues arrière dans le même sens que les roues avant ou dans le sens contraire, afin d'améliorer son agilité et sa stabilité.

La dernière-née de Zuffenhausen, qui devrait davantage s'épanouir sur circuit avec de fortes accélérations et des freinages intenses, a eu droit à un carter d'huile entièrement repensé pour répondre à ses besoins. Toujours sous le capot, les supports de moteur dynamiques sont désormais de série et dotés

de réglages spécifiques permettant à la GT3 de rester confortable au quotidien, mais une fois sur circuit tous les transferts de masse indésirables induits par le moteur en virage sont supprimés. Pour accompagner les ambitions de ce nouveau bloc, les équipes de Porsche ont bien évidemment opté pour la boîte à double embrayage PDK, qu'ils ont profondément remaniée, que ce soit au niveau de la mécanique ou de la commande. La PDK de cette GT3 offre au conducteur deux modes, à savoir l'enclenchement manuel ou le programme de commande de vitesses adaptatif. Il est inutile de préciser que les temps de réaction ont été optimisés, mais il fait tout naturellement rappeler que ces temps peuvent être inférieurs à 100 millisecondes.

Il faut dire que chaque chiffre concernant la 911 GT3 impressionne. Une puissance de 475 ch, un couple de 440 Nm, une vitesse maxi de 315 km/h, sans oublier le 0 à 100 km/h en 3,5 secondes, la sportive allemande annonce clairement la couleur, rouge notamment pour le compte-tours, qui n'aura point de répit. Attendue pour 2014, la 911 GT3 est finalement le meilleur cadeau que pouvait offrir Porsche à ses fans, en attendant l'arrivée de la GT3 RS.

Le carnet de commande est déjà ouvert au Maroc chez la CAC, le prix démarre à 1 800 000 dh.



**Cylindrée :** 5.0L V10 40s  
**Puissance :** 570ch - 8000tr/min  
**Couple :** 540 Nm - 6500tr/min  
**Transmission :** 4x4

#### Poids et mesures

**Poids à vide :** 1340 kg  
**Dimension :** 4.33/1.90/1.16 (L/l/h)  
**Réservoir :** 90 l  
**Volume coffre :** 110 l  
**Pneumatique :** 235/35 R 19 - 295/30 R 19

#### Performances globales

**Vitesse max :** 325 km/h  
**0 à 100 :** 3,2 s  
**Consommation :** 20,4/9,4/13,5 l/100  
**Autonomie :** 553 km



# Alfa Romeo

## 4C

## Le renouveau du trèfle

Incarnant le renouveau de la marque au Biscione, la 4C présente un grand enjeu pour le constructeur, surtout après la réaction encourageante du public à la présentation du concept car au Salon de Genève 2011. Le modèle définitif semble tenir toutes ses promesses, notamment au niveau esthétique et dynamique.



Alfa Romeo 4C

Après le concept car présenté il y a deux ans, la version définitive de la 4C a été lancée au dernier Salon de Genève. Très attendue par le public, la 4C revêt également une grande importance pour la marque au Biscione, dont le PDG Harald J Wester a affirmé que : « la 4C est bien plus qu'un nouveau modèle, elle incarne le renouveau de la marque ».

Esthétiquement, le coupé de la marque au Biscione ne pouvait trouver meilleure référence que l'emblématique 8C Competizione, qui a fortement inspiré le design de la proue et de la poupe. Cette dernière est joliment mise

en valeur par le dessin très stylisé des feux arrière, dont les dix diodes électroluminescentes situées dans chaque optique font penser à des turbines. Le profil quant à lui fait plutôt penser à une Lotus Elise et se démarque par des flancs et des lignes d'épaules joliment sculptés.

Pour l'instant, seule une version spéciale limitée baptisée « Launch Edition » est disponible. Elle se caractérise par ses supports de projecteurs, son aileron et ses coques de rétroviseurs en fibre de carbone. On la reconnaîtra également à ses prises d'air



**Cylindrée :** V8, 32 soupapes, Turbo  
**Puissance :** 510 ch à 6000 tr/min  
**Couple :** 625 Nm à 2500 tr/min  
**Transmission :** Roues motrices

**Poids et mesures**

**Poids à vide :** 1901 kg  
**Dimension :** 5.25/1.89/1.45 (L/I/h)  
**Réservoir :** 82 l  
**Volume coffre :** 520 dm<sup>3</sup>  
**Pneumatique :** 245/40/R20 - 275/35 R20

**Performances globales**

**Vitesse max :** 250 km/h  
**0 à 100 :** 4,9 s  
**Consommation :** 16,9 / 7,9 / 11,3 l/100  
**Autonomie :** --- km

spécifiques à l'avant, ses étriers de freins rouges et ses jantes spécifiques. Elle aura également droit à un échappement « Racing » et à des amortisseurs plus fermement tarés.

Côte mensurations, la 4C ne mesure que 3,99 m de long, soit 7 cm de moins que la déjà « petite » MiTo ! Sa largeur atteint, en revanche, les deux mètres tandis que la hauteur du pavillon ne dépasse les 1,18 m.

À l'intérieur, on découvre un habitacle au rachat sportif affirmé et mis en valeur par la fibre de carbone. Le

tableau de bord orienté vers le conducteur suggère une conduite dynamique et dispose d'une instrumentation numérique paramétrable et contrôlable via un petit bouton de contrôle situé sur le volant sport à méplat. Le poste de pilotage rappelle fortement le monde des voitures de course par sa forme générale et la course moto avec son combiné digital paramétrable, rassemblant toutes les informations nécessaires à la conduite et au contrôle de la voiture. L'habitacle de la 4C se démarque en plus par des sièges sport spécifiques recouverts de cuir noir, avec surpiqûres rouges, un



garnissage de planche de bord dit «Asphalte» de couleur mate et un pédalier et des repose-pieds en aluminium pour le conducteur et le passager. Le soin apporté au détail se manifeste également dans les poignées de portes en cuir surpiqué façon «race car».

Côte motorisation, le coupé italien est propulsé par un 4 cylindres 1750 TBI, dans une version actualisée qui développe 240 ch. Ce moteur annonce 350 Nm de couple, soit 10 Nm de plus que sur la Giulietta. Pour y arriver, il profite d'une nouvelle gestion électronique, de l'injection directe de dernière génération, du calage variable des soupapes, tant à l'admission qu'à l'échappement et d'un nouveau système d'admission et d'échappement. Ce bloc moteur voit aussi son turbo évoluer avec une nouvelle gestion qui élimine le fameux petit temps de mise en route. On apprend aussi que 80% du couple moteur (280 Nm) est disponible dès 1.700 trs/mn. Ce moteur est associé à la boîte de vitesse TCT à double embrayage, avec palettes au volant. Cette dernière profite ici d'une nouvelle gestion favorisant les temps de passage et permettant de disposer d'une fonction de type «Launch Control». Le système DNA évolue également en disposant d'un quatrième mode de fonctionnement appelé Race, qui complète les modes habituels Dynamic, Natural et All

Weather. Il agit sur la gestion du moteur et désactive l'ESP et le contrôle de motricité.

Grâce à sa structure entièrement en fibre de carbone, qui ne pèse que 65 kg, la 4C affiche une masse de seulement 895 kg. Loin d'être un simple détail, le poids contenu de l'italienne lui permet d'afficher des performances de premier plan : une vitesse maxi de 250 km/h et un exercice du 0 à 100 km/h plié en seulement 4.5 secondes.

Quant à la tenue de route, elle a été élaborée pour une utilisation sportive. Ainsi, le châssis de la 4C est un monocoque entièrement réalisé en fibre de carbone, avec une technologie dite «pre-preg» dérivée de ce qu'on trouve dans la Formule 1. Les structures avant et arrière du châssis, le toit et ses renforts sont pour leur part entièrement réalisés en aluminium. Par ailleurs, l'Alfa est posée sur des suspensions de type double triangles superposés à l'avant et MacPherson à l'arrière. Pour les plus exigeants, un kit de suspension sera disponible assez rapidement, avec des amortisseurs arrière et une barre anti-roulis réglables. Il sied enfin de noter que l'Alfa Romeo 4C ne dispose pas de direction assistée, mais elle propose en revanche de gros freins Brembo ventilés et percés pincés par des étriers fixes à 4 et 2 pistons.

# NICKEL POUR HOMME AU MAZAGAN SPA



## 1<sup>er</sup> soins Nickel dans un Spa au Maroc

Maintenant, Il n'y a aucune raison de ne pas vous sentir bien.  
*Soin du visage. Soin du corps. Barbe. Spa package*

par Youssef Bennour

# VOLVO

## V40 Cross Country

### Une Cross Country dominicale !

Quelques mois seulement après sa présentation, la Volvo V40 a eu droit à sa version Cross Country. Alors que tout le monde s'attendait à voir apparaître une XC40, la marque scandinave a préféré ressortir l'appellation Cross Country de ses cartons, utilisée pour la dernière fois en 1997 pour la V70. Légèrement rehaussée, de nouveaux éléments de style, la V40 Cross Country se veut une baroudeuse du dimanche, qui vous accompagnera pour vos aventures, certes, mais dans une certaine mesure puisque la vocation principalement urbaine de la V40 reprend rapidement le dessus.



Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo  
Puissance : 134ch - 4000tr/min  
Couple : 380 Nm - 1500tr/min  
Transmission : Avant

**Poids et mesures**

Poids à vide : 1310 kg  
Dimension : 4.31/1.78/1.42 (L/l/h)  
Réservoir : 50 l  
Volume coffre : 380/1220 l  
Pneumatique : 215/55 R 17

**Performances globales**

Vitesse max : 220 km/h  
0 à 100 : 7.4 s  
Consommation : 5.2/3.5/4.3 l/100  
Autonomie : 965 km

Dévoilée au Mondial de Paris, il y a quelques mois, la V40 Cross Country suit en quelque sorte les pas de ses grandes sœurs XC60, XC70 ou encore XC90 mais tout en relativisant. En effet, si elle met sa tenue du dimanche pour aller hors des sentiers battus, elle est plus à l'aise dans sa tenue décontractée durant la semaine. Si elle a gagné en hauteur, elle a également eu droit à plusieurs éléments esthétiques qui lui sont propres.

Tout naturellement conçue sur la base de la V40, la Cross Country se distingue, ceci dit, par une calandre différente, des boucliers avant et arrière qui lui sont propres, des projecteurs à LED verticaux, des barres de toit ainsi que des protections de bas de caisse, spécialement conçus pour elle. Toujours dans ce souci de lui donner un look quelque peu différent, Volvo lui

a réservé des coques de rétroviseurs noir laqué, ainsi que 10 types de jantes exclusives. Avec une garde au sol plus importante que pour la berline, soit 4 cm de plus, elle affirme son look baroudeur jusqu'au bout et il faut dire que cela ne passe pas inaperçu. Dans l'ensemble, la ligne de la V40 a été conservée afin d'offrir au public une nouvelle déclinaison, sans pour autant le déboussoier.

À bord de la Cross Country, l'atmosphère qui avait séduit le public dans la V40 a été recréée. L'élégance est de mise dans l'habitacle, avec un grand compteur virtuel, qui offre la possibilité de choisir entre trois ambiances différentes, une console centrale aux commandes simples et faciles à comprendre. C'est un agencement dont le conducteur, ainsi que ses passagers pourront



profiter, confortablement installés dans des sièges plus enveloppants, mais également plus fermes, rappelant ceux des concurrentes allemandes.

Pour ce qui est des équipements, pas de surprise, puisqu'elle reprend ceux de la V40 et compte donc 4 finitions traditionnelles : Kinetic, Momentum, Summum et Xenium. Dès l'entrée de gamme, elle peut se vanter devant ses concurrentes de disposer d'équipements inédits à ce niveau de finition, à savoir l'airbag piéton et le système de pré-collision jusqu'à 50 km/h. À une ère où la liste des équipements tend à être un argument de vente, elle offre à ses futurs acquéreurs le limiteur de vitesse, l'ABS, 8 airbags, les jantes en alliage de 16 pouces, la climatisation bizona, l'ordinateur de bord, les rétroviseurs dégivrants ou encore le système audio

2x25w. Sur les autres niveaux de finition, le conducteur aura droit au régulateur de vitesse, au démarrage sans clé ou encore aux phares bi-xénon directionnels. La caméra de recul, la navigation ou encore le pommeau de vitesses rétro-éclairé, font leur apparition sur la version la mieux équipée.

En ce qui concerne les motorisations, en diesel, le choix se fera entre le D2 de 115 ch, le D3 développant 150 ch et le D4 de 177 ch. En essence, les futurs acquéreurs opteront soit pour le T4 de 180 ch ou le T5 de 254 ch, sachant que la transmission intégrale n'est disponible qu'avec ces deux motorisations. Surfant sur le succès des baroudeurs qui conservent tout de même leur côté urbain, Volvo a donc misé sur la V40 Cross Country. Ce choix sera-t-il payant ? Seul le temps nous le dira !

par Amal Razine



## TOYOTA

### RAV4

## Retour remarqué !

Il y a près de 20 ans maintenant, Toyota lançait la première génération de son Recreational Active Vehicule à 4 roues motrices, plus connu sous le nom de RAV4, inaugurant ainsi le segment des SUV compacts. Après un succès incontestable, se vendant dans le monde entier à plus de 4,5 millions d'unités, il était temps pour le japonais de revenir en force, afin de retrouver sa place dans ce segment de plus en plus compétitif. Ne conservant que le nom et l'esprit, le RAV4 a su se renouveler pour répondre aux attentes d'un public à la recherche de détails faisant la différence entre un modèle et un autre. Présentée sur notre marché, le premier jour du printemps, elle ne peut qu'annoncer l'arrivée du beau temps pour Toyota, qui a connu des moments difficiles.





**Cylindrée :** 1.6L 4cyl. inj. directe turbo  
**Puissance :** 202ch - 5500tr/min  
**Couple :** 275 Nm - 1750tr/min  
**Transmission :** Avant

#### Poids et mesures

**Poids à vide :** 1180 kg  
**Dimension :** 3.97/1.75/1.45 (L/I/h)  
**Réservoir :** 50 l  
**Volume coffre :** 275 l  
**Pneumatique :** 225/40 R18

#### Performances globales

**Vitesse max :** 235 km/h  
**0 à 100 :** 6.3 s  
**Consommation :** 8.1/4.9/6.4 l/100  
**Autonomie :** 648 km

Il est des modèles qui dès leur apparition dans la gamme d'une marque, se positionnent d'emblée comme porte-drapeau ou fers de lance, afin de faire face à la concurrence. Pour Toyota, c'est le cas du RAV4, qui dès son lancement en 1994, a su séduire le public, mais surtout créer une nouvelle catégorie de SUV compacts. Près de 20 ans plus tard, le japonais est aujourd'hui à sa 4e génération, qui a su conserver son esprit, tout en se remettant au goût du jour pour redonner à Toyota la place qu'elle occupait dans ce segment avant l'arrivée des autres constructeurs. Plus moderne, mieux équipé et plus économique, celui qui est né en 3 portes ne jure aujourd'hui que par le 5 portes.

Pour sa 4e génération, le RAV4 a d'abord revu ses dimensions quelque peu à la hausse. En effet, le japonais qui se veut plus généreux et plus accueillant que par le passé, a gagné 30 mm en largeur, 205 mm en longueur mais pour conserver un aspect sportif et dynamique, il a revu sa hauteur à la baisse, soit 25 mm de moins que sur la précédente génération. Le look a bien évidemment été revu, pour jouer la carte de la

séduction dès le premier regard. Le style nippon est facilement reconnaissable à travers l'adoption d'une calandre étirée sur les bords, intégrant une baguette chromée qui accueille en son centre le fameux logo de la marque, sans oublier les optiques imposantes, qui lui donnent un regard des plus agressifs de nuit comme de jour, puisqu'il a droit à des feux diurnes à LED. Pour souligner son côté dynamique, les Japonais ont opté pour un bouclier inférieur de forme trapézoïdale, intégrant une lame chromée, ce qui lui donne également un côté robuste. De profil, le RAV4 met en avant l'importance de sa surface vitrée,



avec, des montants noirs notamment, accentuant cette impression. Toutefois, c'est à l'arrière que le changement est le plus marquant. La 4e génération peut notamment compter, pour marquer sa différence, sur un segment disputé, sur des feux imposants qui s'étirent des ailes vers le centre, pour une signature lumineuse unique. Dans l'ensemble, le RAV4 peut se vanter de ses lignes dynamiques et de l'impression de robustesse qu'il dégage.

Dans l'habitacle, le conducteur est tout de suite interpellé par une planche de bord, pas vraiment ordinaire, puisqu'elle est horizontalement séparée en deux parties. Sur la partie haute, les designers japonais ont disposé les différents afficheurs d'aplomb de la console centrale, alors que la partie basse, elle, a été gainée de cuir, pour un rendu plus qualitatif et qui se différencie quelque peu des standards japonais que l'on retrouve sur d'autres modèles. Le SUV a même eu droit à plusieurs touches argentées et de plastique, qui

font penser à la fibre de carbone, donnant ainsi lieu à un contraste de noir et de gris, qui fait son effet.

Pour ce qui est des innovations technologiques, le RAV4 s'est doté de l'Integrated Dynamic Drive System, qui gère la transmission intégrale, la surveillance de trajectoire VSC et la servodirection électrique, afin d'optimiser le comportement routier, le maniement et surtout la sécurité du véhicule.

Sous le capot, Toyota Maroc a opté pour deux motorisations, à savoir le 2.0 D4D développant 124 ch et que l'on retrouve sur la version à deux roues motrices, alors que pour la version 4x4, c'est le 2.2 D4D qui a été choisi. Développant 150 ch pour un couple de 340 Nm, ce bloc a réduit ses émissions de CO2 d'environ 12%. Commercialisé chez nous, à partir de 299.000 DH, le Toyota RAV4 fait un retour des plus remarquables sur un segment où il tenait la vedette ces dernières années. Alors réussira-t-il son come-back ? Cela semble bien parti.

Motors

# Entretien du mois

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

ENTRETIEN EXCLUSIF

# ADRIAN VON HOOYDONK

L'AVENIR DE BMW ENTRE SES MAINS





BMW i8 Concept

# ADRIAN VON HOOYDONK

L'AVENIR DE BMW ENTRE SES MAINS

Au départ, il y a eu l'amour pour le dessin qui se transformera progressivement en passion pour le design automobile. Une passion qui continue d'animer le quotidien de Adrian van Hooydonk, patron du design du groupe BMW. Fidèle à la marque à l'hélice, le designer néerlandais cohabitera pendant quelques temps avec un grand calibre du design automobile, Chris Bangle. Une collaboration de laquelle naîtront des modèles à succès qui ont marqué l'histoire de la marque. S'opposant à toute conception statique ou conservatrice du design, Van Hooydonk prône le changement, l'évolution pour suivre le développement effréné de la technologie automobile. En somme, pour Adrien le design doit refléter l'âme de la voiture et son tempérament. Aujourd'hui, le travail du patron de design de BMW est rythmé par la révolution que connaît l'industrie automobile matérialisée par l'apparition des voitures électriques et hybrides. Un nouveau challenge pour ce designer passionné jusqu'à la moelle et qui vient d'ajouter à son palmarès la paternité des deux premiers modèles électriques de BMW, la i8 et la i3. Gentlemen Drivers a eu le privilège d'être le seul magazine Arabo-africain à recueillir les propos d'Adrian van Hooydonk. Cette entreprise fut toutefois un vrai parcours de combattant qui a démarré par une prise de contact au Mondial de l'Automobile à Paris, suivie de la validation de l'entretien à travers un échange de mails et s'est conclu par une prise de vue à l'occasion du Salon de Genève.





