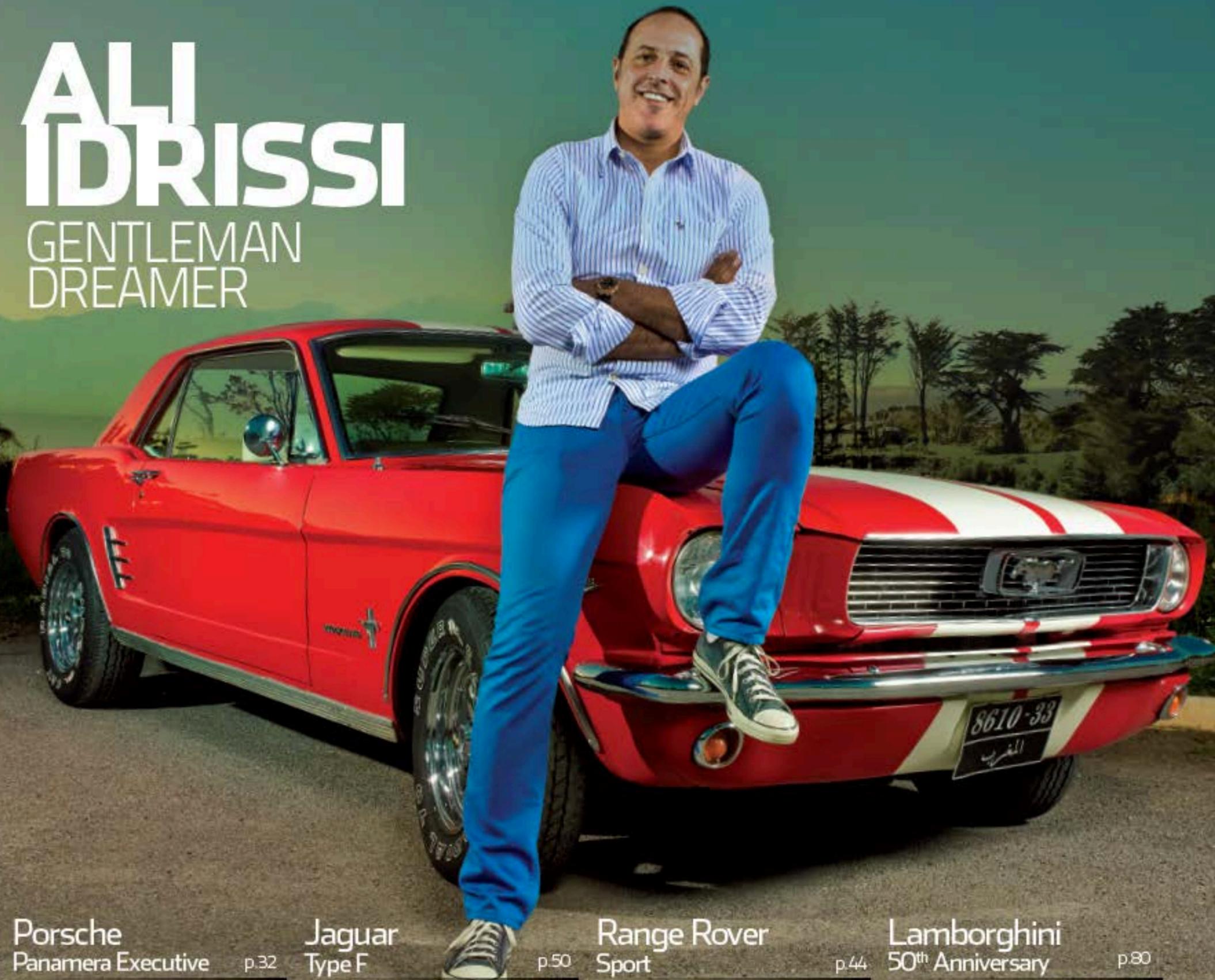


Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

ALI IDRISSI

GENTLEMAN
DREAMER



Porsche
Panamera Executive p.32

Cure d'amphétamines

Jaguar
Type F p.50

Le renouveau du style anglais

Range Rover
Sport p.44

Classe Premium

Lamborghini
50th Anniversary p.80

Tauromachie à l'italienne





Le pouvoir des contradictions.

Nouvelle Porsche Panamera.

Une voiture de sport de rêve, qui soit également parfaite pour la conduite au quotidien ? Autant essayer de concilier l'inconciliable. Mais les modèles Panamera se jouent des paradoxes. Et en s'appuyant justement sur le pouvoir des contradictions, ils donnent vie à quelque chose d'unique : une Porsche... pour tous les jours.



PORSCHE

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

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE

Édito



Ahmed Kseibati

Le printemps marocain.

Lorsque des mastodontes de l'économie nationale décident de prendre des cartes aussi prestigieuses que Ferrari et Maserati, lorsque des investisseurs émiratis décident d'investir lourdement dans le secteur automobile marocain, en s'offrant l'un de ses fleurons, il faut le dire haut et fort, oui, nous sommes bien l'exception, sur le pourtour méditerranéen . Ces performances sont visibles dans tous les secteurs du tissu économique du pays, qui malgré une conjoncture mondiale défavorable et très morose, arrive à drainer des investisseurs du monde entier. Notre printemps à nous, c'est celui de la croissance et des réalisations, sous l'œil bienveillant de Sa Majesté Mohammed VI.

Revenons cependant à notre gentleman « dreamer » de ce mois, Ali Idrissi, qui représente à mon humble avis l'archétype parfait du gentleman, à travers tout d'abord sa prestance et sa générosité, mais aussi son amour inconditionnel de l'automobile et la patience avec laquelle il réalise, un à un, tous ses rêves. Il y a aussi, dans ce numéro, trois dossiers phares, autour de la nouvelle Panamera turbo, de la nouvelle Jaguar F type et de la nouvelle Range Rover Sport, de quoi vous donner le tournis ! Nous espérons que vous voudrez bien nous excuser, chers lecteurs, de vous imposer un tel vertige.

Bonne lecture donc, Gentlemen.

Sommaire

06 **Motors**

- 06>08 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine/Youssef Bennour
10>16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine/Youssef Bennour
18>20 **Essai** Renault Captur par Amal Razine
22>25 **AutoConcept** Hyundai HND-9 par Youssef Bennour
26>30 **AutoException** Lamborghini Aventador 50 Anniversario par Youssef Bennour
32>37 Panamera Turbo Executive : Cure d'amphétamines par Youssef Bennour
38>43 Mercedes E63 AMG : Cure de jouvence par Amal Razine
44>49 Range Rover Sport : Classe Premium par Youssef Bennour
50>54 Jaguar Type F : Le renouveau du style anglais par Amal Razine
56>59 **AutoNouveautés** VW Golf VII : Une Golf pour tous ! par Amal Razine
60>63 Ford Cmax : Le SUV technophile par Youssef Bennour



60 **Entretien du mois Ali IDRISI**

>78 Gentleman Dreamer par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 80>89 **AutoLégende** Lamborghini : Tauromachie à l'italienne par Hamid Benmaarouf
90>91 **MotoException** Honda Goldwing F6B par Lina Mouafak

92 **L'Homme**

- 92>93 **Montres Panerai** Luminor Submersible 1950 par Lina Mouafak
94>95 **Hôtel & Resort** Lancement de Nickel au Mazagan par Lina Mouafak
96>97 **Sport d'élite** Jnan Amar Polo Challenge par Lina Mouafak
98>99 **Sport d'élite** Les régates royales par Lina Mouafak

100 **Lifestyle**

- 100>101 **Cigare** Partagas 8-9-8 par Antoine Delmas
102>103 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
104>107 **Evasion** Autodromo Linas-Montlhéry par Lina Mouafak
108>109 **Art** François Bruere 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^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931

www.gentlemendriversmag.com

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



80

26



92



60



44



38



100



50



90

32



Casa Motards 2013

Une initiative des «Aigles de l'Atlas»

La première édition de Casa Motards, une concentration internationale de motards, qui avait pour thème « Maroc Couleurs du Monde » s'est tenue du 26 au 28 avril dernier dans la capitale économique. L'évènement qui a rassemblé plus de 2.000 motards du monde entier a su attirer les fans des deux roues grâce à différentes animations. En effet, l'organisation avait prévu un show assuré par des motards professionnels et sportifs de haut niveau, des bike shows, des expositions de motos de collection et d'autres neuves, sans oublier des spectacles de chant et de danse assurés par des troupes folkloriques représentant différents pays du monde arabe. Pour ceux qui ont fait le voyage, venant d'autres villes et même d'autres pays, un bivouac a été mis en place pour ceux qui voulaient passer la nuit sur place. Parmi les animations, les ateliers de sensibilisation à la sécurité routière animés par différentes associations étaient là pour rappeler l'importance de se munir d'un équipement adéquat et de respecter le code de la route, pour ne pas écorcher davantage l'image des deux roues.



Vivo Energy Maroc

Collaboration renforcée avec le CNPAC

Toutes les entreprises responsables ont fait de la sécurité routière leur cheval de bataille. C'est tout naturellement le cas de Vivo Energy Maroc, qui vient de renforcer sa collaboration avec le Comité national de préventions des accidents de la circulation (CNPAC). S'étalant sur 3 ans, l'accord qui a été signé en présence du ministre de l'Équipement et du transport, du secrétaire permanent du CNPAC et du directeur général de Vivo Energy Maroc, permettra aux différentes parties de prendre part aux projets de prévention et d'éducation à la sécurité routière du CNPAC. Dès sa signature, cette collaboration s'est

concrétisée par l'organisation d'un séminaire sur la somnolence au volant, le 20 avril dernier pour rappeler qu'elle est à l'origine de plusieurs accidents mortels alors que cela peut être évité par de simples réflexes. Vivo Energy Maroc et le CNPAC préparent des actions d'éducation routière dans trois régions du Maroc et comptent également sur la distribution de Flyers dans les stations du réseau pour mener à bien ses campagnes de sensibilisation.



Dacia Sandero

Retour d'un best-seller

Si elle a toujours été dans l'ombre de la Logan, la Sandero réalisait toutefois des chiffres impressionnants sur notre marché et cela repartira de plus belle avec la seconde génération, qui vient d'être lancée sur notre marché. Avec un look revu, une finition améliorée et de nouveaux équipements, elle a eu droit à un lancement en grande pompe à la SOMACA, en présence du ministre de l'Industrie, Abdelkader Aâmara. Plus en rondeur, elle signe une certaine montée en gamme, qui plaira au public et que nous avons eu l'occasion de voir de plus près lors des essais de presse, organisés à Marrakech. La Sandero 2e du nom fait la part belle aux équipements dès le milieu de gamme avec, notamment, les commandes au volant de l'autoradio, l'interface bluetooth ou encore le régulateur-limiteur de vitesse. Du côté des options, les Marocains pourront opter pour le Media Nav ou encore la sellerie cuir. Ambitieuse, certes, la franco-roumaine a tout de même gardé les pieds sur terre avec des tarifs pratiquement inchangés, démarrant à 79.900 DH.



LE RANGE ROVER NOUVELLE GÉNÉRATION

Evolution audacieuse d'une ligne mythique, le Range Rover nouvelle génération est le plus raffiné et le plus performant jamais conçu.

landrover.ma



ABOVE AND BEYOND



Smeia importateur exclusif 47, boulevard Ba-Hmad 20300 Casablanca 05 22 40 07 00/01
Réseau Smeia: Casablanca: Smeia 05 22 40 07 00/01 - Rabat: Ryad Auto-Groupe
Smeia 05 37 71 62 00 - Tanger: Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40 - Marrakech:
Smeia Marrakech 05 24 32 72 32 - Agadir: Soutra 05 28 84 74 28/29

Land Rover MENA

Golf 7 Disponible chez la C.A.C



L'importateur exclusif de Volkswagen au Maroc, la CAC, a lancé la commercialisation de la 7e génération du best-seller de la marque, la Golf. Celle-ci arrive en étant auréolée de nombreux titres et pas des moindres. Le dernier est celui de « la voiture mondiale de l'année 2013 ».

La compacte allemande, qui s'est dévoilée au public la première fois en septembre dernier, arbore une esthétique légèrement différente de sa devancière. Il y a lieu de noter que la poupe et la proue reprennent grosso modo le nouveau langage stylistique de la marque.

La nouvelle VW Golf 7 est commercialisée au Maroc avec une seule motorisation diesel pour le moment. Il s'agit du moteur diesel 2.0 l TDI qui développe 110 ch. Cette motorisation, couplée à une boîte à vitesse manuelle 5/6 rapports ou à une boîte DSG, est déclinée en 4 finitions : Trendline, Highline, Caratline et Caratline Plus. Quant aux tarifs, ils débutent à 235.000 DH et plafonnent à 345.000 DH. Enfin, il sied de noter que pour la première fois, la CAC propose la Volkswagen Golf 7 avec une garantie de 3 ans ou 90.000 km.

Audi A3 Sportback Lancement au Maroc

Dans la stratégie commerciale d'Audi, la A3 est considérée comme une pièce maîtresse. En effet, depuis le démarrage de sa production, la compacte aux anneaux a représenté plus de 20% des ventes totales de la marque.

La nouvelle A3 Sportback, qui vient de faire son entrée sur le marché national, ne dévie pas de cette trajectoire à succès. Arborant des lignes à la fois plus racées et plus sportives, la nouvelle A3 se distingue par des flancs accentués par une très nette ligne Tornado, qui court le long des fenêtres et par une ligne dynamique qui s'élance au bas des portières. À l'intérieur, l'habitacle est une synthèse entre

élégance et fonctionnalité, tandis que la qualité de finition atteint comme d'habitude des sommets chez la marque allemande.