# ADRIAN VON HOOYDONK

L'AVENIR DE BMW ENTRE SES MAINS

## Racontez-nous vos débuts avec l'automobile ?

Quand j'étais enfant, je m'intéressais à l'automobile et j'adorais également dessiner, mais pas que des voitures. Quand j'ai un peu grandi, je ne savais pas réellement ce que je voulais faire plus tard et bien sûr j'étais loin d'imaginer que j'allais devenir un designer automobile. En revanche, j'étais sûr d'une chose : j'aimais le dessin. C'est pour cette raison que je me suis orienté vers le dessin industriel. Du coup, j'ai suivi des études dans cette discipline à l'Université Polytechnique de Delft aux Pays-Bas. Longtemps, je n'ai pas cru à la possibilité de faire carrière dans le design automobile dans un petit pays comme la Hollande, où il n'y a pas d'industrie automobile. À la fin de mes études, j'ai ouvert un cabinet de design industriel à Amsterdam. Mais la passion pour l'automobile couvait toujours dans mes entrailles et n'attendait que l'occasion de s'exprimer. J'ai finalement franchi le pas en m'inscrivant au centre européen de l'art en Suisse. J'ai découvert que l'automobile était intéressante en termes de design, parce que c'est un objet expressif et mobile à la fois. J'ai passé une année au centre et au terme de mes études, j'ai reçu deux offres d'emploi de la part de BMW et de Ford. J'ai choisi la première et j'y travaille depuis 20 ans.

## Était-il facile de trouver une place dans un team aussi concurrentiel ?

Quand j'ai rejoint BMW, l'effectif du bureau de design était plus restreint qu'il ne l'est aujourd'hui. Avec l'arrivée de Chris Bangle au début de la décennie 90, l'équipe s'est internationalisée et la langue est passée de l'allemand à l'anglais. Il y avait beaucoup de bons designers et les projets étaient des sortes de compétition où chacun de nous tentait de se distinguer. Les membres de l'équipe avaient l'habitude de demander à concevoir des croquis et cela a été également le cas pour moi. Ainsi, j'ai

réalisé de nombreux croquis qui ont été sélectionnés et transformés en modèles. C'est le cas de la Mini ACV 30 présentée en janvier 1997 lors du rallye de Monte-Carlo célébrant les 30 ans de la première victoire d'une Mini Cooper et ensuite du concept car Z9.

Suite à ces productions, j'ai été davantage sollicité par la firme et c'est ainsi que j'ai réalisé le design des séries 6 et 7. En 2000, je suis parti en Californie pour travailler pour la filiale du Groupe « Designworks ». Cela a été ma première mission en tant que manager chargé de superviser le centre de design « Automotive » à la renommée internationale, de 2001 à 2004.

## Votre expérience en Californie a-t-elle marqué votre parcours ?

Mon passage en Californie m'a marqué en tant que designer, car on peut croiser de belles voitures sur la route et les gens aiment beaucoup les voitures et surtout la marque BMW. La marque munichoise est la première dans la catégorie premium dans cet État américain. L'autre caractéristique intéressante est que ce marché absorbe très vite les nouveautés automobiles. Par la suite, je suis retourné à Munich pour occuper le poste de chef du studio de design de BMW Automobiles. Quatre années plus tard, j'ai pris les commandes de l'activité design du groupe, à la place de Chris Bangle, qui a décidé de quitter la firme.

## Le bureau de design en Californie est très réputé au niveau du groupe. Pourquoi ?

Aux États-Unis, les gens sont très optimistes et pensent que rien n'est impossible. Un tel environnement convient parfaitement à un designer automobile. Il est toujours difficile de créer un nouveau produit et de le proposer au public, mais ce n'est pas le cas lorsqu'on a affaire à des clients qui s'emballent pour tout ce qui est nouveau et original. De plus, l'inspiration peut

## Biographie



*Né le 26/8/1933 à Casablanca*

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

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

*Première voiture MG TC en 1955*

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

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

*Compétition automobile au Maroc de 1968 à 1977*

*Champion du Maroc F3 1970 et 1971*

*Champion du Maroc G5 1976 et 1977*

*Compétition automobile en Europe 1979 à 1980*

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

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

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

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



# ADRIAN VON HOOYDONK

L'AVENIR DE BMW ENTRE SES MAINS

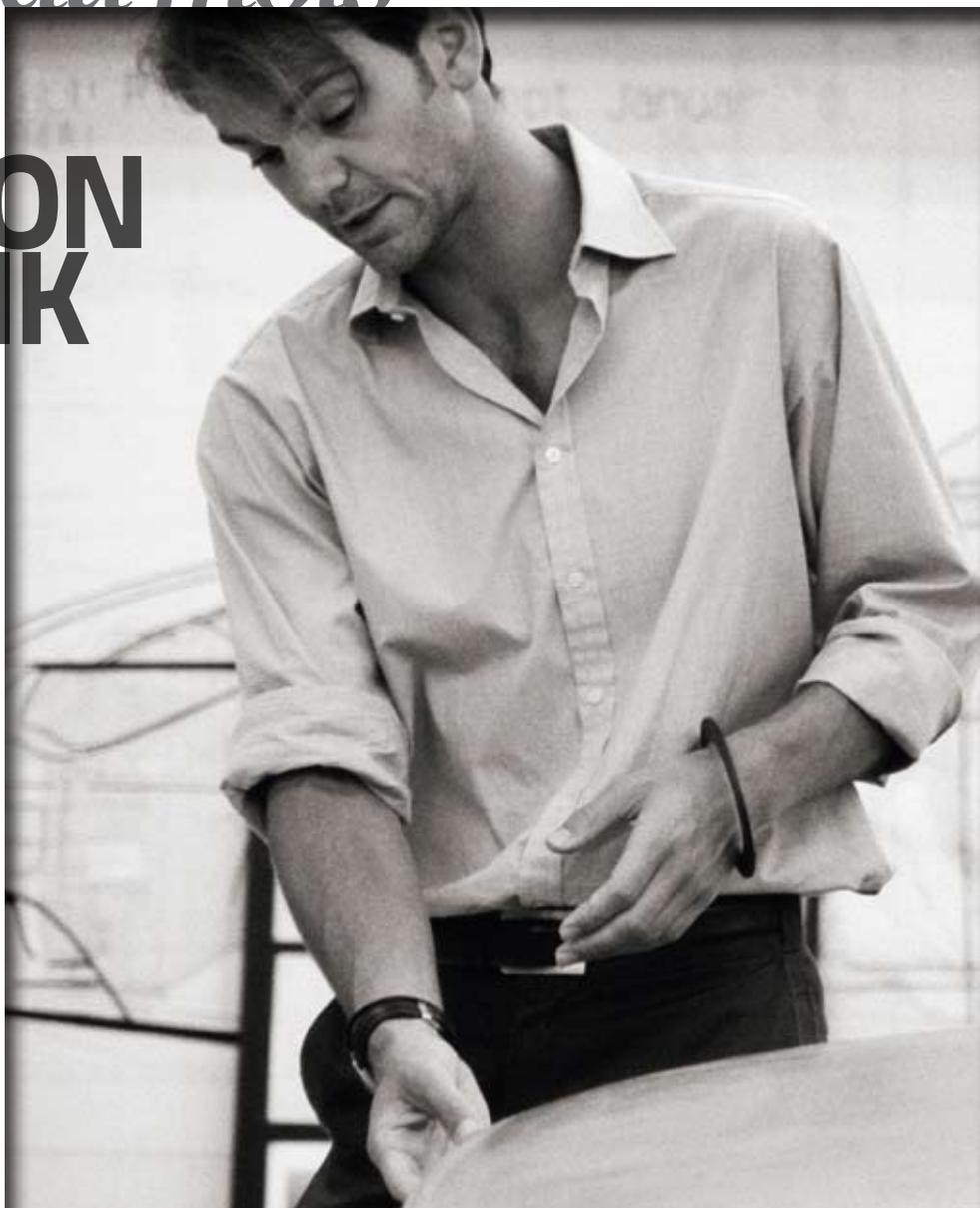
venir de beaucoup de sources : le voyage, la rencontre de nouvelles personnes, la découverte de nouvelles cultures...

## Comment a été la cohabitation avec un designer de la trempe de Chris Bangle ?

Travailler avec Chris Bangle a été un plaisir, parce c'est quelqu'un qui a l'esprit ouvert, qui accorde beaucoup d'autonomie aux membres de son équipe et qui encourage la créativité. Durant les vingt dernières années, l'activité de BMW s'est considérablement développée et d'autres marques sont entrées dans le giron du constructeur munichois, en l'occurrence Mini et Rolls-Royce. Cela nous a donné la chance de travailler sur plusieurs projets intéressants qui ont imprégné l'histoire de la marque. Aujourd'hui encore, nous continuons à trouver du plaisir à travailler sur de nouvelles idées, telles que le très récent concept BMW Active Tourer.

## Comment avez-vous vécu les critiques essuyées par la Série 7 ?

Pour répondre à votre question, j'aimerais revenir un peu en arrière, pour plonger dans l'histoire de la marque. C'est une histoire faite de succès et il va sans dire que la réussite n'est pas le fruit du hasard, mais la résultante de beaucoup de travail et d'une stratégie bien pensée. Une grande part de ce succès, BMW la doit à sa capacité à changer de trajectoire et de faire un pas en avant, alors qu'elle est au sommet de son art. La série 7 que vous avez évoquée a franchi ce pas, pour la simple raison que quand la technologie change, le design doit suivre, pour refléter ce changement. Si vous regardez par exemple la i3 ou la i8, vous vous apercevrez que nous sommes en train de développer une nouvelle technologie, basée sur l'électrique : batteries, châssis en fibre de carbone... c'est une révolution. C'est pour cette raison que le look de ces voitures est futuriste. C'est avant tout par le design que le client peut ressentir qu'une nouvelle mobilité s'offre à lui. Je pense également que le développement qu'a connu BMW durant les quinze dernières années nous a permis de développer un large vocabulaire, synonyme de modèles diversifiés. Ainsi, si on jette un coup d'œil sur la gamme du constructeur, on trouvera des modèles différents, mais qui sont en même temps facilement reconnaissables en tant que produits de la marque. C'est cela que nous avons développé lors de cette période.



## Quels sont vos projets actuels ?

C'est un secret (rires...). Nous travaillons sur beaucoup de nouveaux projets et essentiellement sur une nouvelle génération de voitures et nous nous projetons sur trois ans pour toutes les marques du groupe. Je ne pourrai pas vous en dire plus, car j'aime mon métier et j'aimerais continuer encore à l'exercer pendant quelques années (rires...)

## Quel regard portez sur le design automobile ?

Personnellement, en tant que designer, je suis très optimiste. Notre travail est de rendre l'apparence des produits toujours meilleure. C'est pourquoi nous devons toujours regarder vers l'avant. Je fais ce métier depuis 20 ans et le secteur automobile a vécu des moments de crise et de reprise. En tant que designer, je travaille avec mon équipe sur des projets à l'horizon 2015, Cela veut dire que notre focus va au-delà du contexte économique actuel. Nous sommes convaincus par ailleurs que si nous fabriquons de bons produits, suffisamment attractifs, nous trouverons certainement des clients prêts à les acheter. Pour la technologie électrique, je suis également optimiste, mais l'engouement pour cette nouvelle forme de mobilité n'est pas pour demain. Je pense qu'en 2020,



50% de notre production sera en mode électrique ou hybride. À cette date, cette nouvelle forme de mobilité se banalisera, mais le lancement cette année de nos deux modèles I3 et I8 sera une réelle nouveauté pour le client. Nos clients achètent les modèles de BMW, Mini ou Rolls-Royce pour leur qualité, leur sécurité et leur technologie, mais ils attendent de nous en tant que marque premium de contribuer à la réduction du CO<sub>2</sub> à travers des produits plus respectueux de l'environnement. Notre métier en tant que designers est de préserver le côté fun des voitures.

#### **Quelle est la tendance actuelle de design chez BMW?**

Pour la marque BMW, la tendance repose sur le design émotionnel. Nous savons concevoir des voitures qui dégagent une forte impression de l'extérieur, de sorte à donner au client l'envie de les conduire. Ainsi, quand il voit une BMW garée, il doit déjà commencer à penser à la façon dont il la conduirait. C'est cela ce que nous recherchons, à travers le design émotionnel.

#### **Qu'est-ce qui différencie BMW des autres constructeurs à ce niveau ?**

Dans la conception de BMW, nous accordons toujours de l'attention aux proportions, à la surface et aux détails de la carrosserie. Je pense qu'il n'y a aucun autre constructeur que BMW qui passe tellement de temps à regarder les proportions, la relation entre la longueur, la largeur et la hauteur. À mon avis, la nouvelle Série 5, par exemple, traduit ce souci. Elle a un empattement très long, de très grosses roues et un rapport harmonieux entre la longueur et la hauteur de la voiture, avec un capot très long. Nous avons passé beaucoup de temps à travailler pour obtenir les bonnes proportions.

La série 5 ne possède pas beaucoup de lignes, tout comme la Série 7, mais fait appel en grande partie à la sculpture. Comme les modèles récents, la série 5 bénéficie de quelques détails qui rendent une BMW facilement reconnaissable : doubles projecteurs bi-Xénon légèrement coupés avec les anneaux en couronne alimentés par des LED ou les feux arrière en L qui équipent déjà les Z4 et 5 GT. Nous appelons ces détails des icônes dans la conception des voitures BMW.

#### **Cela voudrait-il dire qu'avec la nouvelle Série 5, BMW est revenue à un design plus classique ?**

Par rapport à l'E60, peut-être la F10 est plus évolutive que révolutionnaire. Cette évolution, va, à mon avis, dans le sens de BMW, car cette voiture a été développée pour exprimer plus d'élégance et de sportivité. C'est exactement ce que la marque à l'hélice représente, cette combinaison d'élégance et de sportivité.

La série 5 est le cœur de la marque, c'est la voiture qui définit vraiment la marque, parce qu'elle est achetée par des gens qui parcourent de longues distances et de ce fait passent beaucoup de temps dans la voiture. C'est pourquoi, la série 5 doit être à 120% une BMW, et je pense que la nouvelle Série 5 traduit vraiment cet esprit.



# ADRIAN VOON HOOYDONK

L'AVENIR DE BMW ENTRE SES MAINS

## Selon vous, quel autre constructeur a une belle touche esthétique?

Je suis sûr qu'il y a de bons designers chez de nombreuses autres marques. En Europe, je trouve que Renault se débrouille bien. Je suis très heureux de travailler là où je suis parce que je pense qu'il n'y a aucune autre firme où il y a une aussi parfaite entente et collaboration entre ingénieurs et designers.

## Comment la marque fait-elle pour que le plaisir de posséder une BMW au premier jour ne disparaisse pas par la suite?

Pour moi, le design est la promesse d'une sensation qui doit se ressentir lors de la conduite de la voiture et généralement, BMW tient ses engagements. Comment considérer qu'une automobile est dynamique si son apparence est tout sauf dynamique. Le tempérament est une chose que l'on doit voir et ressentir. C'est comme avec le talent. Il ne suffit pas d'en avoir, il faut savoir l'exploiter.

Pour véhiculer une certaine idée de la conduite selon BMW, nous avons des lignes nettes de design extérieur, qui sont pour nous l'expression de la précision. C'est une précision que vous allez ressentir quand vous conduisez la voiture : la précision de la direction, du changement de vitesses, du freinage. Le design peut déjà communiquer cela de l'extérieur et quand vous conduisez la voiture, vous pouvez réellement vivre l'expérience.

Ensuite, nous regardons les petits détails qu'au début, vous ne remarquerez même pas et qui n'attireront votre attention qu'au fil du temps. Sur la série 7, je pense au Kink Hofmeister (le montant arrière possède une forme particulière : une courbe qui vient entourer l'extrémité de la vitre arrière) où nous avons mis une ligne au-dessus, à droite dans le métal. C'est le plus grand morceau de métal dans la voiture, donc c'est vraiment difficile à accomplir à partir d'un point de vue technique.

Nous l'avons fait comme une de ces choses que peut-être un jour, après que vous ayez acheté la Série 7 et que vous retournez à votre voiture, le soleil se couchant sur elle, vous remarquerez tout à coup. Vous verrez cette forme très subtile qui donne au « Kink Hofmeister » un aspect tridimensionnel. Jusqu'à ce point, c'était un graphique bidimensionnel. Nous avons aussi mis beaucoup de petits détails, comme la fonction aérodynamique sur les feux arrière.

Donc, il y a beaucoup de choses à découvrir sur la



voiture et même après plusieurs années, on continuera à dire que ses concepteurs ont parfaitement maîtrisé le sujet.

## Quel genre de conduite adoptez-vous?

Je conduis une M3 coupé et donc j'aime la conduite sportive.

## Quels sont les modèles de voitures que vous appréciez le plus?

Comme je viens de le spécifier, j'aime les voitures de sport et à leur tête la 3.0CS BMW ..... Pour moi, c'est toujours la voiture qui intègre dans ses entrailles tout l'ADN BMW. Ce coupé a des lignes nettes, semble très étiré, léger et agile et dispose d'une conduite orientée vers le conducteur à l'intérieur. Je pense que cette voiture est une bonne synthèse entre sportivité et élégance. J'aime également le 2002et la M1. Les modèles que je viens de citer sont mes favoris. En outre, au risque d'être un peu partial, j'apprécie également la Série 6.

À part BMW, j'ai un faible pour le concept car de la Lancia Stratos, par Bertone. J'aime par ailleurs l'ancienne Mini, dont je possède un exemplaire ainsi qu'une ancienne moto de BMW : la R18 GS.

## À part le design automobile, quelles sont vos autres occupations ?

J'aime le voyage, l'architecture, les arts, la visite de musées, le design industriel, aussi bien que le dessin en général. J'ai conçu plus que des voitures, par exemple une chaise, un canapé et d'autres objets. Comme je l'ai déjà dit, j'aime aussi conduire.