La nouvelle génération de l'A3 Sportback se caractérise également par un espace plus généreux, non seulement pour les occupants, mais aussi en termes de volume de chargement. Sous le capot, la nouvelle Audi est proposée au Maroc en deux motorisations diesel. Le 2.0 TDI 150 ch dotée d'un couple maximal de 320 Nm. Plus frugal, le moteur 1.6 TDI consomme, quant à lui, en moyenne seulement 3,8 l/100 km, avec des émissions à 99 g de CO₂/km. Côté transmission, le nouveau cru a recours à la boîte de vitesses S-tronic à double embrayage.

Côté sécurité, une foultitude de systèmes d'assistance est proposée en option, tels que l'Audi Active LaneAssist pour corriger les éventuels écarts de trajectoire ou l'Audi SideAssist, pour éviter tout risque en cas de déboîtement. Enfin, la compacte aux anneaux est proposée à un tarif oscillant entre 299.000 et 405.000DH.



L'iPhone bientôt indispensable ?

L'iPhone est de plus en plus présent dans les voitures. Nombreuses sont celles dont la prise USB est compatible avec le smartphone d'Apple, idem pour la connexion Bluetooth qui permet de lire via l'autoradio les fichiers musicaux stockés dans sa mémoire. Certains constructeurs l'intègrent même déjà au sein de leur système multimédia. Mais Apple veut aller plus loin et faire de l'iPhone un véritable compagnon pour toutes les voitures équipées du Bluetooth. La marque à la pomme a en effet déposé, plusieurs brevets qui transforment un téléphone (ou un baladeur) sous iOS en véritable télécommande pour l'auto. Ces brevets décrivent la possibilité de retrouver grâce à l'iPhone sa voiture sur un parking, d'être guidé vers elle, de régler le stationnement et, lorsqu'on s'approche de la voiture, de l'ouvrir automatiquement voire même de la mettre en route. Il faut pour cela que les places ou les allées de ce parking soient équipées de capteurs adéquats qui transmettront les données. Ce peut être ses caméras qui déterminent l'emplacement de la voiture et l'indiquent à son propriétaire, via l'écran de l'iPhone.

Samsung GALAXY S4

Life companion



Noir | Blanc



Toyota Affichage des feux tricolores



Le constructeur automobile japonais vient de dévoiler un dispositif de sécurité permettant de sécuriser les intersections en ville. En effet, les voitures Toyota auront la possibilité de détecter les feux rouges, panneaux de stop et même les piétons présents sur la chaussée. Baptisé ITS pour Intelligent Transport System, il aura pour première mission de détecter les feux rouges et panneaux de stop grâce à des émetteurs placés au niveau de l'intersection et qui indique la couleur du feu en place ou encore la présence d'un Stop. Un récepteur placé sur la voiture analyse ce message et, en cas de vitesse excessive et le conducteur reçoit une alerte visuelle et sonore. La deuxième vocation de ce système est plus axée vers le piéton à condition que celui-ci soit muni par son téléphone portable pour émettre les signaux et pour que le conducteur puisse être alerté visuellement et par un bip sonore. Aucune date n'a encore été communiquée concernant l'adoption de ce système dans les véhicules de série de la marque, puisqu'il est toujours en phase expérimentale.

McLaren célébrera ses 50 ans à Goodwood

Pour célébrer son cinquantenaire en grande pompe, le constructeur McLaren a choisi le cadre féérique du festival de Goodwood. Nouveautés, célébrations, exposition de modèles exceptionnels d'hier, d'aujourd'hui ou de demain, l'édition 2013 du festival constituera sans nul doute un grand cru. Le constructeur anglais, devenu depuis quelques années également constructeur de voitures de sport pour la route, promet de montrer pour l'occasion les voitures les plus marquantes de son histoire en course, même s'il ne révèle pas encore leur identité. Il faut s'attendre donc à revoir de nombreuses Formule 1, notamment celles qui ont permis à McLaren de décrocher des titres avec Porsche, Honda ou encore Mercedes.

L'ensemble de ces voitures de course sera présenté aux

côtés de la MP4-12C GT Can-Am Edition, dévoilée au mois de novembre dernier. Celle-ci est réservée à un usage sur piste et sa production est limitée à trente exemplaires.



Porsche 911 Place à la Turbo et Turbo S

La 911, a habitué ses adeptes, depuis 50 ans maintenant, à dévoiler, au fur et à mesure ses différentes versions. La 991 n'échappe, évidemment pas à la règle et le moment était venu de présenter la Turbo et la Turbo S à un public qui les attendait de pied ferme, depuis l'apparition de cette nouvelle génération du modèle mythique de Porsche. Présentant une aérodynamique particulièrement travaillée avec un spoiler avant actif et un aileron rétractable discret, elle a vu sa voie arrière élargie de 28 mm par rapport à la 991 Carrera 4. Sous le capot arrière, le célèbre flat-six 3.8 bi-turbo développe 520 ch pour la version standard et 40 ch de plus sur la turbo S. Il est systématiquement associé à la boîte PDK 7 rapports pour signer les meilleurs chronos, avec un 0 à 100 km/h en 3,2 s pour la Turbo et 3,1 s pour la S. Une configuration qui permet à la nouvelle Turbo S de tourner en moins de 7mn 30 s sur la boucle Nord du Nürburgring.



Le duo de choc !



YARIS suréquipée
129 000* dhs



AVENSIS Diesel
239 900* dhs



Alliant élégance et robustesse, mariant confort et performance, Toyota innove en permanence pour vous offrir des véhicules d'exception à prix choc ! Découvrez dès à présent la plus coquette des citadines, la Yaris suréquipée avec Lecteur multimédia à écran tactile, Bluetooth, caméra de recul, jantes aluminium, et feux antibrouillard à 129 000 Dhs seulement. L'Avensis diesel, référence des berlines vous attend également avec une offre ultime à 239 900 Dhs seulement.

*Prix de vente public hors peinture métallisée et frais d'immatriculation



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



ToyotaDuMarocOfficiel

Today
Tomorrow
Toyota

208 T16 pour le Pikes peaks



Pour participer à la mythique course de côte Pikes Peak, Peugeot a sorti l'artillerie lourde. Une 208 T16 qui nous rappelle la 205 T16 et ses prouesses en rallye. Pour enterrer la concurrence, Peugeot Sport prépare un moteur d'une puissance de 875 chevaux ! Il s'agit d'un V6 à double turbo issu de l'endurance et de la Courage Pescarolo de l'époque où Peugeot soutenait l'équipe sarthoise. Cette cavalerie est destinée à propulser une auto dont le poids ne dépasse guère les 875 kg. Cela revient à un rapport poids-puissance théorique démentiel d'un cheval par kilogramme. Théorique car, avant même le départ, certaines mécaniques peuvent perdre près de 30 % de leur puissance en raison de l'altitude, le départ étant donné à 2.865 m.

Pour optimiser le comportement routier de la bête, la répartition des masses autour du châssis tubulaire a été peaufinée et le moteur est ancré en position centrale arrière, comme sur les fameuses Groupes B des années 80 ou les prototypes d'endurance. La 208 T16 Pikes Peak présente d'ailleurs un lien de parenté avec la 908 qui a remporté les 24 Heures du Mans. La voiture de Sébastien Loeb lui emprunte de nombreux éléments, comme ses trains roulants, ses freins ou encore certains éléments aérodynamiques comme la prise d'air qui alimente le moteur ou encore le spectaculaire aileron de deux mètres issu de la première 908 HDi FAP.

Ainsi, la 208 T16 Pikes Peak sera, le 30 juin prochain, l'une des voitures les plus extrêmes sur cette course très spécifique, qui se déroule dorénavant entièrement sur un parcours asphalté.

VW Une nouvelle boîte et de nouveaux Diesel hautes performances

En marge du 34^e Symposium international du moteur de Vienne, Martin Winterkorn, président du groupe Volkswagen, a déclaré que le groupe travaillait sur une

nouvelle boîte et de nouvelles mécaniques Diesel hautes performances. Cette nouvelle famille de TDi sera capable d'offrir une puissance de 100 kW par litre de cylindrée, notamment grâce à une distribution variable et à un système d'injection dont la pression pourrait atteindre 3.000 bars.

De plus, le président a également indiqué qu'une nouvelle boîte DSG était en préparation et qu'elle disposerait de dix rapports pour améliorer davantage les consommations et réduire les émissions de CO₂ de 15%.

Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse Une version WRC

Récemment, la Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse avait battu le record du monde de vitesse pour un cabriolet de série avec une pointe à 409 km/h. Du coup, le constructeur franco-allemand a décidé de profiter du Salon de Shanghai pour dévoiler une édition limitée de son véhicule, en hommage à ce record.

Baptisée WRC, pour World Record Car, cette Grand Sport Vitesse reste similaire au modèle déjà existant, même si quelques changements esthétiques font leur apparition. Uniquement disponible dans une livrée noire et orange arancia, elle se distingue également par quelques pièces en carbone, comme le bouchon du réservoir. On retrouve également cette couleur bi-ton à bord avec une sellerie noire, adoptant des surpiqûres en orange. Du cuir, Bugatti en offre également pour les garnitures de porte. La firme alsacienne prévoit, par ailleurs, une plaque de seuil de porte reprenant le nom de cette série limitée.

Si extérieurement cette version n'apporte pas de changement, sous le capot, il en va de même. On retrouve le W16 développant la puissance maximale de 1.200 chevaux, qui a permis au cabriolet de battre le record du monde. Une cavalerie qui permet d'expédier l'exercice du 0 à 100 km/h en seulement 2,6 secondes.

Produite à seulement huit exemplaires, la Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse WRC sera vendue 1,99 million d'euros hors taxes.



Sponsor officiel de



Continental 

Le pneu de technologie allemande.



Le profil parfait qui
vous correspond.

ContiSportContact™ 5 P

Tandis que vous vivez votre vie à pleine vitesse, nous faisons en sorte que vous puissiez en profiter sans prendre de risques. Le pneu ContiSportContact™ 5 P a été conçu pour une conduite sportive et une direction précise. Il permet au véhicule de réaliser son plein potentiel sur la route avec une adhérence maximale et un plaisir de conduire intégral dans toutes les conditions. Changez vos pneus pour en faire l'expérience dès à présent.

Plus d'informations sur:
www.conti-mena.com

Sté Pneumatique Houara Frères
Représentant de Continental

AGADIR

Av. Haj Messaoud El Wifkaoui
Cité Salam - Agadir
Tél. (+212) 05 28 23 32 72
Fax (+212) 05 28 23 32 73

CASABLANCA

Angle Av. Alquahraba et Av. Al Quahira
Q.I. Aïn Sebaa Casablanca
Tél. (+212) 05 22 35 43 41
Fax (+212) 05 22 34 37 83

E-Mail: sphf@menara.ma

Mc Laren P1 375 exemplaires presque tous réservés



Avec seulement 375 Mc Laren P1 produites, il est clair qu'il n'y en aura pas pour tout le monde. Seul une poignée de privilégiés auront la chance de profiter des 800 chevaux qu'offre le bolide britannique. Mais de là à voir le supercar de Woking avec son prix exorbitant se vendre en si peu de temps, c'est ce qui étonne le plus. De toute évidence, le secteur de l'automobile de luxe ne connaît pas la crise. Toutefois on est tout de même curieux de connaître quelle répartition chiffrée par zone géographique a été prévue par les responsables de la marque. Ces chiffres ne sont malheureusement pas disponibles pour l'instant. Selon Anthony Joseph, le directeur de McLaren North America, 75 % du volume prévu pour le marché américain a d'ores et déjà été réservé. Il précise au passage que l'intégralité du volume prévu devrait ainsi être épuisé avant le mois de juin prochain. Pour rappel, sur le marché américain, la McLaren P1 coûte la bagatelle de 1,3 million de dollars.

La Ford Focus Modèle le plus vendu au monde en 2012

D'après le cabinet Polk, leader mondial du marché des données et tendances automobiles, la Ford Focus est officiellement le modèle le plus vendu au monde pour



l'année 2012, tandis que la Ford Fiesta enregistre les meilleures ventes dans la catégorie des citadines.

Selon les données d'immatriculation, la Focus s'est vendue à 1.020.410 exemplaires dans le monde, lui permettant de décrocher la première place du classement général. La Ford Fiesta avait pour sa part enregistré les meilleures ventes dans la catégorie des citadines, avec 723.130 immatriculations. Les immatriculations cumulées des Fiesta et Focus ont atteint 1.743.540 d'unités en 2012.

Bentley enregistre une croissance soutenue de ses ventes



La marque Bentley continue à voir ses ventes progresser, comme en attestent les livraisons au premier trimestre de l'année 2013, qui ont crû de 25,75%, passant à 2.212 contre seulement 1.759 en 2012. Cette croissance est tirée essentiellement par le marché américain et accessoirement par les ventes au Moyen-Orient, en Asie Pacifique et en Europe.

La nouvelle Flying Spur contribuera à maintenir ce trend haussier pour le reste de l'année 2013.

Sur le marché américain, 632 voitures ont été vendues durant le premier trimestre 2013, soit une progression de 35,04% par rapport à la même période en 2012. Cette performance est due au renforcement du réseau de vente de la marque, ainsi qu'à l'arrivée de nouveaux modèles comme la Continental GT V8, la GTC V8 et la nouvelle génération de la Continental GT Speed.