**Sur quels projets rêvez-vous de travailler et quelle est la marge de manœuvre de vos designers ?**

En réalité, tous mes voeux se réalisent. En termes de design du moins, pas dans tout. En tant que bureau d'études, nous travaillons sur des produits pour renouveler la gamme, en fonction de l'évolution du marché et des attentes de la clientèle. Nous sommes également chargés de réfléchir à mettre en place de nouveaux concepts et nous obtenons réellement une certaine liberté de la part de l'entreprise pour développer de nouvelles idées. Certes, toutes les idées ne seront pas produites, mais, en un sens, nous sommes très libres de proposer ce que nous voulons. Je crois que nous avons besoin de plus d'idées que ce que la firme peut produire. Le contraire serait une mauvaise chose.

**Qu'est ce qui fait la spécificité de votre team de designers?**

C'est une question difficile, mais je pense qu'ils ont tous la même mentalité. Nous regardons tous vers l'avenir. En tant que concepteur, vous devez toujours penser que vous pouvez faire mieux. Vous devez toujours penser que la prochaine voiture sera encore meilleure. Je dirais que tous les membres de mon équipe sont motivés. Ils aiment les voitures et les motos, ils aiment conduire et ils aiment le design et cela se voit dans les moindres détails. Je pense qu'au fil des années, nous avons réussi à recruter certains des meilleurs designers au monde. Pour moi, l'ambiance dans l'équipe est extrêmement importante. La conception est basée sur la concurrence, de sorte que chaque concepteur tente de faire mieux que ses collègues et cela pourrait conduire à une atmosphère épouvantable. Mais dans notre équipe, nous ne fonctionnons pas de cette manière. Je pense que les compétitions sont gérées de façon très équitable et que les concepteurs s'entraident et se motivent les uns les autres. Cette attitude est devenue essentielle pour moi. Je ne pourrais jamais embaucher un designer, même s'il est très bon, s'il est arrogant. Une telle personne dans l'équipe peut tout gâcher.





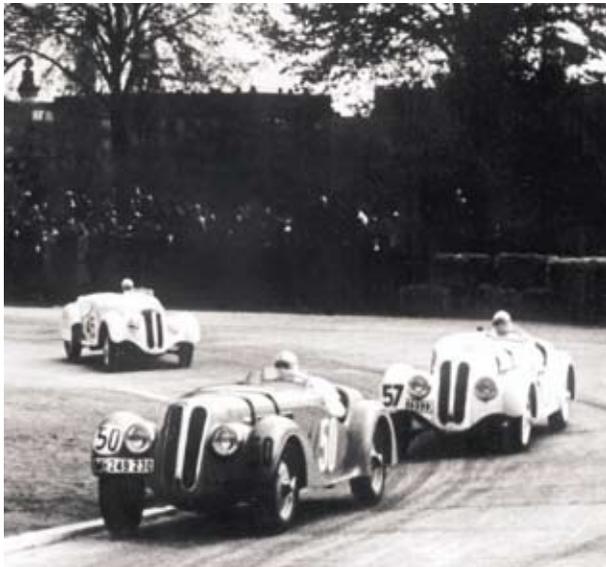
328

LA SPORTIVE  
MYTHIQUE DE BMW

Rares sont les voitures qui, 75 ans après leur première apparition, continuent d'exercer autant de fascination que la BMW 328. Construite de 1936 à 1940, la BMW 328 est un modèle incontournable dans l'histoire de l'automobile, sans doute le plus titré des années 1930. Ces qualités : agilité, accélération, fiabilité et poids réduit, lui ont permis de devenir dès sa naissance la nouvelle référence des voitures de sport. À l'époque où les puissants bolides à compresseur régnaient en maîtres sur la course, la BMW 328 Roadster avait fait en effet sensation, avec ses 780 kg et une version de série développant 80 ch.







*Avec son puissant moteur six cylindres de deux litres, Rudolf Schleicher et Fritz Fiedler étaient loin d'imaginer que ce roadster serait encore considéré, des décennies plus tard, comme la voiture de sport la plus remarquable de son temps en termes d'élégance et de performances.*

Après sa première apparition, à l'aube de l'été 1936, en tant que modèle conçu pour le sport automobile uniquement, la BMW 328 est produite en série à partir du printemps 1937. Son lancement sur circuit au lieu d'un salon a permis d'emblée à ce modèle de se démarquer par rapport à la concurrence. C'est en effet lors de la course de l'Eifel, sur le circuit du Nürburgring, le 14 juin 1936, que le public a pu découvrir pour la première fois cette voiture de légende. La marque à l'hélice a tenu tout au long du développement de sa sportive à la plus grande discrétion. Ainsi, à part un cercle d'initiés, personne n'était informé de l'existence d'une nouvelle voiture de course de 2 litres, baptisée Type 328. Le lancement de la voiture n'a pas non plus été annoncé à la presse. Appelé à révolutionner le monde de la voiture de course en deux ans à peine, le roadster avait une seule arme pour convaincre : ses qualités.

Au début des années 1930, lorsque Rudolf Schleicher et Fritz Fiedler posent les bases de la BMW 328, ils étaient loin d'imaginer le succès retentissant qu'allait rencontrer ce modèle sportif : avec son puissant moteur six cylindres de deux litres, ce roadster est encore considéré, des décennies plus tard, comme la voiture de sport la plus remarquable de son temps en termes d'élégance et de performances. Les constructeurs Rudolf Schleicher et Fritz Fiedler forment une équipe idéale pour ce projet. Le succès de leur coopération s'explique aussi par la complémentarité de leurs compétences : tandis que Rudolf Schleicher est avant tout spécialiste des moteurs, Fritz Fiedler se distingue par son expertise en matière de construction de véhicules.

Dès son lancement durant l'été 1936, la BMW 328, participe à la course de l'Eifel sur le célèbre circuit du Nürburgring. Sur la ligne de départ, le roadster d'un blanc immaculé se distingue de ses concurrentes par des lignes beaucoup plus fluides : avant bombé doté de deux minces prises d'air en forme de double haricot, semblables à celles qui équipaient au printemps, lors du salon de l'automobile de Berlin, la BMW 326, phares intégrés dans les ailes, pare-brise bas et incliné et arrière rond et bombé. Sans oublier un élément que l'on ne voit pas, mais qui se fait remarquer dès les essais par des temps au tour exceptionnels : le capot, maintenu par deux lanières de cuir.

Développée sur les bases de la BMW 319/1, la BMW 328 se distingue cependant considérablement de son aînée - bien au-delà de l'apparence extérieure. Ne disposant pas des moyens suffisants pour élaborer une conception entièrement nouvelle, BMW opte pour le moteur 50 ch de la BMW 326, dont elle améliore le rendement. Le bloc de fonte de deux litres est doté d'une nouvelle culasse en alliage d'aluminium et de soupapes en V. Les soupapes sont actionnées



*Dès son lancement durant l'été 1936, la BMW 328, participe à la course de l'Eifel sur le célèbre circuit du Nürburgring.*

*La première victoire de la 328 au Nürburgring fut le prélude à une domination des circuits qui va perdurer jusque*



*dans les années 1950 et a valu à ce modèle un palmarès inédit pour une voiture de cette catégorie. Peu de modèles ont ainsi marqué l'histoire sportive de la marque aussi durablement que la BMW 328 et son moteur 6 cylindres en ligne de 2,0 litres.*

par un arbre à cames latéral, un culbuteur du côté de l'admission et des tiges de butée transversales. Cette modification importante permet au moteur de développer 80 ch à 4.500 tr/min.

Dans des conditions météorologiques exécrables, la nouvelle BMW ne se contente pas d'écraser la concurrence, mais s'offre le luxe d'établir un nouveau record du tour sur le circuit mythique. Une performance suffisamment exceptionnelle pour être grandement soulignée par la presse de l'époque.

Ainsi, la BMW 328 entre dès son lancement dans l'histoire du Nürburgring et par la suite dans la légende du sport automobile, qui se poursuit jusqu'à aujourd'hui.

La première victoire de la 328 au Nürburgring fut le prélude à une domination des circuits qui va perdurer jusque dans les années 1950 et a valu à ce modèle un palmarès inédit pour une voiture de cette catégorie. Peu de modèles ont ainsi marqué l'histoire sportive de la marque aussi durablement que la BMW 328 et son moteur 6 cylindres en ligne de 2,0 litres.

Ce premier succès retentissant va faire naître de grandes espérances et encouragera BMW se lance à la conquête des circuits avec trois prototypes BMW 328. L'écho positif qu'a partout rencontré la première victoire de la nouvelle sportive BMW sur le circuit du Nürburgring a fait naître de grandes espérances. Après quelques problèmes d'endurance sur le parcours à grande vitesse de Montlhéry, dans le cadre du Grand prix de France, les records de temps et les victoires tombent les uns après les autres. Dès le mois d'août, H. J. Aldington, importateur de BMW en Angleterre, remporte la course munichoise du Schleißheimer Dreieck au volant d'une BMW 328. C'est aussi Aldington qui convainc les responsables BMW d'engager la voiture sur un circuit étranger : dotés d'une carrosserie verte, trois prototypes Frazer Nash BMW sont au départ du Tourist Trophy en Irlande et montent tous trois sur le podium.

La domination des circuits par la 328 est un formidable vecteur d'image qui ne manque pas de faire mouche auprès du public. Cependant, il a fallu attendre avril 1937 pour la livraison des premiers modèles de série. Parallèlement à la commercialisation modèle, le modèle de course continue à mener la danse sur les circuits, sans que la concurrence n'arrive à y faire face.

Ainsi, la course de l'Eifel 1937 accueille ainsi neuf BMW 328 sur la grille de départ, qui se disputent la victoire entre elles. Au cours des années suivantes, il n'y aura que peu de tentatives d'affronter ces bolides avec d'autres véhicules.

Les premiers tours de roue des trois prototypes BMW 328 sur les circuits, ont laissé entrevoir la nécessité de nouvelles améliorations, aussi bien pour le modèle de série que pour la compétition. Ils commencent



par essayer d'éliminer les faiblesses observées à très grande vitesse sur l'autodrome de Montlhéry. En parallèle, ils mettent en place un département spécialisé, chargé de superviser la participation de la BMW 328 aux courses professionnelles.

Les remontées dégagées lors des courses ont ainsi permis d'améliorer la boîte de vitesse et l'essieu arrière de la BMW 328 de série. En outre, le moteur de course adopté en 1940 pour les Mille Miglia est équipé de vilebrequins renforcés dotés de neuf contrepoids, dont une masse centrale renforcée qui élimine les risques liés à la flexion. Grâce à ces améliorations et à d'autres mesures portant en particulier sur l'actionnement des soupapes, le moteur de course atteint désormais 6.000 tr/min, tandis que la puissance mesurée en conditions de test s'établit à 136 ch. Les modèles de série profitent également de ces améliorations : les expériences réalisées sur les vilebrequins de course se répercutent par exemple sur la conception du moteur de la première BMW de l'après-guerre, la 501, dont les vilebrequins sont eux aussi équipés de neuf contrepoids.

La motorisation de la 328 n'est pas son seul point fort, puisqu'elle offre également une tenue de route exceptionnelle pour son époque. Le secret réside dans le faible poids de la BMW 328, qui ne dépasse pas 780 kg. La prouesse est due à son châssis tubulaire, conçu par l'ingénieur Fritz Fiedler et breveté par BMW. Ce châssis est composé de deux tubes de section circulaire qui s'étendent des roues arrière vers l'avant, formant un A en se rejoignant presque au niveau du moteur, et sont reliés par des profilés rectangulaires. Léger et stable, ce châssis assure la suspension avant via des bras transversaux inférieurs et un ressort transversal supérieur, tandis que l'essieu arrière rigide est équipé de ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux. Le châssis tubulaire présente ainsi des avantages considérables par rapport aux lourds châssis en profilé, en forme de U, qui étaient généralement utilisés jusqu'alors.

Le succès de la 328 sur les circuits va pousser BMW à la rendre plus performante encore, en la déclinant en différentes versions de course : BMW 328 Touring Coupé, BMW 328 Coupé Kamm (version entièrement fermée) et la version Mille Miglia. Ceci a permis à la BMW 328 de triompher en sport automobile jusque dans les années 1950, s'inscrivant ainsi parmi les voitures de course les plus titrées de la longue histoire sportive de BMW.

Sur les 464 exemplaires construits, il n'en existe aujourd'hui plus que 200 de par le monde, dont environ 120 en Allemagne. Bon nombre d'entre elles concourent encore aujourd'hui lors de courses historiques. BMW Classic aligne également régulièrement les voitures

de sa collection sur la ligne de départ, la plupart du temps avec au volant des pilotes prestigieux. Ainsi, en 2003, le roi de Suède Charles XVI Gustave et le prince Léopold de Bavière ont conduit une BMW 328 Touring Roadster lors d'une nouvelle édition des Mille Miglia sous forme de rallye de régularité.

Au final, la réussite de la BMW 328 est due à l'ensemble des paramètres pris en compte lors de sa conception : une construction extrêmement légère, une répartition optimale du poids, des lignes aérodynamiques, une motorisation parfaitement adaptée et une tenue de route de haut vol, grâce à un châssis soigneusement étudié. Elle préfigure ainsi une nouvelle approche de la voiture, où la puissance ne mène à la victoire que si tous les paramètres sont pris en compte et l'efficacité portée à son maximum. Ce sont autant de qualités qui ont permis à la BMW 328 d'incarner les valeurs auxquelles la marque BMW se réfère encore aujourd'hui : dynamisme, esthétisme et haut degré d'innovation.





## 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.



Tél : 00 212 6 63 05 71 26 - [www.leadevents.ma](http://www.leadevents.ma)

par Lina Mouafak



## Softail Breakout 2013

Comme chaque année, Harley-Davidson nous présente ses nouveautés « surprise » de milieu de millésime. Première moto à l'honneur, le Softail Breakout dans sa version standard et non la CVO présentée il y a quelques mois. Du gros luxe pour une nouvelle machine, cela assoit tout de suite une réputation. L'engouement a été tel que le constructeur rend désormais le modèle plus accessible.

Il suffit donc de retirer tous les artifices du CVO. Voilà qui donne un style épuré à son maximum. Harley entend là mettre en valeur le cœur de la machine, qui reste le Twin Cam 103B de 1690 cm<sup>3</sup>. Ce dernier est monté dans un cadre rigide mais les vibrations seront limitées par des arbres d'équilibrage.

Au niveau esthétique, l'indémoudable style de Milwaukee est une fois de plus sublimé par la finition du moteur au revêtement en époxy noir, ainsi que par une multitude de caches chromés et de pare-chaleur noir brillant. Les jantes à 10 bâtons, les garde-boue tronqués, une fourche élargie et un réservoir (18,9 litres) bien fini donnent un ensemble réussi.

Très long, très bas, très épuré, le Breakout est une réinterprétation des « Gassers », de fameux dragsters des années 50 et 60. Lui avoir enlevé toute la panoplie CVO le rend plus viril. Avec le Breakout, nous revenons aux fondamentaux de la moto, en nous efforçant de mettre en valeur le moteur, la transmission et les roues.



Le Breakout compte sur ces attributs pour charmer les bikers et faire tomber les demoiselles.

Ce Softail adopte de toutes nouvelles jantes développées spécialement pour lui. Des roues « Gasser » de 21 et 18 pouces à 10 bâtons, dont la finition époxy noir brillant est apposée en alternance pour faire ressortir l'alu. Ne boudez pas votre plaisir de saisir l'intensité de ces détails, profitez de ces garde-boue tronqués au maximum, de cette bande de cuir sur le réservoir qui cache les soudures, de cet énorme pneu de 240 mm, de ce compteur minimaliste (mais complet) monté sur rehausseur, du cache chromé placé juste assez haut pour planquer les câbles et les prises d'air. Le souci du détail et de la finition est partout, avec en point d'orgue le moteur. Cœur palpitant et guttural, le bicylindre est peint en noir et recouvert de pièces chromées.



Le Twin Cam est ici la version 103B, autrement dit, il cube 1.690 cm<sup>3</sup>, est monté rigide dans le cadre, mais bénéficie d'arbres d'équilibrage pour limiter les vibrations. Très gras, son couple dépasse les 13 mkg à seulement 3 000 tr/mn. Son extrémité s'exprime par deux échappements peints eux aussi de chrome et de noir. Transmission par courroie et boîte à 6 rapports sont de coutume.

Alternant l'authentique et la modernité, la partie-cycle se compose d'un cadre de type « hardtail » faussement rigide, avec deux amortisseurs cachés sous le châssis, d'une fourche à l'angle très ouvert, d'un

unique disque de frein par roue. Quasiment invisibles, l'ABS et le « Security Package » sont montés en série. Alors enfourchez la selle de ce Harley qui n'est qu'à 660 mm du sol. Le pouf secondaire permet d'emmener madame et se détache facilement pour arborer fièrement une bad attitude. Rock à souhait et hardos sur les bords, profitez en !

# HARRY WINSTON

## Histoire de Tourbillon 4

Si le tourbillon incarne l'essence même de la complexité, tout commence pourtant par une idée remarquable de beauté et de simplicité. Avec la collection « Histoire de Tourbillon », la maison Harry Winston s'est lancée dans l'exploration du tourbillon et de ses évolutions à venir. Le dernier développement en date dans cette collection, Histoire de Tourbillon 4, poursuit l'aventure avec le même esprit d'inventivité qui caractérise les garde-temps Histoire de Tourbillon depuis leur création. Autrefois, un tourbillon doté d'une seule cage et tournant sur un seul plan suffisait. Mais les montres d'aujourd'hui, qui adoptent un nombre presque infini de positions différentes tout au long d'une journée, en appellent à une solution plus pointue.

Le cœur d'Histoire de Tourbillon 4 est constitué d'un unique oscillateur hébergé dans trois cages concentriques, chacune d'elle pivotant à sa propre vitesse, mais aussi selon un angle différent calculé en fonction des autres cages. La cage intérieure, qui abrite l'oscillateur et l'échappement, effectue une rotation toutes les 45 secondes. La cage intermédiaire effectue une rotation toutes les 75 secondes. Et la troisième, la cage externe, tourne à la vitesse d'une révolution toutes les 300 secondes. Une telle prouesse apparaît comme d'autant plus remarquable si l'on conserve bien à l'esprit que dans le cas d'une montre normale, une énorme précision est nécessaire pour alimenter l'oscillateur en puissance et lui permettre de battre de façon forte et régulière. Pour sa part, un tourbillon exige un degré de précision encore plus extrême, car le ressort moteur doit non seulement actionner le cœur de la montre, mais aussi les cages qui le protègent de la gravité. Triplez les cages et vous triplez la complexité du mécanisme de Histoire de Tourbillon 4, un garde-temps dont la mécanique accède à des sommets de raffinement rarement atteints.