La région du Moyen-Orient a également réussi à tirer son épingle de jeu, avec des livraisons de 237 unités, en augmentation de 41,07%. L'Asie Pacifique a pour sa part enregistré de bons résultats, en écoulant 116 voitures, soit une croissance de 68,12%.

Enfin, sur le vieux continent, la marque a livré 335 unités, en augmentation de 61,84% par rapport à 2012. Les plus forts taux de croissance sont enregistrés en Russie avec +34,38% et en Grande-Bretagne, où 371 voitures ont été livrées, représentant + 59,23% par rapport au premier semestre 2012.

... ET LE MEILLEUR CRÉA LE PREMIER !

La TV Ultra HD 84 pouces de LG offre une qualité d'images sans précédent, riches en détails grâce à sa résolution 4x supérieure à la Full HD.

Savourez vos films avec la précision des 8.3 millions de pixels de l'ULTRA définition, partagez vos émotions et profitez de tout le divertissement qu'offre la fonction Smart TV.

Vivez l'expérience télévisuelle ULTRA réaliste avec le premier téléviseur LED 84 pouces ULTRA HD au monde.



Powered by  **IPS**

La technologie IPS de LG, vous offre une image nette, claire, uniforme et sans flou. Vous pouvez donc profiter pleinement de vos contenus même en ULTRA HD, quel que soit votre angle de vue ou la taille de votre écran.

Smart TV
CINEMA 3D 

LG ULTRA HDTV

Formule 1 Replay de l'année dernière



Si les débuts de la saison dernière ont été plutôt disputés, cette année, les choses semblent différentes, puisque les leaders se sont imposés dès le départ et sont montés sur les podiums. À Bahreïn, si le déroulement a certes été différent, le résultat, lui est le même que l'année dernière. En effet, c'est Sebastian Vettel qui est montée sur la plus haute marche du podium, à l'issue d'une course plutôt animée par les différents dépassements, arrêts aux stands ou encore abandons. L'Allemand a devancé les deux pilotes Lotus Kimi Räikkönen et Romain Grosjean, qui ont pris les seconde et troisième places, tout comme l'année dernière. Fernando Alonso qui avait montré sa bonne forme lors des essais, a eu un problème avec son aileron, le contraignant à faire plusieurs passages au stand mais il a tout de même réussi à marquer des points pour ne pas être hors course dès le début de la saison. Dans le classement des pilotes, on retrouve Vettel en tête, suivi de Räikkönen et de Lewis Hamilton.

WTCC Tarquini et Coronel s'imposent en Slovaquie



Slovakia Ring a été bénéfique à deux hommes, à savoir Gabriele Tarquini et Tom Coronel, qui en sont sortis vainqueurs. Tarquini, qui a remporté la première course, n'a pas tari d'éloges sur la Honda Civic, dont il se considère comme le père. Il faut dire que la marque japonaise a réussi le triplé, puisque Tiago Monteiro et Norbert Michelisz ont décroché la deuxième et troisième place du podium. Pour ce qui est de la seconde course, elle a été remportée par Tom Coronel, qui a devancé Yvan Muller, Gabriele Tarquini, Rob Huff et Tiago Monteiro. Dans le deuxième tour, Muller a touché Monteiro, qui a perdu trois places. Il a ensuite doublé Huff, mais le Britannique est repassé devant. À l'issue de la manche slovaque, Yvan Muller conserve la tête du classement avec 88 points au total, devant Nyck de Vries et Gabriele Tarquini, avec plus d'une trentaine de points d'avance.

WRC Ogier, toujours le maître



Après la Suède et le Mexique, le pilote français de Volkswagen s'est imposé au Portugal comme en 2010 et 2011 (avec Citroën). Sébastien Ogier a démontré tout au long du week-end portugais qu'il avait bel et bien l'étoffe d'un champion. Diminué depuis deux semaines par un virus, le Français n'a pas débuté le Rallye du Portugal dans les meilleures conditions. L'autre pilote de Volkswagen, Jari-Matti Latvala, qui était 2e à un moment, a perdu sa position au profit de Mikko Hirvonen, à cause d'une transmission cassée. Latvala a tout de même réussi à garder sa place sur le podium, son premier, au volant de la Polo WRC. Derrière le trio de tête, le Russe Evgeny Novikov (Ford Fiesta) a accédé à son meilleur classement de l'année. Après le rallye portugais, le Français Ogier est toujours en tête du classement, suivi de Mikko Hirvonen et de Sebastien Loeb, qu'il devrait bientôt retrouver en Argentine, pour le plus grand bonheur du public qui assistera à un joli duel.

XF XJ XK



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

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

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

À PARTIR DE
DH 510,000 TTC*

HOW ALIVE ARE YOU?

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



JAGUAR

JAGUAR MAROC S.A.S.
316, BOULEVARD ZERKTOUNI CASABLANCA. TÉL: 05 22 48 17 18

JAGUAR-ME.COM

f JAGUARMENA

Renault Captur

À la découverte du monde !

Après le DeZir qui représentait le premier élément du cycle de la stratégie mise en place par Laurens van den Acker dès son arrivée à la tête de Renault, il était temps pour le public de découvrir le Captur. Deuxième élément du cycle de la vie, celui de la découverte, le Captur fait ainsi une entrée fracassante dans le segment des crossover, où il jouira d'une position particulière, grâce à ses différents atouts. Avec son look, ses couleurs « flashy », ses différentes motorisations et sa finition, il ne manquera pas de « capturer » l'attention de tous les passants. Pour vérifier tout cela, nous l'avons essayé à Biarritz, où il a été présenté à la presse internationale.





Alors que les automobilistes sont de plus en plus friands de crossover ces dernières années, les constructeurs français n'étaient pas vraiment présents sur ce segment, mais ils se sont rattrapés au début de cette année. En effet, Peugeot a lancé son 2008 et Renault son fameux Captur, qui a tenu le public en haleine depuis la présentation du concept. Selon la vision de la marque, après l'amour et la passion représentées par le DeZir, c'est au volant du Captur que les clients partiront à la découverte du monde avant de fonder une famille. Mais pour cette troisième étape, c'est le R-Space qui entre en jeu.

Revenons cependant au premier crossover de classe B de Renault, qui attire facilement les regards, grâce avant tout à ses couleurs, à l'instar de l'orange Arizona et du bleu pacifique que nous avons découvert à notre arrivée à Biarritz. Dès le premier coup d'œil, les nouveaux codes stylistiques inaugurés par la Clio ressortent. En effet, le crossover arbore la calandre dynamique qui loge le losange, lui permettant d'afficher fièrement sa descendance de la famille Renault. Avec une face avant expressive, rehaussée par des feux de jour à LED et une silhouette dynamique, qui peut compter sur des lignes toutes tracées pour faire sensation, le Captur séduit et rassure. Le crossover français qui affrontera le Juke sur les différents marchés, affiche une garde au sol de 20 cm, soit 12 mm de plus que la Clio à titre comparatif, des flancs plus marqués, avec des roues plus imposantes, mais il s'est également doté de protections de carrosserie en plastique, pour mériter son titre de baroudeur. Un baroudeur qui n'en oublie pas moins d'être glamour, avec près de 200 combinaisons extérieures, dont nous avons eu deux échantillons, notamment au niveau des coloris, à l'instar du bleu pacifique, avec toit en ivoire et de l'orange Arizona avec un toit noir. Basé sur la plateforme de la Clio IV, qui a envahi nos routes, le Captur, dont la longueur atteint les 4,12 m, peut





compter sur un empattement de 2,59 m pour offrir à ses passagers arrière un espace aux genoux des plus corrects, mais pas seulement. Le crossover français convainc ses clients par son habitabilité et surtout par sa modularité, avec notamment une banquette arrière rabattable et coulissante, un espace de 80 litres sous le plancher du coffre, pas moins de 27 litres de rangements et de vide-poches divers, dont une boîte à gants-tiroir géante de 11 litres de contenance. À l'intérieur, les designers français ont fait attention à la finition et aux choix des matériaux, pour un rendu agréable au regard et au toucher. Également personnalisable, l'habitacle a droit à des rappels de la couleur de carrosserie sur la planche de bord, ainsi que sur les housses des sièges qui peuvent être remplacées par d'autres de différentes couleurs selon l'humeur et la guise du client. Avec sa position de conduite assez haute, elle vous permettra de dominer la route. Une route à l'extérieur de Biarritz, sur laquelle nous sommes partis à la découverte de ce nouveau crossover, avec deux de ses motorisations, à savoir le TCe de 120

ch et le DCi de 85 ch, que les Marocains ont pu découvrir sur la nouvelle Clio. Pour le moteur essence, accouplé à une boîte EDC 6 vitesses à double embrayage, il s'est avéré plutôt creux. Avec un couple de 190 Nm, il sera plus apprécié pour sa faible consommation et ses émissions de CO₂ de l'ordre de 125 g/km que pour ses performances. En ce qui concerne le DCi de 85 ch, ayant droit à une boîte manuelle à 5 rapports, il s'est avéré plus agréable à conduire. Maniable, avec un rayon de braquage de 10,4 m, le Captur est, comme ses concurrents d'ailleurs, un crossover urbain qui a le look d'un franchisseur, mais qui n'en a pas toutes les capacités.

Attendu au mois de juin sur notre marché, le Renault Captur n'aura aucun de mal à faire découvrir le monde aux Marocains, à sa façon. Alors soyez prêts, car la vie n'attend pas et les cycles se suivent sans se ressembler. Après la passion à travers le DeZir et la Clio, la seconde étape a été bouclée. Êtes-vous prêts à la franchir ?



LA CRÉATION est une *Richesse*



Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

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



تأمين الوفاء
Wafa Assurance



HYUNDAI

HND-9

AUTOCAR



Futur proche

À quoi ressemblera le remplaçant du Hyundai Genesis ? Pour répondre à cette question, pas besoin de donner libre cours à son imagination, puisqu'il suffit de jeter un coup d'œil sur le concept-car HND-9. Présentée pour la première fois lors de l'ouverture du Salon de l'automobile de Séoul, cette étude de style réaffirme la volonté de la marque de Namyang de se faire une place sur le marché des voitures de luxe.



Long de 4,69 mètres, large de 1,89 mètre et haut de 1,34 mètre, le prototype tient son patronyme du fait qu'il est le neuvième concept à être développé dans le centre coréen de recherche et développement de la marque, basé en Corée.

Esthétiquement, cet élégant coupé 2+2 arbore une plastique suggestive, caractérisée par des courbes effilées, des portes à ouverture oblique, des

hanches prononcées, un capot et un empattement interminables et une calandre octogonale imposante, qui soulignent l'image de haute performance de ce concept. En somme, un design racé et futuriste, qui flatte l'œil.

Avec ses jantes de 19 pouces et sa quadruple sortie d'échappement, la Hyundai HND-9 ne laisse aucune ambiguïté sur ses prétentions sportives. Cette

AUTOC



impression se confirme dès que l'on ouvre son capot, sous lequel sommeille un V6 de 3.3 litres turbo à injection directe, développant 370 ch. Ce moteur est accouplé à une boîte automatique à 8 vitesses. Côté habitacle, on retrouve le design futuriste du concept car. Lignes épurées, design moderne, comme dans un cockpit. La Hyundai HND-9 affiche un caractère agressif et définitivement sportif !

Avec la présentation de ce nouveau concept coupé sport haut de gamme, Hyundai souhaite clairement monter en puissance et se positionner sur le marché de l'automobile de luxe. Pour le moment, Hyundai n'a pas encore officiellement annoncé de date pour la commercialisation de son futur coupé sport. Une chose est sûre. Il faudra encore attendre au moins un an pour découvrir la version définitive de ce coupé sport haut de gamme.



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



Lamborghini

Aventador 50 Anniversario



Plus agressive

À l'occasion du cinquantième anniversaire de Lamborghini, son stand au dernier Salon de Shanghai a vécu au rythme d'une nouveauté marquante célébrant l'évènement : l'Aventador LP 720-4 50 Anniversario. Celle-ci vient prêter main forte à la très exclusive Veneno, présentée au Salon de Genève en mars dernier. Il s'agit d'une version plus radicale, esthétiquement et techniquement. Pas aussi rare que sa cousine, elle ne devrait finalement ravir qu'une centaine d'heureux clients.



Cylindrée : 6.5L V12 inj. directe
Puissance : 720ch - 8250tr/min
Couple : 690 Nm - 5500tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1550 kg
Dimension : 4.79/2.03/1.13 (L/I/h)
Réservoir : 90 l
Volume coffre : 140 l
Pneumatique : 255/35 R 19 - 335/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 350 km/h
0 à 100 : 2.9 s
Consommation : 24.7/10.7/16 l/100
Autonomie : 467 km

Pour son cinquantième anniversaire, Lamborghini n'a pas fait les choses à moitié. Ainsi, après le modèle très exclusif Veneno, présenté au Salon de Genève en mars dernier, c'est une variante plus radicale de l'Aventador qui a été dévoilée au dernier Salon de Shanghai. Ce nouveau modèle conserve la ligne déjà spectaculaire de l'Aventador et l'enrichit pour la circonstance de nouvelles jantes, d'un spoiler avant et d'un diffuseur

arrière spécifiques. Produite en série limitée à seulement 100 exemplaires, cette GT se reconnaît à sa robe jaune « Giallo Maggio », qui renvoie à la teinte préférée des clients de la marque depuis le lancement de la fameuse Miura en 1966.