Histoire de Tourbillon 4 a fait l'objet de modifications et d'améliorations poussées, jusque dans chaque aspect du mouvement, afin d'offrir des performances superbes et une précision stupéfiante. Histoire de Tourbillon 4 dispose ainsi de deux barillets à rotation rapide qui permettent un rendement énergétique supérieur, tout en occasionnant peu de frottement, et d'un tourbillon qui, en dépit de ses dimensions, est incroyablement léger et ne pèse que 1,57 gramme.

Le balancier est à inertie variable, pour éviter toute forme de perturbation que pourrait occasionner un organe régulateur traditionnel. L'inertie effective du balancier est contrôlée par des vis réglantes en or de 18 carats fixées dans la serge.

Pour que le mécanisme soit solide, léger et résistant à la corrosion, les platines et les ponts sont réalisés en titane. L'utilisation de ce matériau high-tech crée un contraste dynamique avec l'anglage de la platine principale et des ponts réalisé entièrement à la main. Ces composantes permettent également au garde-temps, grâce à la faible consommation d'énergie qu'engendre une construction si précise, de disposer





d'une réserve de marche de 50 heures.

De par sa nature profonde, Histoire de Tourbillon 4 est un concentré de précision magnifié par un design aussi spectaculaire que raffiné. Celui-ci rend hommage aux codes esthétiques traditionnels de l'horlogerie, tout en évoquant un style architectural à la pointe de la modernité. Disposées sur plusieurs niveaux, les cages du triple tourbillon sont dotées d'un indicateur de petite seconde qui rappelle les pales affûtées d'un avion à hélice. Couleurs sobres et contemporaines, configuration du cadran qui privilégie l'ouverture et met en exergue le mouvement, le ton est donné. Plus de 3.500 heures de travail minutieux ont été nécessaires pour développer Histoire de Tourbillon 4, et 400 heures supplémentaires ont été consacrées à tester et homologuer ce mouvement ultra performant. Il a fallu 160 heures aux horlogers les plus expérimentés pour assembler les 345 composants du mouvement qui ont ensuite pris place dans un superbe boîtier en or gris 18 carats poli, doté de la carrure, des arches, des cornes et de la lunette du tourbillon en Zaliu™, la signature Harry Winston reconnaissable entre toutes. Ce garde-temps exclusif qui cultive une forte personnalité est une édition limitée à 20 pièces. Pour ceux qui en feront l'expérience, il constitue le symbole vivant du champ infini des possibilités qu'Harry Winston se fait fort d'explorer, aux confins des territoires vierges que l'avenir du tourbillon laisse entrevoir.

# Trophée Hassan II de golf

Durant une semaine, les passionnés de golf avaient rendez-vous avec un événement mondialement renommé : le Trophée Hassan II de golf masculin, qui s'est tenu du 25 au 31 mars au Golf du palais royal à Agadir, sous le Haut Patronage de Sa Majesté le Roi Mohammed VI et la Présidence effective de Son Altesse Royale Le Prince Moulay Rachid. Inscrit au calendrier de l'European Tour depuis 2010, le Trophée Hassan II accueillait cette année le Français Raphael Jacquelin, l'Irlandais Michael Hoey (vainqueur de l'édition précédente), l'Italien Francesco Molinari, l'Espagnol Gonzalo Fernandez-Castano, ainsi que les Marocains Faycal Serghini, Younes El Hassani, et Mustapha El Mouass

Le Trophée Hassan II de golf est devenu en quarante ans d'existence un rendez-vous annuel des joueurs de renommée mondiale, qui fait du Maroc une destination golfique de choix, dotée de parcours de haut niveau.

Le tournoi a été créé en 1971 sous l'impulsion de Feu Sa Majesté Hassan II, lui-même un grand passionné de golf. Il a depuis contribué, grâce notamment à la couverture médiatique dont il bénéficie, à donner un nouveau souffle au tourisme national, du fait que le



golf, dont le nombre d'amateurs est en augmentation et le tourisme, l'un des moteurs de croissance et de développement de l'économie marocaine, sont deux secteurs indissociables.

Après la compétition pro/am, place aux golfeurs professionnels. Pour sa 40e édition, le Trophée Hassan II compte au tableau 138 joueurs de 23 nationalités incluant des têtes d'affiche du top 10 européen.

Le 40e Trophée Hassan II s'est disputé du jeudi au dimanche en quatre tours de stroke play, avec un « cut » après 2 tours, qualifiant les 65 meilleurs joueurs et ex aequo.

Le grand vainqueur de cette édition est Marcel Siem, qui a dominé le Trophée Hassan-II de la tête et des épaules en terminant chaque journée en tête.



L'Allemand de 32 ans signe un troisième succès sur l'European Tour, moins d'un an après son titre acquis à l'Open de France. Cette victoire devrait suffire à Siem pour rentrer dans le Top 50 mondial et se qualifier pour le Masters d'Augusta, même s'il faudra attendre le résultat du Shell Houston Open pour définitivement valider son billet. L'Anglais David Horsey, qui partageait la dernière partie aux côtés du golfeur de Düsseldorf, termine deuxième à trois coups, aux côtés du Finlandais Mikko Ilonen, au coude à coude avec Siem pendant neuf trous, avant de craquer sur son parcours retour.

Il y a lieu de rappeler qu'au même moment se disputait sur le parcours du prestigieux Golf de l'Océan la 19e édition de la Coupe Lalla Meryem, épreuve incontournable de l'European Ladies Tour.

*Le Trophée Hassan II de golf est devenu en quarante ans d'existence un rendez-vous annuel des joueurs de renommée mondiale, qui fait du Maroc une destination golfique de choix, dotée de parcours de haut niveau.*





## COHIBA

### Siglo IV

Quand on pense aux cigares cubains, au « top » des marques de cigares, on pense souvent aux cigares Cohiba Siglo. Voyez pourquoi Cohiba retient toujours cette réputation, avec le Siglo IV.

*Le bolivar Royal Coronas est un robusto drapé dans de belles capes et qui a fière allure. Il n'a peut être pas la puissance qu'on lui attribue souvent, mais qui est de fait tout en rondeur.*



L'apparence est comme toujours très soignée, avec une cape parfaite. La bague emblématique, avec ce jaune tranché de noir à damier est originale. Le cigare est lourd en main, souple au toucher

À cru, le cigare procure des saveurs bien cubaines (cuir, herbe sèche, tabac fermenté), qui promettent une dégustation de bon niveau.

À l'allumage, les premières bouffées sont incroyablement goûteuses. On retrouve toutes les saveurs des bons cigares (cuir, vanille, noisette, fougère, humus, tabac suave), avec un côté moelleux et très rond dès le début. Le tirage est bon et la fumée bien bleutée, ce qui est très agréable.

Passé 1 cm, le cigare se fait plus corsé, avec une pointe poivrée et quelques épices fines (piment, muscade). La fumée est envahissante et très odorante, sans être agressive pour les yeux. La dégustation est délicieuse,

avec un renforcement de noisette et des notes pâtisseries (pain grillé, brioche), très crémeuses en bouche. C'est sûrement le petit effet de la fermentation de 3 ans en fût de chêne qui révèle ce côté fondu et puissant à la fois.

Au 2e tiers, le cigare reste dans la même lignée aromatique, avec un peu plus de caractère. Pas d'agressivité, au contraire, la fumée est douce et très goûteuse.

Arrivé à l'approche du 3e tiers, c'est de nouveau un festival de saveurs cubaines avec de surcroît un effet très rassasiant et du poivre par moment.

Le Cohiba Siglo IV fait partie des grands classiques que tout bon fumeur de cigare doit un jour goûter, très riche, rond et suffisamment puissant pour passer un bon moment de dégustation.

par Hicham Rehane

## SONY XPERIA

### Mieux que le Galaxy S4 et que l'iPhone 5 ?

Dans le marché très concurrentiel du smartphone, Sony montre son savoir-faire et sa maîtrise en termes de communication. Un mois après la sortie de l'Xperia Z, la marque japonaise annonce la sortie prochaine sur son site Internet de deux nouveaux modèles, les Xperia SP et Xperia L. Le géant nippon entend ainsi agrandir la gamme de son modèle phare, pour proposer une alternative solide aux produits d'Apple et de Samsung. Que vaut le Xperia SP ? Sony annonce un téléphone fait pour « des loisirs haute définition dans une conception haut de gamme » et n'y va pas de main morte dans la présentation du produit : « L'écran Reality Display est alimenté par le moteur Mobile BRAVIA®2. Vous obtenez par conséquent des images à la qualité incomparable, des couleurs vibrantes et les contrastes inégalés qui sont la marque de fabrique des téléviseurs Sony » écrit le constructeur. En réalité, les caractéristiques smartphone sont moins impressionnantes que celles du Xperia Z qui propose un écran 5 pouces de 16 millions de couleurs, 1920x1080 pixels. Le Xperia SP, est moins puissant, et ne propose qu'un écran de 4,6 pouces avec une résolution de 1280x720 pixels. L'appareil photo est aussi moins performant que celui du Xperia Z, mais son gros avantage est sa batterie, qui offre au smartphone plus d'autonomie (presque 19 heures en communication).

Quant au Xperia L, il s'agit en réalité d'un smartphone de moyenne gamme, avec un écran de 4,3 pouces, 854x480 pixels, doté d'un processeur Qualcomm MSM8230 1 GHz. Pour l'heure, les prix du Xperia SP et de l'Xperia L n'ont pas été communiqués.

De fait, le produit phare, haut de gamme de Sony, demeure le Xperia Z vendu 649 euros. Il est le grand concurrent de l'iPhone 5 et du Galaxy S4. En réalité, Apple semble déjà dépassé en comparaison du dernier produit de Samsung, comme nous le précisons dans un comparatif détaillé entre l'iPhone 5 et le Galaxy S4. L'Xperia Z joue dans la même catégorie que le Galaxy S4. Mais le smartphone de Sony apparaît plus ergonomique, avec un design plus abouti, tout en offrant une meilleure protection contre la poussière.