À l'intérieur, l'habitacle bicolore fait l'écho à l'accastillage extérieur. Traitée avec délicatesse, la sellerie en cuir jaune semi-aniline intègre des renforts latéraux en cuir



noir. La même ambiance est appliquée sur les contre-portes. Quant à la console centrale, elle est largement drapée d'un cuir jaune. Pour le reste, l'univers est identique à celui d'une Aventador de série. Ainsi, le tableau de bord futuriste, qui n'est pas sans évoquer celui d'un avion, est reconduit. Les instruments de bord s'affichent sur un écran TFT-LCD de dernière génération. Un second écran monté de série est

réservé aux applications multimédias et au système de navigation. Au-dessus du large tunnel central, un couvercle rouge protège le bouton de démarrage, destiné à réveiller la cavalerie qui sommeille sous le capot.

Au chapitre mécanique, le V12 de 6,5 litres de l'Aventador a été repris et remanié pour délivrer 20 ch de plus. Ainsi, la puissance ressort à 720 chevaux. Etant donné, le faible gain en puissance, les performances demeurent identiques, avec un 0 à 100 km/h abattu



en 2,9 s et une vitesse maxi de 350 km/h. Ce bloc est associé à une boîte séquentielle à 7 rapports. Baptisée ISR, cette transmission offre le choix entre cinq modes: trois modes manuels (Strada, Sport et Corsa) et deux automatiques (Strada-auto et Sport-auto). Le mode Strada offre un passage de vitesses ultra confortable, avec possibilité de transmission 100% automatique. Le mode Sport implique une pré-programmation dynamique au niveau des points de passage des rapports et des délais. Quant au mode Corsa, il se prête davantage à la conduite sur piste, avec une stratégie de passage de vitesses optimale.

Côte tenue de route, l'Aventador bénéficie d'un poids contenu grâce à l'adoption d'une structure monocoque intégrale en fibre de carbone, qui ne pèse que 147,5 kg. Cette construction garantit une extrême rigidité à l'ensemble et par ricochet, une conduite plus précise, ainsi qu'une meilleure sécurité passive pour le conducteur et son passager. Par ailleurs, la bête italienne fait appel à une transmission intégrale, qui garantit une motricité optimale surtout sur chaussée trempée. Au niveau de la ligne de transmission, un embrayage Haldex à contrôle électronique distribue les forces entre l'avant et l'arrière. Il ne faut que quelques millisecondes à ce coupleur pour ajuster la distribution

des forces en fonction de la situation dynamique. Un différentiel arrière autobloquant associé à un différentiel avant contrôlé électroniquement par l'ESP garantit une maniabilité encore plus dynamique.

Par ailleurs, la super sportive de la marque de San Agata Bolognese bénéficie d'un concept de suspensions aussi inédit que sophistiqué. En effet, Lamborghini reprend une technique utilisée en Formule1, à savoir un système dans lequel les ressorts et amortisseurs sont disposés à l'horizontale. La fonction d'amortissement est ainsi indépendante du contrôle de la roue, tout en permettant un meilleur débattement. Pour le conducteur, cela se traduit par une plus grande maniabilité.

Au final, cette version limitée commémorant l'anniversaire de la marque au taureau frôle le sans-faute. Les amateurs de séries limitées pourront juste regretter que l'augmentation de la puissance ne s'accompagne pas d'une baisse du poids. Cela aurait permis de renforcer le caractère exclusif de cette Aventador. Cette édition «50e Anniversario» devrait toutefois intéresser de nombreux collectionneurs. Quant au tarif, il demeure pour l'instant inconnu, quoiqu'il faille s'attendre à un surplus de 15 à 20 % par rapport à une Aventador LP 700-4.

L'OFFRE DU SIÈCLE

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

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



SCAMA - Groupe Auto Hall

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



Go Further

Motors

Auto Exception

par Amal Razine



PORSCHE

Panamera Turbo Executive



Cure d'amphétamines

Lancée en 2009, la Panamera a été un réel succès commercial pour Porsche surtout en Chine et en Amérique du Nord. Lors du dernier Salon de Shanghai, la berline du constructeur de Zuffenhausen s'est repoudrée le nez et devient ainsi une berline redoutable d'efficacité dans sa version Turbo.



À l'occasion du dernier Salon de l'auto de Shanghai, la berline de Porsche a bénéficié d'un léger lifting, après quatre ans de service. Ainsi, les pare-chocs avant et arrière ont été revus, celui de l'avant se caractérisant par une entrée d'air plus large. Quant aux projecteurs, ils passent en bi-xénon façon 911 type 991 et des LED en option. Ils sont complétés sur la Panamera Turbo par un système d'éclairage adaptatif. On remarquera en plus les sorties d'air latérales en aval des roues avant, qui évoquent la Carrera GT. À l'arrière, les feux, sans changer de forme, proposent désormais des barres de diodes claires et horizontales et la lunette

arrière est désormais plus grande. Enfin, la plaque d'immatriculation est positionnée plus bas dans le diffuseur.

Ce lifting n'a finalement pas dénaturé la silhouette d'ensemble basse, large et plutôt allongée de la berline du constructeur de Zuffenhausen. Le résultat en est une silhouette intemporelle et d'excellentes valeurs aérodynamiques, avec un Cx de 0,29 pour les Panamera S et 4S contre 0,30 pour la Turbo. Enfin, le design caractéristique des nouveaux modèles Panamera laisse une large place à la personnalisation. Avec au



total dix-sept teintes extérieures, la palette est très riche. Ainsi, vous pourrez choisir entre deux teintes unies, dix teintes métallisées, cinq teintes spéciales et un grand nombre d'autres options.

Dans la foulée, l'équipement de la nouvelle Panamera s'enrichit. Ainsi, de série, la berline est désormais dotée de phares bi-xénon, d'un volant multifonction, et d'un hayon motorisé. De plus, aux rayons options, le catalogue de la variante restylée intègre des phares à LED, un régulateur adaptatif optimisé et une reconnaissance des panneaux de signalisation, sans

Cylindrée : 4.8L V8 32s biturbo
Puissance : 550ch - 6800tr/min
Couple : 750 Nm - 2250tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1970 kg
Dimension : 4.97/1.93/1.42 (L/l/h)
Réservoir : 100 l
Volume coffre : 432/1250 l
Pneumatique : 255/45 R 19 - 285/40 R 19

Performances globales

Vitesse max : 306 km/h
0 à 200 : 3.8 s
Consommation : 18/9.8/12.2 l/100
Autonomie : 680 km

parler de l'avertisseur de maintien dans la file. Pour ceux qui aiment se faire conduire, Porsche a concocté une version très luxueuse, offrant plus d'espace et de confort à bord. Destinée prioritairement au marché chinois et nord-américain, la Panamera "Executive" offre un empattement plus long à ses usagers. Elle gagne ainsi quinze centimètres de plus et passe de 2.920 mm à 3.070 mm. Quant à la longueur totale, elle passe de 5.015 mm à 5.165 mm, rapprochant la Panamera de la Classe S de Mercedes-Benz. À l'intérieur, on découvre deux sièges baquets à l'arrière, conçus exclusivement pour le modèle, séparés par une console centrale se munissant de quelques rangements en bonus. L'équipement se veut également plus riche, en proposant par exemple la reconnaissance des panneaux de signalisation et un avertisseur de changement de voie. Il y a lieu de noter que la gamme "Executive" est disponible, uniquement sur les moteurs 4S et Turbo.

Enfin, tous les modèles Panamera à empattement allongé sont équipés de l'innovatrice suspension pneumatique, qui combine un confort de roulement exceptionnel et la dynamique sportive légendaire de Porsche.

Porsche a aussi profité de ce remodelage pour augmenter la puissance du huit cylindres en V de la Turbo, qui gagne dans l'affaire 20 ch de plus que le modèle précédent, soit 520 ch. Le couple fait également un bond en avant, en affichant 382 kW à 6.000 tr/min. Ainsi parée, la Panamera Turbo réalise des performances d'authentique sportive, en expédiant le 0 à 100 km/h en seulement 4,1 s, tandis que la vitesse maxi accroche les 305 km/h.

Cerise sur le gâteau, les consommations et émissions CO₂ baissent de 10% environ (cycle mixte : environ





10,7 l/100 km). La GTS, qui abrite le même moteur voit sa puissance, quant à elle, passer à 440 ch au lieu de 430.

Par ailleurs, Porsche continue à être l'un des adeptes du downsizing et le prouve encore une fois en remplaçant le huit cylindres atmosphérique de 4.8 litres des Panamera S et 4S par un nouveau V6 biturbo de trois litres de cylindrée.

Enfin, il sied de noter que de nouvelles versions Turbo S et Turbo S "Executive" sont planifiées pour 2014, tout comme une Panamera Diesel avec une puissance de 300 chevaux.

Pour transférer la puissance aux roues, la transmission PDK sept vitesses (double embrayage) équipe tous les modèles, sauf la Panamera Diesel. Il est à signaler qu'à part la GTS, les Panamera en PDK récupèrent de la 911 la désolidarisation de l'arbre moteur de la boîte (roue libre) pour réduire la consommation de carburant.

Pour conclure, la Panamera qui ne manquait pas de qualités jusque-là, a réellement profité des progrès techniques de Porsche pour renforcer son homogénéité et son efficacité redoutable. La concurrence n'a qu'à bien se tenir !

Motors

Auto Exception

par Amal Razine

Mercedes-Benz E63 AMG



Cure de jouvence

Après le restylage de la Classe C, c'était au tour de sa grande sœur de la Classe E de repasser entre les mains des designers, pour un petit coup de jeune. L'opération a profité à toutes les variantes : coupé, cabriolet, break... C'est donc tout naturellement que les équipes d'AMG se sont penchées sur cette nouvelle mouture, pour proposer une vraie sportive à l'apparence plutôt sobre. Dévoilée pour la première fois au Salon de Détroit, elle n'a pas manqué le bain de foule suisse.





Se faire discrète, mais envoyer les gaz quand il le faut, cela n'a aucun secret pour la Classe E de Mercedes. La berline, que le public apprécie pour sa ligne classique, s'est refait une beauté et en a également profité pour revoir ses performances à la hausse, grâce à une version AMG qui cache bien son jeu, il faut l'avouer. En effet malgré des chiffres à donner le tournis, la berline ne joue pas la carte de l'extravagance, mais se distingue bien évidemment des autres Classe E « normales » grâce à de subtiles touches tellement chères aux équipes d'AMG, mais surtout à un moteur à la mélodie reconnaissable à des kilomètres. Avec 13 millions d'unités vendues dans le monde depuis son lancement, l'allemande se devait de

conserver la ligne qui a fait son succès durant toutes ces années, tout en se renouvelant. Le défi a été relevé par les designers ! Cette fois, à la différence de plusieurs restylages, les changements sont visibles à l'œil nu. En effet, le moins que l'on puisse dire de la Classe E AMG, c'est qu'elle a gagné en agressivité, en adoptant notamment un bouclier avant très bien taillé et surtout doté de l'A-wing, qui est une lame en forme d'aile pour une sportivité qui n'est plus à prouver. La calandre également a subi quelques changements et plus précisément la fameuse étoile qui a pris place sur l'unique barrette centrale alors qu'elle trônait sur le capot, par le passé. Elle a également droit à des bas de caisse spécifiques, qui vont de pair avec ses ambitions,



mais surtout à une quadruple sortie d'échappement qui en dissuaderait bien plus d'un de la titiller sur la route. Pour l'AMG S, les designers sont allés encore plus loin. Cette variante exclusive s'affiche, en effet, avec des touches de chrome sur les boucliers avant et arrière, ainsi que des jantes noires de 19 pouces, qui ne laisseront personne indifférent.

Dans l'habitacle, ce n'est pas l'espace qui manque. Les sportives le savent de mieux en mieux et l'utilisent à bon escient. Si les passagers sont confortablement installés, le conducteur est lui dans une autre bulle, où c'est la sportivité qui prime. Installé dans un siège baquet AMG, il pourra jouer au pilote grâce aux palettes au volant qui commandent la fameuse boîte

Speedshift MCT à 7 rapports. Le cuir noir et autres matériaux jouant sur le registre de la sportivité et du luxe sont bien évidemment de la partie. Voulant faire profiter ses occupants d'un son des plus purs, c'est tout naturellement que la marque à l'étoile a opté pour un système Bang & Olufsen. Mais il faut dire que la seule chanson qui pourrait bercer les oreilles des plus passionnés n'émane bien évidemment pas de l'habitacle, mais plutôt de ce que cache le capot de celle qui pourrait rivaliser avec les supercars italiennes. Forcément, quand un V8 bi-turbo de 557 ch (585 ch pour l'AMG S) pousse la chansonnette avec sa voix rauque, le silence s'impose et la tension est à son comble. Mais pour que celui-ci puisse s'exprimer de la meilleure

Cylindrée : 5.5L 8cyl. en V
Puissance : 557 ch
Couple : 720 Nm
Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1845 kg
Dimension : 4,89/1,85/1,47 (L/I/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : 540 l
Pneumatique : R 19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,2 s
Consommation : 13,8 l/7,5/9,8/100
Autonomie : --- km



manière qui soit, les ingénieurs Mercedes ont une nouvelle fois fait appel à la Speedshift MCT, qui dispose toujours de 4 programmes de conduite, d'une fonction double débrayage au rétrogradage et du mode Race Start pour les adeptes des départs fulgurants pied au plancher. Pour une tenue de route exemplaire, elle n'a pas hésité à s'inspirer des voitures de Grand Prix pour son système de répartition du couple sur les roues, alors que le système d'antipatinage peut se régler sur trois niveaux. Autant dire que les conducteurs ne se feront pas prier pour prendre le volant de ce bolide

allemand qui abat le 0 à 100 km/h en 4,2 secondes (3,6 seulement pour l'AMG S). Toutefois, cela pouvant être frustrant, la vitesse maximum est toujours bridée à 250 km/h mais il est aisé de dépasser les 300 km/h après débridage. Commercialisée dès ce mois d'avril, la E63 AMG prouve une nouvelle fois ses capacités sportives au-delà de son look « discret », qui fait toujours l'unanimité auprès du public. Pour ce qui est de l'AMG S et de sa version intégrale, il faudra patienter jusqu'au mois de juin prochain. Cela en vaut bien la peine, non ?



Motors

Auto Exception

par Youssef Bennour

RANGE ROVER **SPORT**



Classe Premium

La dernière version Sport du Range Rover se veut encore plus radicale que son grand frère cossu et bourgeois, dont elle est issue. Avec ce nouveau modèle, Land Rover compte bien poursuivre le succès entamé par l'ancien Range Rover Sport, vendu depuis 2005 à plus de 380.000 exemplaires.





Cylindrée : 6.0L V8 Compresseur
Puissance : 510ch - 6000tr/min
Couple : 625 Nm - 2500tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2310 kg
Dimension : 4.85/1.97/1.78 (L/I/h)
Réservoir : 105 l
Volume coffre : 784/1761 l
Pneumatique : 275/40 R 20

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.3 s
Consommation : 18.3/9.7/12.8 l/100
Autonomie : 681 km

Le nouveau Range Rover Sport 2013 reprend les lignes incontournables de l'Evoque, mais arbore toutefois des formes plus racées et plus dynamiques. Par ailleurs, ce nouveau cru conserve quelques traits de son aîné, ce qui le rend plus massif et plus baroudeur. Toutefois, il est nettement moins imposant, en se révélant plus court de 15 cm par la réduction des porte-à-faux avant et surtout arrière, tout en conservant son grand empattement de 2,92 m. Le nouveau Sport pointe donc dorénavant à 4,85 m, soit un encombrement total en longueur de 6,2 cm supérieur à l'ancien modèle. Si la plateforme du Range est modulable dans sa longueur, sa largeur n'est pas modifiable et il affiche donc la même valeur de 1,98 m. En revanche, sa hauteur est abaissée de 5,5 cm à 1,78 m au profit d'un style plus sportif et racé, surtout d'un pavillon de toit, quelque peu surbaissé.



Cet accroissement des mensurations se traduit par une plus grande habitabilité. Le nouveau Range Sport a ainsi droit à deux sièges supplémentaires dans son coffre pour emmener jusqu'à sept personnes. Quand à l'agencement intérieur, il reprend presque à l'identique celui du grand Range, notamment en ce qui concerne les sièges, la planche de bord et l'habillage de l'habitacle. Il s'en distingue toutefois par quelques détails, comme un volant plus épais ou encore une console centrale plus haute.

Par ailleurs, Land Rover propose à ses clients potentiels un large choix de jantes (19, 20, 21 et 22 pouces), une liste d'équipements de luxe comme les systèmes de caméra numérique, la reconnaissance des panneaux, le Lane Departure Warning, ainsi que l'assistance des phares automatiques.

Contrairement à ce que laisse suggérer l'augmentation du volume, le poids du SUV devient moins pachydermique qu'auparavant. Ainsi, grâce à sa coque autoporteuse et à ses suspensions tout aluminium, son poids a été réduit de 39% par rapport à la génération précédente, qui dépassait deux tonnes et demie.

Sous le capot du SUV anglais, on retrouve des motorisations directement reprises du récent Range Rover, en l'occurrence le 3.0 TDV6 de 258 ch et 600 Nm de couple, ainsi que sa version plus puissante SDV6 de 292 ch. Plus tard, le catalogue sera étoffé d'un gros 4.4 V8 turbo-diesel de 339 ch et 700 Nm, ainsi que d'une version hybride basée sur le quatre cylindres 2.2 l de 190 ch, venu du Range Evoque. Ce Range Sport Hybride pèsera moins de deux tonnes et le constructeur annonce pour ce modèle des émissions de CO₂ de 169

g seulement. En essence, seul le 5.0 V8 de 510 ch et 625 Nm sera proposé alors que les États-Unis auront droit au 3.0 V6 de 340 ch, qui officie déjà chez Jaguar. En matière de tenue de route, le nouveau Range Sport reprend le châssis et la coque autoporteuse du plus récent des Range Rover. On retrouve donc les suspensions tout en aluminium, avec double triangulation à l'avant et multi-bras à l'arrière, avec des débattements plus importants qu'auparavant : 260 mm à l'avant et 272 mm à l'arrière, ainsi qu'une

garde au sol qui augmente de 51 mm à 278 mm. La suspension pneumatique, elle, passe à la cinquième génération avec le fameux Terrain Response, qui s'adapte automatiquement au terrain rencontré avec une amplitude de 185 mm. De plus, en position haute pour le tout-terrain, la vitesse maximale passe de 50 km/h auparavant à 80 km/h sur ce nouveau Range Sport, ce qui permettra aux amateurs de pistes défoncées d'évoluer plus aisément. Le nouveau modèle propose par ailleurs une transmission intégrale



permanente réglable selon deux configurations : une boîte de transfert classique avec un différentiel Torsen qui privilégie la propulsion (42 % sur l'avant et 58 % sur l'arrière), pour une utilisation standard et une boîte de transfert à deux ratios et option boîte courte avec réducteur (50 % sur l'avant et 50 % sur l'arrière), avec un blocage de différentiel à 100 %. Cette dernière est à réserver aux puristes du hors-piste, qui pourront aussi inaugurer un nouveau système inédit, le Wade Sensing », qui indique au conducteur la

profondeur d'un gué. Il y a lieu de noter que la capacité de franchissement dans l'eau a également progressé passant à 85 cm contre 70 cm précédemment.

Déjà sur le chemin du succès avec une cote soutenue chez les amateurs des SUV à la fois robustes et chics, le Range Sport profite de son restylage pour soigner davantage ses qualités et proposer un meilleur compromis à une clientèle des plus exigeantes. C'est uniquement à ce prix qu'il peut continuer à briller de tout son éclat, dans une catégorie où la concurrence est à couteaux tirés.



JAGUAR
TYPE **F**



Le renouveau du style anglais

Jaguar a donné un nouveau souffle à sa gamme, avec une sportive découvrable, comme la firme anglaise sait si bien le faire. Présentée il y a quelques mois déjà à Paris, c'est bientôt, que nous la verrons rouler sur les routes européennes avant de débarquer sur les nôtres. Élégante féline et sportive à souhait, la vedette de la chanson de Lana Del Rey est devenue la nouvelle représentante du charme anglais qui opère toujours.



Cylindrée : 3.0L V6 Supercharged
Puissance : 380ch - 6500tr/min
Couple : 460 Nm - 3500tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1614 kg
Dimension : 4,47/1,92/1,30 (L/I/h)
Réservoir : 72 l
Volume coffre : 196 l
Pneumatique : 245/45 R 18

Performances globales

Vitesse max : 275 km/h
0 à 100 : 4,9 s
Consommation : 12,8/7,0/9,1 l/100
Autonomie : 657 km

Après tout le buzz qui a été créé autour, forcément la présentation de la Jaguar F-Type était patiemment attendue par le public. Se présentant en digne successeur de la mythique et incontournable type E, elle a su s'inspirer du concept CX-16 pour donner à la marque anglaise une nouvelle identité stylistique, en phase avec son temps, tout en intégrant de subtils clins d'œil à son passé. Légère grâce à sa carrosserie en aluminium et équipée d'une capote souple, elle vous

permettra de savourer la mélodie des V8 et V6, selon les versions, à toit ouvert.

Pour perpétuer sa tradition, le constructeur britannique a opté, pour la Jaguar F-Type, pour une ligne sensuelle et musclée, tout en simplicité.

Tout comme son ancêtre, la mythique Type 3, la F-Type a été dotée d'un capot, pressé d'une seule pièce aluminium, qui s'ouvre contre l'avant et s'étend latéralement jusqu'aux ailes. La silhouette de



l'anglaise peut compter sur deux lignes de cœur pour séduire le public. En effet, la première ligne démarre des bouches d'aération des deux côtés de la grille, qui ne sont pas sans rappeler des branchies de requin, et s'étend jusqu'à l'arête supérieure de l'aile. Autant dire qu'elle annonce d'emblée ses ambitions ! À l'avant, la féline peut se vanter d'un regard bien particulier, grâce à ses phares verticaux au bi-xénon avec feux de jour LED, qui s'intègrent parfaitement à la ligne, se voulant

dynamique et sportive. Pour ce qui est de la seconde ligne de cœur, les designers ont fait en sorte qu'elle souligne la puissance de l'arrière, grâce notamment à une forme en arc de cercle. Cherchant à présenter une signature lumineuse unique et distinguée, la F-Type a eu droit à des feux à LED horizontaux, qui s'étendent jusqu'aux passages de roues. Les sorties d'échappement étant jugées insuffisantes pour revendiquer sa sportivité, elle a également eu droit à un



aileron qui se déploie une fois que les 100 km/h sont atteints et qui réduit de ce fait la poussée verticale de 120 kg. Toujours dans cette logique d'aérodynamisme, l'anglaise offre à ses clients des poignées griffées Jaguar qui se rétractent automatiquement pour laisser place à une surface parfaitement lisse. Ils ont vraiment pensé à tout !

Dans l'habitacle, la qualité de finition que l'on connaît à Jaguar est, bien évidemment, au rendez-vous. La firme britannique a voulu offrir un espace réservé à ses conducteurs, en créant une réelle séparation entre eux et leurs passagers. Tout comme dans les jets de combat, la F-Type regroupe, sur son tableau de bord, les boutons de contrôle et de commande selon leur fonction. La sportive de la marque n'a pas opté pour la fameuse molette, mais pour un joystick rappelant l'aéronautique. Le choix des matériaux n'a pas été laissé au hasard, afin de répondre aux exigences d'une clientèle prête à signer un gros chèque pour s'offrir la nouvelle sportive anglaise.

Cette sportive a pu profiter de l'expérience de Jaguar pour ce qui est de l'utilisation de l'aluminium, afin de présenter un châssis 30% plus rigide que les autres modèles de la marque, mais surtout un poids d'à

peine 1.597 kg. Il faut aussi rappeler que la moitié de l'aluminium utilisé provient de matériaux recyclés et que la technique d'assemblage adoptée a réduit les émissions de CO₂ de 80% par rapport à une construction en acier soudée.

Toutefois, ce qui intéresse le plus les futurs conducteurs, c'est bien évidemment ce qu'il y a sous le capot. Pour cela, le choix se fera entre 3 variantes, un V6 décliné en 2 puissances et un V8, sachant que chacune est dotée du système Jaguar Intelligent Stop/Start. Le nouveau 3.0 V6, qui a été dérivé du 5.0 V8 est disponible en 340 ch et 380 ch alors que le V8 développe, lui, 495 ch pour un couple de 625 Nm. Ce dernier équipe la F-Type S qui abat le 0 à 100 km/h en 4,3 s et dont la vitesse a été bridée électroniquement à 275 km/h. Les différentes versions sont toutes équipées de la Quickshift à huit paliers serrés, qui peut être commandée à travers les palettes au volant, alors que la plus sportive d'entre elles, la S, a droit à un mode Dynamic-Launch qui permet et sans intervention du pilote, une accélération extrêmement rapide depuis l'arrêt. Raison de plus pour opter pour le V8 ! Plus que quelques mois donc avant de voir la féline anglaise parader sur nos routes. Alors, si vous l'entendez rugir, cédez-lui le passage !

HYUNDAI *ix35*

Si vous n'avez pas le temps de lire cette annonce,
retenez au moins les chiffres.



Si vous lisez ce texte, c'est que vous avez compris toute l'importance des chiffres : ix35 à 259 000 dhs... Incroyable... tout comme le nombre d'équipements de série : ABS, airbags, régulateur de vitesse, volant cuir multifonction, rétroviseurs rabattables électriquement, auto allumage des phares, jantes aluminium 17"... Pour profiter de cette nouvelle version ix35 avec une motorisation 1,7 L, venez vite nous rendre visite. Parce qu'après tout, il n'y a que votre satisfaction qui compte !

Diesel à **259 000 Dhs**

ix35


HYUNDAI | NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

par Amal Razine

**GOLF VII**

Une Golf pour tous !

Il n'y a qu'à voir le spot publicitaire de la nouvelle Golf pour savoir que tout le monde y trouvera son compte et qu'elle s'adapte aux besoins de chacun, aussi différents soient-ils. Ce n'est donc pas un hasard qu'elle ait été, notamment, élue « Car of The Year 2013 ». Une façon de saluer son conservatisme qui a, pourtant, été critiqué avant sa sortie par ses détracteurs. La 7e génération a su capitaliser sur son passé, tout en étant tournée vers l'avenir, afin de pouvoir faire face à ses rivales et retrouver la place assez spéciale qu'elle occupe dans le cœur des Marocains.





Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 184ch - 3500tr/min
Couple : 380 Nm - 1750tr/min
Transmission : Avant

Poids et mesures

Poids à vide : 1377 kg
Dimension : 4.25/1.79/1.45 (L/l/h)
Réservoir : 50l
Volume coffre : 380/1270l
Pneumatique : 225/45 R 17

Performances globales

Vitesse max : 228 km/h
0 à 100 : 7.8 s
Consommation : 5.9/3.5/4.2 l/100
Autonomie : 988 km

À l'approche de la quarantaine, la Golf ne semble pas avoir pris une ride. Elle s'est d'emblée fait une place de choix dans le monde de l'automobile. En effet, avec un chiffre annoncé de 200 ventes par jour dans les quatre coins de la planète, soit 29,6 millions d'unités vendues toutes générations confondues, elle est partout ! Le 7e opus compte tout naturellement perpétuer cette tradition et cela semble bien parti, avec les titres remportés depuis sa révélation au public. Lancée sur notre marché, la Golf promet une entrée fracassante dans le segment des compactes, ce qui n'est pas pour plaire à ses concurrentes.

Faisant un léger clin d'œil à son passé et plus particulièrement les seconde et quatrième générations, elle a su remettre au goût du jour les détails qui ont toujours fait sa particularité et son succès. À l'avant, les fans de la marque de Wolfsburg ne seront pas déboussolés et reconnaîtront au premier coup d'œil la Golf notamment à travers son imposant logo central, mais également son regard qui se révèle aussi

rassurant que charmeur. Le best-seller de Volkswagen a signé une montée en gamme qui se ressent dans ses moindres détails. La Golf, grâce à une modification de ses proportions, a vu ses roues avancées de 43 mm, ce qui a permis de la qualifier de cab backward au vu de son long capot et de son habitacle rejeté en arrière. S'inscrivant dans la continuité, elle reprend tout naturellement, à sa façon, certes, les montants de custode, la ligne de toit allongée, la ligne de vitrage typique, sans oublier l'avant et l'arrière avec leurs éléments transversaux. Pourquoi changer une recette qui prend tellement bien depuis des années ? Se voulant simple et puissante, elle reflète parfaitement l'ADN de Volkswagen et peut se vanter de son dynamisme et de sa sportivité. Le profil est marqué par une ligne extrêmement forte, qui enveloppe toute la carrosserie.

À l'arrière, les designers ont redessiné le tout, pour offrir à la 7e génération une toute nouvelle poupe, en phase avec son temps. L'extravagance n'étant pas une



habitude de la maison, la simplicité et l'élégance ont une nouvelle fois primé, donnant à la Golf un nouveau look, certes, mais qui est loin d'oublier ses origines. Chaussée de jantes en alliage léger Madrid 17" sur la version la mieux équipée sur notre marché, la Caratline, elle affirme notamment sa sportivité et joue la carte de la séduction auprès des clients. À l'intérieur de cette même version, les équipements ne manquent et le design est à l'image des habitacles de la marque, à savoir sobre, épuré et surtout très ergonomique. Équipée à l'avant de sièges sport pour le conducteur et son passager avec réglages lombaires électriques et fonction massage, l'allemande a choyé ses occupants, qui sont parfaitement en sécurité, notamment, grâce aux airbags de série, au détecteur de fatigue, l'ESP, l'ABS, l'ASR...

Utilisant des matériaux de qualité et faisant honneur à la réputation allemande quant à sa finition, elle peut se doter grâce au Pack+ du toit ouvrant panoramique, des projecteurs bi-Xénon directionnels et des feux de jour à

LED. Avec un empattement accru, l'habitabilité a donc augmenté pour le plus grand bonheur des passagers arrière, dont l'absence permettrait au conducteur de rabattre les sièges 2/3 1/3 pour augmenter le volume de chargement.

Sous le capot, CAC, importateur exclusif de Volkswagen sur notre marché a choisi d'opter pour le 2.0 TDI 110 ch. Un bloc que les Marocains connaissent déjà et qu'ils apprécient particulièrement. En perdant une centaine de kilos, la Golf a également baissé sa consommation, qui est annoncée à moins de 4 l/100 km, avec des émissions de CO2 de l'ordre de 99 g/km. Elle est ainsi devenue la Golf la plus économe de tous les temps. Commercialisée à partir de 295.000, la Caratline peut au choix être équipée d'une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports ou de la fameuse DSG à 6 rapports.

Pour beaucoup, le chiffre 7 porte bonheur, la Golf nous le prouve avec ses nombreux titres remportés depuis son lancement et le succès qu'elle a rencontré dans tous les salons avant son arrivée sur les différents marchés.

Motors

Auto Exception

par Youssef Bennour





Le SUV technophile

Dans le cadre de la refonte complète de sa gamme, Ford a procédé au lancement d'une nouvelle génération de son monospace, le C-Max. Désormais décliné en deux versions, cinq et sept places, il se distingue par une ligne sportive, des motorisations plus efficaces et surtout un équipement technologique de pointe.



Rompant avec le style un tantinet sobre de son prédécesseur, le nouveau Ford C-max s'inspire directement du style du concept-car iosis Max, introduit au Salon automobile de Genève 2009. Du coup, les traits sont devenus nettement plus agressifs, en s'inspirant profondément de la nouvelle tendance stylistique de la marque à l'ovale bleu, dite Kinetic Design. Résultat : une calandre trapézoïdale entourée d'un jonc chromé et des optiques très étirées. De profil, le style affiche un certain dynamisme, grâce à une ligne de pavillon très arquée, conjuguée à une ceinture de caisse inclinée. Disponible également en version sept places, le nouveau monospace de Ford s'avère plus long de 14 cm, plus haut de 6 cm et se caractérise par des portes latérales coulissantes, une lunette arrière plus longue, des feux différents et un pavillon de toit plus plat.

Visuellement, le nouveau Ford C-Max paraît moins imposant que son prédécesseur. Une impression que confirment les chiffres : le nouveau modèle a perdu

9 cm en longueur à 4,38 mètres. Toutefois, que ceux qui craignent pour l'habitabilité se rassurent, l'espace à bord n'a subi aucun changement, mieux encore, les grands gabarits se sentiront plus à leur aise, grâce à une garde au toit améliorée (+ 3 cm à 1,62 m).

La modularité est également préservée, puisque le C-Max reconduit le système « diagoflex », permettant d'escamoter le siège central et de faire coulisser les sièges d'extrémité diagonalement vers l'arrière et vers l'intérieur, transformant l'habitacle en quatre places pour gagner de l'espace aux épaules et aux genoux. La capacité de chargement, elle, s'avère intéressante, grâce à un volume du coffre de 432 litres, qui peut atteindre les 1.706 litres, une fois la banquette rabattue. Toutefois, elle est sacrifiée dans la configuration à 7 places, le volume du coffre se limitant à 92 litres (avec le kit anti-crevaion), juste assez pour transporter de menues affaires.

À l'intérieur, le design futuriste de la planche de bord séduit et donne tout de suite envie de s'installer derrière le volant. Il y a lieu de noter la forme originale



des compteurs, qui offrent une bonne lisibilité même la nuit, ainsi que de la console centrale symétrique, surmontée par l'ordinateur de bord, qui se révèle ergonomique.

Ne se contentant pas d'être modulable et bien agencé, le nouveau C-Max enfonce le clou en matière d'équipement. L'offre est riche, surtout dans sa finition titanium, qui comprend l'aide au démarrage en côte, la climatisation automatique bizona, le système de démarrage sans clé, GPS, le bluetooth, la prise USB et l'allumage automatique des feux. Le monospace met par ailleurs en avant des gadgets high-tech, tels que la caméra de recul, un détecteur de présence dans l'angle mort, le hayon électrique et même un système d'aide au stationnement Active Park Assist, qui facilite grandement les créneaux.

Quant à la tenue de route, les deux configurations du nouveau C-Max font appel à la nouvelle plateforme ONE Ford, gage d'un comportement sain et efficace. De nouvelles suspensions, ainsi qu'un répartiteur de couple entre les roues avant sont également au menu,

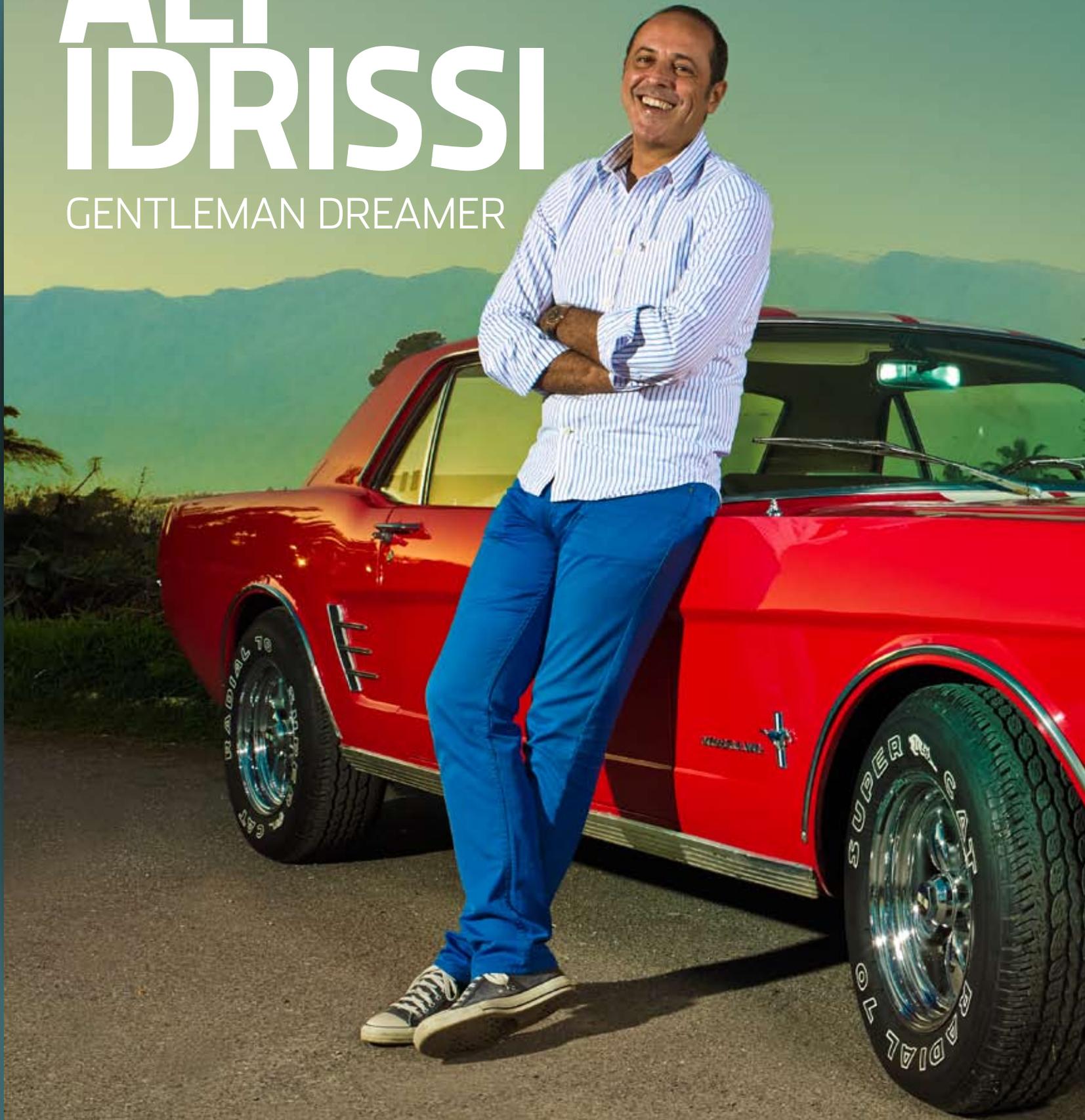
histoire de bien transmettre la puissance au sol. Cette dernière est désormais optimisée, grâce à des versions profondément remaniées du célèbre moteur Duratorq TDCi de 1,6 litre, seule motorisation retenue par l'importateur officiel de la marque, la SCAMA. Offrant des performances et un rendement énergétique amélioré, ainsi que des émissions réduites, ces versions offrent trois niveaux de puissance : 95, 115 et 155 ch. Côté transmission, le C-Max a droit à la fois à la nouvelle boîte de vitesses manuelle Ford Durashift à 6 rapports et à la transmission Ford PowerShift, une boîte à double embrayage et six rapports.

Au final, la nouvelle génération du Ford C-Max gagne en homogénéité et en maturité et dispose désormais de toutes les qualités pour se faire une place de choix dans sa catégorie, notamment une ligne dynamique, une tenue de route équilibrée et des motorisations de dernière génération. Quant aux tarifs, ils s'avèrent compétitifs et s'échelonnent de 225.000 à 265.000 DH.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER





ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER



Simple, courtois et doté d'un humour espiègle, Ali Idrissi a eu la chance de baigner depuis sa plus tendre enfance dans un environnement où la voiture avait une place de choix. Avec une passion chevillée au corps, notre gentleman driver n'a pas hésité à s'improviser restaurateur apprenti à ses heures perdues !!! . Arpentant les cimetières des anciennes et les garages situés au diable vauvert, Ali Idrissi a réussi à donner sens à ses rêves d'enfant en se procurant au fil des ans quelques modèles et non des moindres. Il en a fait de la miniature une passion qu'il expose fièrement comme pour rappeler que l'homme grandit tout simplement avec ses rêves. Pour les lecteurs de Gentlemen Drivers, notre invité a accepté le temps d'un entretien d'ouvrir sa boîte de Pandore pour nous relater la trajectoire d'une vie riche, pleine de péripéties et d'anecdotes croustillantes.



ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER



Racontez-nous vos débuts avec l'automobile...

Dès mon plus jeune âge, j'ai eu cette chance de baigner dans un environnement où l'automobile était présente avec force.