## CHROMEBOOK PIXEL

### A quoi ressemble l'ordinateur de Google ?

Le géant américain Google a décidé de frapper un grand coup en déclarant une nouvelle guerre commerciale à Apple. Après s'être positionné sur le marché du smartphone et de la tablette avec sa série Nexus, Google lance désormais le Chromebook Pixel, un ordinateur portable très haut de gamme, annoncé comme le grand concurrent du MacBook. Commercialisé en ligne via Google Play aux Etats-Unis et en Angleterre pour 1299 dollars, l'ordinateur présenté le 21 février attire l'attention de tous les spécialistes high tech.

Que réserve Chromebook Pixel ? D'abord un écran tactile d'une très grande résolution, qui offre la meilleure qualité jamais obtenue sur un portable promet Google. Ensuite, une rapidité d'usage très élevée, ce à quoi s'ajoute un espace de stockage énorme pour un tel outil, puisque Google offre un téraoctet d'espace sur son service en ligne Google Drive. Le géant du Net devrait séduire beaucoup de monde avec son PC, mais le vrai challenge sera désormais de le diffuser et de le vendre aussi largement que possible. Google préparerait pour cela une ouverture prochaine de boutiques physiques pour commercialiser ses produits.



## RENAULT TWIN'Z CONCEPT

### La future mini-citadine au losange

Renault a profité du salon du mobilier de Milan pour dévoiler sa nouvelle Renault Twin'Z Concept. Cette étude de style colorée et toute en rondeur préfigure la future mini-citadine électrique de la marque. Développée en collaboration avec le designer britannique, Ross Lovegrove, la Twin'z associe design organique et technologie de pointe.



## BLACKBERRY Z10

### Découvrez la fluidité grâce à BlackBerry Flow

Le Z10 marque le retour du canadien après une longue traversée du désert. Techniquement, pari gagné avec un écran ultra-lumineux et une batterie qui tient la route. L'interface est innovante, fluide et agréable. Le design, fortement inspiré de l'iPhone, est réussi. La prise en main est bonne et les nombreuses fonctionnalités (Flow, Hub, Balance, clavier prédictif, photo, etc.) sont vraiment utiles et performantes. Quelques points faibles tout de même : l'insuffisance criante d'applications (« à peine » 70 000) et un système encore un peu « jeune ». Reste la vraie question : ce bijou destiné aux pros mais pas que, permettra-t-il à BlackBerry de reprendre l'avantage ?



# Évasion de rêve

par Lina Mouafak



Prendre le volant d'une voiture de sport et rouler à une vitesse folle sur l'un des circuits les plus sensationnels de Belgique, vous en avez toujours rêvé? Passez désormais à l'action et partez à la découverte du circuit de Zolder, un circuit comptant dix virages répartis sur un peu moins de quatre kilomètres. Il a vu passer la quasi-totalité des disciplines de sports moteurs, avec en point d'orgue les Grand Prix de Formule 1. L'histoire du Circuit Zolder est très riche et mouvementée. Cette année, le circuit flamand fête ses 50 ans !







En effet, les origines du seul circuit flamand se situent autour des années 60 du dernier siècle. Depuis longtemps déjà, le club de motards local concentrait ses activités autour de Zolder. Il a décidé un jour qu'il était grand temps de trouver un emplacement approprié pour organiser des courses de vitesse. En 1961, le circuit de Terlaemen a été mis sur pied et bientôt, les plans pour étendre le trajet ont pris forme.

C'est ainsi qu'a été créé le circuit de Zolder, aussi connu sous le nom de circuit de Terlaemen. Situé à Heusden-Zolder en Flandre, long de 3,977 km, il comprend 10 virages.

Construit en 1963, Zolder a accueilli à dix reprises le Grand Prix de Formule 1 de Belgique dans les années 1970 et 1980. Zolder est probablement mieux connu pour être le circuit sur lequel Gilles Villeneuve a perdu la vie pendant les qualifications du Grand Prix, en 1982. Cet événement a été le déclencheur de l'abandon du circuit flamand. Le Grand Prix de Belgique sera disputé encore la saison suivante sur ce circuit, puis déménagera vers le circuit de Spa-Francorchamps.

Le circuit de Zolder a aussi accueilli à deux reprises, le Championnat du monde de cyclisme sur route en 1969 et 2002 et le Championnat du monde de cyclo-cross en 1970 et 2002.

Depuis, le circuit de Zolder accueille une manche du championnat World Series by Renault, ainsi que le championnat national GT Belcar, incluant les 24 Heures de Zolder.

Au début de l'année 2006, le circuit a subi quelques adaptations pour augmenter la sécurité et du 24 au 26 août 2007, il a accueilli l'unique Grand Prix de Belgique de Champ Car. En 2010 et 2011, une épreuve de FIA GT1 y a été disputé.

Si vous visitez le circuit, les possibilités sont multiples, depuis l'initiation aux techniques de conduite et de course jusqu'à l'apprentissage des pièges du circuit. C'est possible soit au volant de votre propre véhicule,



soit d'une voiture louée et pourquoi pas, d'un vrai bolide de compétition ! Bon d'adrénaline garanti lorsque vous prendrez place dans un taxi drive, arrimé en toute sécurité aux côtés d'un pilote professionnel. Les plus chevronnés pourront peaufiner leurs techniques de compétition dans l'école de racing ou de drift. Vous pourrez également accéder au Pit Lane, l'endroit où seules les équipes officielles sont autorisées à pénétrer lors des grandes compétitions et y admirer les bolides présents. Le circuit de Zolder célèbre aussi cette année jusqu'au mois de janvier 2014 son demi-siècle d'existence,

un cap célébré par la publication (en français et en néerlandais) d'un livre exceptionnel, « 50 Ans Circuit Zolder ». Une véritable mine de 260 pages de récits, d'anecdotes et de photos, la plupart inédits. Cet ouvrage évoque cinq décennies de courses et la vie de ce parcours asphalté de 4 km, à partir des pilotes, collaborateurs et officiels ayant marqué ce site de leur empreinte. Quelques journalistes de renom ont prêté leur concours à la mise en forme de tous ces témoignages. Ils ont été souvent à la base des carrières de nombreux pilotes ou de l'organisation de meetings et de championnats belges, comme le Belcar. Grâce à leur contribution, le lecteur pourra enfin se projeter dans les coulisses.



par Antoine Delmas

# Roy Lichtenstein

## 1923 New York( USA )

Roy Fox Lichtenstein, né le 27 octobre 1923 à Manhattan, New York<sup>1</sup> et décédé le 29 septembre 1997 à Manhattan, est un des artistes les plus importants du mouvement pop art américain.

Ses œuvres s'inspirent fortement de la publicité et de l'imagerie populaire de son époque, ainsi que des « comics » (bandes-dessinées). Il décrira lui-même son style comme étant « aussi artificiel que possible ».

En 1996, Lichtenstein crée le logo de DreamWorks Records et un logo pour Pro-Choice<sup>1</sup>.

Il meurt à la suite d'une pneumonie en 1997 au New York University Medical Center. On estime qu'il laisse au total 4 500 œuvres en circulation dans le monde.

### ROY LICHTENSTEIN

739 Washington Street New York NY 10014  
Tel 212 255 4570 Fax 646 217 3023





# Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



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

## Bulletin d'abonnement

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

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

### MES COORDONNÉES

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

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

E-mail : .....

### MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH  2 ans : 450 DH

Gentlemen  
DRIVERS

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

# 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 CO<sub>2</sub>.

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 :** Itakar Marjif - Angle Bd. Zeikouré Bd. Badim Koudiri - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96 - Itakar Mandarona : 300, Lot. 9, Route Sidi Madrouf - Tél. : 05 22 78 60 02  
**Réseau Fiat :** Casablanca : Monza Motors : 117 bd Emiré Zola - Tél. : 05 22 31 63 02/05 22 31 59 02 - **Robot :** GMD - Av. Hassan II, Lot. 9 (ex Vina), Route de Casablanca - Tél. : 05 37 29 31 57  
**Marrakech :** Auto Hall Marrakech : Imm. Manar, Route de Casablanca - Tél. : 05 24 44 75 15/05 24 44 84 22 - **Mohammedia :** Liza 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 :** Jaff Lestor Automobile - Tél. : 05 23 34 05 32 - **Kenitra :** Venica Motors - Tél. : 05 37 37 65 89.



**Au-delà des limites.**

## **La nouvelle 911 GT3.**

Quoi de plus exaltant aujourd'hui, pour un sportif passionné, que de s'aventurer aux confins de l'extrême... Le seul « territoire » qui reste encore vraiment à explorer. Or notre goût pour les hautes performances n'a pas de limite, et nos expéditions démarrent précisément là où s'arrêtent celles des autres. La nouvelle 911 GT3 vous invite à franchir de nouvelles frontières, à la recherche du centième de seconde qui fera toute la différence.

**PORSCHE**  
INTELLIGENT  
PERFORMANCE



**PORSCHE**

**Centre Porsche Maroc**  
Centrale Automobile Chérifienne  
66, Boulevard Moulay Slimane  
Ain Sebaâ - Casablanca  
Tél. : 05 22 34 87 50 / 05 22 67 53 06  
Site internet : [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)  
e-mail : [l.roix@porsche.ma](mailto:l.roix@porsche.ma)