Je me souviens bien de mes premiers pas dans une petite voiturette à pédales d'antan d'un rouge qu'on ne fait plus de nos jours (rire). Pour rester dans les normes, disons qu'à l'âge de quatre ans, j'ai été franchement fasciné par l'automobile ou comme disait mon frère Larbi « la tototte ». Inutile de vous dire que mes cadeaux préférés étaient les miniatures de marque bizarroïdes Dinky Toys, Cij, Solido, Norev, Corgi toys, Jouef, Matchbox, Majorette...mais ô combien fascinantes par leur conception métallique et leurs rivets sur la plaque du châssis ... (l'œil du détail en dit long à cet âge...).

Considérées par mes parents comme malsaines pour la lecture, j'arrivais tout de même à me faire offrir de belles bandes dessinées comme la BD « Michel Vaillant », et c'était un univers qui me faisait rêver et qui me fait encore rêver (ceux qui relisent leurs BD d'enfance se reconnaîtront).

Je trainais souvent dans les garages du ministère de la Santé où mon père travaillait et j'étais émerveillé par les voitures de bonne facture de la fin des années 60 et début des années 70 (BMW 3.0 S, Mercedes 280 SE,

Citroën SM) : mes premiers pas dans la reconnaissance olfactive des intérieurs de chacune d'entre elles, ce mélange de cuir, boiserie, plastique et de velours ...

Je me souviens aussi des premières belles voitures rencontrées à Tanger, la ville que je considérais comme étant le grenier des véhicules d'exception...Tanger a su discrètement et jalousement conserver jusqu'à ce jour des joyaux de l'automobile des années 30 et 40. En revanche on voyait à Marrakech de ludiques carrosses à 2 chevaux côtoyant ces longues et belles carrosseries américaines telles que Cadillac, Studebaker, Plymouth, Lincoln, Mercury...

Je me rappelle sur la route du retour de mon tout premier pèlerinage de Moulay Driss Zerhoun (rituel familial sacré) où la Citroën SM nous avait tous subjugués par sa stabilité, son design et son aérodynamisme futuriste. Tous les frères et sœurs étaient unanimes, j'en faisais une fierté de ce cas !!! Je ne vous cache pas qu'on tenait des discussions interminables entre frères sur les voitures de l'époque surtout celles qui nous intriguaient comme la SM, la Mercedes Papillon ou encore la DB5 de James Bond...

Sentant mon intérêt précoce pour l'automobile, mon père a fortement contribué à ce que ce rêve ne se termine jamais !!!! En me racontant l'acquisition

Biographie



1965

Naissance à Rabat

1976

Prix de la francophonie avec Abdelaziz El Alaoui (Zizou)

1980

Sous le soleil de minuit aux environs du cercle polaire

1996

Naissance de Meryem

1997

Sélectionné au Camel Trophy

1998

Naissance de Mehdi

Depuis 2002 à la Banque Centrale Populaire.



ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER

de sa 403 chez Peugeot aux Champ Élysées, j'ai automatiquement noué un lien d'affection avec Sochaux... C'était une version « chic » de 1957 avec toit ouvrant et je garde en mémoire son immatriculation 1951-36...elle a du finir concassée dans une ferraille. J'ai longtemps rêvé de la retrouver et je garde espoir...

Pour mon père c'était un moyen de transport utile mais pas nécessaire car à son goût l'automobile envahissait un peu trop les villes et il en faisait à son époque un cas de pollution chronique...on échangeait souvent sur le futur comme sur le présent et c'est ce qui m'a poussé à mieux explorer les arcanes du monde de l'automobile.

En remplacement de la 403 qui se faisait vieille esthétiquement seulement (mon père entretenait ses voitures avec beaucoup de délicatesse) et fidèle à la marque au lion, son choix s'est porté sur la nouveauté de l'époque la Peugeot 204 qu'il a choisi en break. J'ai le souvenir d'avoir assisté à son acquisition chez Peugeot à Rabat où M. Richard père d'un ami de classe était responsable commercial. Tenant à la main le cahier de bord du véhicule, j'avais tout de suite été attiré par la toute petite sœur de la Break : la 204 cabriolet...ce petit modèle avec toit amovible m'avait séduit. Un jour, alors que nous étions dans la voiture avec mes frères, j'avais ouvert le catalogue de bord et en montrant la photo de la version cabriolet je leur ai dit : c'est cette voiture que j'achèterai quand je serai grand !

Comment cette passion s'est-elle développée ?

J'ai comme l'impression que la passion se développe dans le rêve ! À l'évidence j'étais aussi un inconditionnel de Peugeot tout en ayant un sérieux penchant pour la Citroën et en particulier pour la mythique DS. Notre voisin de l'époque le représentant de l'ONU au Maroc, possédait une version Pallas ornée du petit drapeau de l'ONU sur le côté gauche du véhicule. Je ne me lassais pas de contempler sa forme révolutionnaire et ses portières à vitres sans montant (jamais vu pour une berline) ! ! ! ! L'esthétique qui me laissait sans voix...

Dans notre rue, j'avais fait connaissance avec tous les véhicules du voisinage et je me souviens en particulier de M. Souissi, cet homme aux cheveux blanc très discret et fier dans son américaine...un long coupé Chevrolet blanc aux allures des séries américaines, M. et Mme Zamora avec la CX et la 4cv, M. Courmont avec la 504, M. Nataf avec la R16, M. Arsalane El Jadidi avec



la Mercedes 280 SE, M. Hassani avec sa Fiat 125, la famille Matéo avec la Mercedes ponton 220 S...

Même la Ford Mustang de M. Sbaï, voisin de mon Ecole Albert Camus, avait bousculé mon imaginaire. Un jour de printemps à la sortie de l'école, M. Sbaï nous a fait un tour de Mustang les cheveux au vent dans cet intérieur sportif et je me souviens du détail du volant (à trois branches chromé avec des cercles sur chaque branche) qui n'était pour moi qu'un volant de bolide de course comme ce que je voyais dans les BD...c'était une des premières Mustang décapotables, celle de 1965 ou pardon de 1964 et 1/2 comme disent les puristes.

J'avais au fur et à mesure du temps pu développer un intérêt pour la course automobile, grâce à mon ami de classe Jean-Philippe Madonia, dont le père était passionné de sports mécaniques (moto et auto) et en particulier de l'histoire du Rallye du Maroc. Je m'étais initié aux grands noms de pilotes de l'époque et j'avais été surpris d'apprendre qu'en 1972 seulement 6 équipages sur 78 achèverent l'épreuve. J'ai assisté de 1972 à 1976 au départ du Rallye du Maroc, et avec fierté je mettais un nom sur les têtes (Bob Neyret en DS avec qui j'ai couru au Rallye Classic plus de 40 ans après, Jean Deschazeaux en SM, Jean Pierre Nicolas en A110, Chasseuil, Fall, Hannu Mikkola et Jean Todt en 504 V6). J'avais enfin pu toucher la SM qui me hantait par sa beauté agressive et son tableau de bord de Concorde.

Ce fut des moments magnifiques, j'avais conscience d'approcher les vedettes du Championnat International des Rallyes tout en m'imprégnant de l'atmosphère de





la course.

Pour étancher ma soif et être au fait de l'actualité du sport automobile, je lisais les rares revues automobiles du moment et je me suis intéressé tout particulièrement à la course aux 24 Heures du Mans. Cette course me fascinait au point d'avoir constitué un cahier reportage photos des courses de 1968 à 1978. Cela m'a permis de me familiariser avec les équipes Matra-Simca d'Henri Pescarolo (triple vainqueur de 1972 à 1974) et Martini Racing Porsche de Jacky Ickx (triple vainqueur de 1975 à 1977).

A l'âge de 8 ans j'ai été initié à la chasse sans pour autant avoir perdu mon rapport aux voitures. Au volant de sa confortable et spacieuse 504 Feu Moulay Abdeslam El Alaoui nous enseignait à Feu Zizou (son fils) et à moi, l'art de la pratique de la chasse et la noblesse de ce sport. La passion de la chasse a été transmise par ce Maître érudit qui nous a enseigné le respect de la nature, le biotope, la faune, la flore, ainsi que la photographie dans toute sa splendeur; l'idée était d'exercer l'activité de chasse en matinée et de consacrer l'après midi à la prise de photos que nous développons le soir.

Je me souviens avoir mis en pratique quelques expériences de chasse de Marcel Pagnol qui ont forgé en nous cette passion: nous avons semé du blé imbibé d'alcool pour disons rendre plus facile la capture des perdrix. Une expérience fabuleuse car effectivement l'objectif de souler le gibier a été atteint...y a prescription

ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER

aujourd'hui (rires)...

A l'âge de 13 ans, j'avais décidé de franchir le pas et conduire la 204 de mon père. Au cours d'un week-end passé à la ferme du Souissi, je me suis installé à la place de mon père et après plusieurs essais à vide (sans avoir mis le moteur en marche), j'ai démarré, débrayé, introduit la première vitesse et la magie du moteur 4 temps s'est fait entendre. La Chasse et la conduite en représentaient mes principales activités des week end à la ferme, jusqu'au jour où ma sœur Afafe a endommagé l'aile avant de la voiture en se frottant au mandarinier du coin.

Au cours d'une intéressante discussion sur le réglage du moteur de la 504, M. El Alaoui m'a initié au réglage des culbuteurs de la partie haute du moteur et comme l'idée de reproduire l'expérience sur la voiture de mon père s'est rapidement emparée de moi, je lui ai fait part de mes intentions. En me remettant en main propre l'outillage nécessaire, j'ai aperçu dans son regard une petite inquiétude... Je suis finalement intervenu dans une totale discrétion, je me suis assez bien débrouillé puisque la voiture a démarré, mais avec beaucoup plus de claquements (rires...).

Je me souviens aussi de cette étrange rencontre que j'ai eue avec la belle Cadillac de M. Omar Naguib, charmant journaliste égyptien qui travaille toujours à l'opinion. Un jour de printemps, en me dirigeant avec mes parents vers le cinéma Royal pour assister à la représentation de « Connaissance du Monde », j'ai aperçu cette belle américaine, aux ailes arrières pointues et aux pare-chocs géants, sur le côté droit de la chaussée. Elle était immense que ce soit en longueur ou en hauteur...mes yeux arrivaient au niveau de la poignée de la porte! Une vraie histoire d'amour car quelques années plus tard nous nous sommes rencontrés au marché central de Rabat, à la place Piétri, à Salé où j'avais pu aborder Omar Naguib et lui demander de quel modèle il s'agissait : une Cadillac Coupé de ville de 1958 doté d'un moteur V8 et mesurant un peu plus de 6 mètres de long !!! Un rêve de plus n'est-ce pas ? Celui-ci s'est réalisé puisque cette voiture se trouve aujourd'hui dans mon garage en phase de restauration.

A l'âge de 14 ans je commençais à m'intéresser au surf, qui est un sport de glisse assez physique. Une nouvelle dimension s'offrait à moi dans ce nouveau rêve, où l'adolescent que j'étais prenait goût de plus en plus aux plaisirs de la nature. Nous avons été en bus



de Rabat à la recherche des célèbres spot du sud du Maroc, côtoyant aussi bien la vague des mouvements hippies que celle du Rock'n Roll avec les célèbres Doors, Beatles, Pink Floyd, Rolling stone, Deep Purple, Scorpions, Jimi Hendrix ...Nous y sommes revenus une fois le bac en poche mais cette fois-ci avec le Camping Car Combi-Westfalia du Colonel Boutayeb, père de mon ami Karim.

Parlez-nous de votre première voiture ?

Et si je vous parle de la 304 cabriolet ??? La sœur de la fameuse 204 du carnet de bord de la 204 break !!! Effectivement Ma première vraie voiture, c'était une Peugeot 304 cabriolet de 1974. Alors étudiant à Toulouse, je guettais toutes les opportunités qui se présentaient à moi et un jour en discutant avec une personne sur une terrasse de café, on m'en a parlé en m'indiquant exactement sa localisation dans la banlieue de la ville. A l'arrêt depuis plus de deux années au fond d'un garage dans un état assez déplorable : accidentée côté conducteur, sans doute pour non respect de priorité. Je n'avais vraiment pas les moyens de cette petite folie à ce moment ...un matin d'hiver la chance m'a souri: j'ai remporté le premier prix au jeu questions-réponses de France Inter qui m'offrait gracieusement accès à cette chose qui m'attendait au



fond de ce garage tout poussiéreux.

Après avoir franchi l'étape de l'acquisition, il a fallu mettre sur pied un plan « Marshall » pour sa restauration...

Muni de la photo du véhicule, j'ai consulté 3 ou 4 carrossiers, en prenant le soin de choisir parmi les plus chevronnés de la région; inutile de vous dire que tous les devis avoisinaient 4 fois le prix d'acquisition... J'ai enfin trouvé un terrain d'entente avec l'un d'entre eux, qui m'a proposé tout franchement d'apprendre le métier afin de restaurer moi-même ma voiture. J'ai donc travaillé dessus pendant les trois mois d'été. Le deal était simple : le carrossier me prêtait son garage, son matériel et en contrepartie je lui donnais un coup de main en cas de besoin. C'était une façon pour moi d'apprendre le métier et de m'impliquer à 100% dans ma passion ! J'ai mis à nu la voiture, changé l'aile gauche, la portière ainsi que le bas de caisse et ensuite j'ai tout remis en place (apprentissage de la soudure !). Une expérience très instructive à mes yeux, parce que je considère avoir appris un métier et une méthodologie de travail à aborder pour la restauration d'un véhicule. La séance de démontage doit être menée de façon très méthodique !!! Je ne vous cache pas qu'il y a eu des moments difficiles, très difficiles même et il a fallu surmonter les échecs (premières soudures à reprendre, redressement de la tôle à la main, mauvaise préparation de la peinture, blessures et brûlures...).

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux j'avais pris conscience que je réalisais enfin une partie de mon rêve.

Après trois mois de travail acharné, la voiture était enfin prête !!! Ouf de soulagement car j'y ai cru et j'ai eu raison de persévérer !!! Impatient de conduire mon rêve d'enfance et en même temps fier du résultat de mon travail, j'ai décidé de procéder aux premiers essais sur le campus de l'Université Paul Sabatier ; par malheur j'ai eu un accrochage en sortant du campus (rires)... Il a fallu trois semaines supplémentaires pour les réparations.

A mes heures perdues, je prenais un plaisir fou à chiner dans les casses et les brocantes, pouvoir rencontrer des passionnés, échanger et surtout dénicher les rares opportunités du moment. Je me suis lié d'amitié avec les collectionneurs de la région, les garagistes et beaucoup de ferrailleurs si intéressants. J'ai intégré l'Amicale Denis Papin (Club du Sud Ouest) ainsi que le club 403 de la Haute Garonne (par nostalgie à la 403 des Champs Elysées de mon père). C'est grâce à ces réseaux que j'ai fait l'acquisition de la Simca 8 de 1952 (délaisée à ce jour dans le Gers département du foie gras...).

À mon retour au Maroc, j'ai été en quête d'un univers de passionnés et sans trop de difficulté j'ai renoué avec des amis d'enfance qui bizarrement avaient les mêmes centres d'intérêts que les miens.

En 1999, j'ai fait l'acquisition de la Citroën DS 23pallas, véhicule officiel du premier ministre des années 70. Elle était particulière car possédait en option un accoudeur

ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER

coté conducteur...Une année plus tard, avec un groupe d'amateurs, j'ai pu dénicher une Triumph TR2 et à ce jour je n'arrive pas à comprendre comment ai-je pu m'en débarrasser...

Vous êtes également collectionneur de miniatures...

Par la force des choses les miniatures font partie intégrante de ma passion comme elles sont exposées un peu partout dans le salon ; c'est comme une revanche sur une partie de mes voitures d'enfance perdue de peur que ce rêve ne m'aide plus à grandir... je sais pertinemment le sort qui leur a été réservé, toutes les mères finissent pas faire le vide placard à jouet...et généralement ça se fait à l'adolescence !!!

Effectivement, j'ai commencé à collectionner les petites voitures à mon arrivée en France. Retrouver les jouets d'enfance y compris les trains électriques, découvrir de nouvelles miniatures, repérer et suivre une série de production limitée, telles ont été mes motivations pendant ces 30 dernières années dans la collection de la miniature. Les dimanches matin, une ou deux miniature aux puces de St Sernin à Toulouse, des fois sur des ventes aux enchères comme chez Drouot à Paris.

Aujourd'hui, je procède de la même manière en chinant à la joutiya de Rabat, à Derb Ghellaf à Casablanca ou ailleurs...

J'apprécie ma collection et je peux vous donner le détail de l'endroit où j'ai fait l'acquisition de chacune d'entre elles !!! En quelque sorte, une manière de perpétuer mon rêve... grâce à cette passion pour les miniatures, j'ai rencontré des gens merveilleux un peu partout à travers le monde, ce qui m'a permis d'apprendre beaucoup de choses et j'espère apprendre encore plus.

Est-ce que votre passion a influencé votre orientation académique ?

On peut voir cela sous cet angle, tout à fait. Fasciné par le moteur à explosion et fortement intéressé par les sciences de la physique, j'ai cru bien faire en optant pour « l'Ecole Nationale Supérieure du Pétrole et des Moteurs ».

Je me souviens de ces revues techniques disponibles au sein de la bibliothèque de l'école, des expériences d'engins fonctionnant avec l'énergie fossile à l'état brut, des anciens moteurs exposés au centre...autant de souvenirs inoubliables.

J'avais eu cette chance d'avoir été élu président du



bureau des élèves et nous organisons en plus des conférences et débats des activités parascolaires étroitement liées à la course automobile : les Grands Prix de Formule 1, les courses interscolaires de karting... Les étudiants de l'école pouvaient également passer une sélection pour intégrer la filière ingénieur de course F1 chez Elf.

Comment procédez-vous à la restauration de vos voitures ?

Vous voulez dire comment je m'y prends ? De par l'expérience de la restauration de ma 304, j'estime être en mesure de diriger des travaux de restauration tout en mettant la main à la pâte...

Dès mon retour au Maroc, je me suis empressé d'aménager un garage chez moi pour les besoins de la restauration.

La première voiture que j'ai eue à restaurer était une Cadillac Coupé Deville de 1958. Ah oui ! La fameuse qui se trouve aujourd'hui dans mon garage, celle dont j'avais rêvé pendant 40 ans !!! Je parle bien de celle d'Omar Naguib.

Un jour, en chinant chez un vendeur de pièces détachées à Rabat, un jeune homme m'aborde pour me proposer la fameuse Cadillac d'Omar Naguib qui



ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER

m'avait marqué tout près du cinéma Royal. Je me suis empressé de me rendre chez Omar Naguib et j'ai été choqué par la dégradation de son état ; il est vrai que l'état de la Cadillac en 1972 était loin d'être celui de 2007. Elle était dans un piteux état. Sa restauration est en cours, mais c'est un très très long chantier...

Ceci dit, je ne vous cache pas que pour la Cadillac, je profite pour acheter des pièces neuves à chaque déplacement aux USA : un tableau de bord entier ainsi que les vitres des deux portes pendant les vacances avec les enfants en floride en 2008, tous les joints ainsi que les pneus lors de ma dernière visite à Hershey (la Mecque des collectionneurs en Amérique...rien à voir avec Rétromobile de Paris).

Pour restaurer mes voitures, j'avais embauché à domicile à Rabat deux personnes à plein temps, un tôlier et un mécanicien. J'ai vite compris que je ne pouvais pas les gérer à distance vu que physiquement mon bureau est à casablanca. Pire encore, j'ai su qu'ils exploitaient mon garage pour réparer à la sauvette les véhicules de clients ou que sais-je. J'ai donc décidé de m'en séparer tout simplement.

Pour la Ford Mustang, Yassine Madani a été le premier responsable de cette acquisition (rires)!!!! Un après midi de printemps, Yassine m'appelle de Tanger et me dit : « Ecoutes Ali, je viens à l'instant de croiser chez un mécanicien l'ancien chauffeur de Paul Bowles et il est vendeur de sa Mustang ! Si ça t'intéresse viens vite ! » La Voiture de Paul Bowles !!! Aie ça n'arrive pas deux fois dans une vie ce genre de truc...le lendemain matin à 9 h tapante, nous étions Fayçal Doukkali et moi à Tanger au point de rendez-vous convenu.

De couleur méconnaissable car toute recouverte de graisse, la Mustang était sur cales dans un spacieux garage (c'était une façon de la conserver de l'humidité et tout genre d'agression...).

La voiture était dans son jus, un intérieur pony deluxe (blanc et marron) très bien entretenu et un moteur V8 en état moyen (ce sont des moteurs increvables). Après avoir remplacé le freinage, les pneumatiques et l'échappement j'ai eu le plaisir de la piloter tel quel dans son jus pendant trois ans. Très impressionnante dans la conduite, la ford Mustang ne se conduit pas mais se pilote plutôt !

A six mois de ma première participation au Rallye Classic, j'avais décidé de la restaurer et de la préparer comme voiture de course de rallye.

Adib et Khalid sont les artisans de cette restauration



réussie ! Ce sont des passionnés de l'automobile qui travaillent de leurs propres mains. Adib parle français comme vous et moi et a étudié la mécanique aux USA - donc aucun souci de communication, d'une attitude professionnelle et d'une fiabilité exemplaire.

Nous avons profité d'un petit séjour d'Adib aux USA pour équiper la belle Mustang d'un moteur Edelbrock préparé, de freins à disques ventilés, d'une ligne d'échappement en inox, radiateurs, amortisseurs, pneus et jantes 15 pouces, feux avant, moquettes d'insonorisation et de bas de caisse...enfin et toutes les vis chromées ainsi que les ampoules et autres petits détails !!!!!

La voiture était prête trois jours avant le départ du Rallye Classic et à voir la tête de mes amis sur le paddock, j'avais surtout saisi qu'ils avaient été bien bluffés car ils n'y croyaient pas un instant (à Hugues, Jalil, Majid et Rafik).

Cette année là, j'avais eu aussi l'opportunité d'étoffer ma collection avec la majestueuse 220 S coupé de Mercedes. Un des plus beaux coupé de chez Mercedes. De 1966, ce véhicule est resté 30 ans au fond d'un garage au centre ville de Casablanca. En bon état j'ai tout de même décidé d'entamer une restauration chez mon ami Norredine à Casablanca.



La 190 sl est le dernier « big » chantier du moment que j'ai confié à Adib et Khalid.

Restée pendant une dizaine d'année entreposée chez le déménageur Bailly dans l'attente de son transfert en Europe, cette voiture a été (malheureusement pour son propriétaire et heureusement pour moi) mise aux enchères suite à la liquidation de Bailly au Maroc. Très convoitée par les collectionneurs de la place, tout le monde gardait jalousement en secret cette belle Mercedes de la fin des années 50. C'est grâce à mon ami Khalil Laimani, lui aussi grand passionné, que j'ai pu me la procurer. J'ai acheté cette voiture en 2009 sachant qu'elle n'avait pas de papiers.

En cherchant dans la voiture, j'ai trouvé des plaques d'immatriculation sénégalaises et une enveloppe portant le nom d'un certain Eric. J'ai « Googlé » nom et prénom et je lui ai adressé un message mail lui demandant quelques renseignements sur la voiture. Quatre mois plus tard, Eric a gentiment répondu et m'a raconté l'histoire de cette 190 sl de 1962. Epoustouflant, je venais de retrouver l'ancien propriétaire de la 190 sl !!!! Eric a acheté cette voiture au Sénégal où il résidait et suite à son déménagement sur Casablanca

Eric avait dédouané le véhicule mais n'a jamais eu vraiment le temps de procéder à son immatriculation. Obligé de s'expatrier à nouveau, Eric a confié son déménagement à Bailly qui n'a jamais fait suivre la belle 190 sl... J'ai proposé à Eric de racheter son véhicule mais il m'a semblé très hésitant...voir un peu dégouté et en même temps content pour moi. Nous sommes restés en contact et je viens d'apprendre qu'il a acheté un coupé jaguar des années 80.

Pour entamer la restauration d'une aussi précieuse allemande, il faut être très vigilant coté budget car les pièces de rechange sont excessivement chers. Mon ami Dafir Harraki m'avait prévenu !!!

Pour ce qui est du chromage, inutile de perdre son temps au Maroc, personne ne vous livrera la qualité requise. J'ai fait refaire tout le chromage en Espagne grâce à mes amis Mohamed Laroussi et Don José Luiz Alarcos deux passionnés à la retraite. J'ai commandé quelques pièces en Allemagne et mécaniquement, nous avons déjà procédé au réglage des carburateurs, qui sont très sensibles. Quand à la sellerie, elle a été complètement refaite par Bouchaib chez Hervé Arnon (Merci Hervé).

Il ne me reste plus qu'à commander chez Mercedes le pare-brise ainsi que les joints (de portes, coffre, pare brise et du hard top). Au dernier salon Rétromobile, j'ai adhéré au club des propriétaires de Mercedes 190 sl en France pour avoir accès à leur base de données des pièces détachées et pourquoi pas organiser un rallye au Maroc...

Au Maroc, on peut encore trouver quelques pièces mécaniques de rechange, mais cela devient de plus en plus difficile. En s'échangeant des pièces ou en se dépannant l'un à l'autre une certaine solidarité existe entre nous. Je n'oublierai jamais l'assistance de Si Ahmed Zerkdi et de Ahmed El Ghdir à Agadir il ya deux ans au Rallye Classic 2012.

Qu'en est-il de votre participation au Rallye Classic ?

En 2011, nous avions décidé avec Mathieu Sabbagh (copilote) de participer au Rallye Classic avec la Mercedes 220 S coupé, mais malheureusement elle me lâcha la veille du départ. Je me souviens avoir appelé à 23h mon ami Brahim Bouabid pour emprunter sa Citroën DS avec laquelle j'avais pu gagner une épreuve de régularité. Par magie, j'ai retrouvé le fameux Bob Neyret (au volant d'une magnifique DS préparée), ce coureur hors pair que j'admirais dans les années 70 au départ du Rallye du Maroc. Le rêve de gosse quoi !!! C'était un rallye difficile, car il a fallu gérer les défaillances du système de freinage (perte des freins entre Tanger et Ksar Sghir) et celles de la boîte à vitesse... Nous avons été classés 13ème au général, une très bonne prestation !!!

L'édition 2011 du Rallye a été endeuillée par la brutale disparition au lendemain de la course de Frédéric Marquis et quelques mois plus tard de Jean François Rageys, deux amis au cœur gros comme ça !

ALI IDRISSI

GENTLEMAN DREAMER

A la mémoire de Frédéric Marquis, tous ses amis ont décidé de participer en 2012. Malgré la casse des lames de suspension de la Ford Mustang (oubli de recensement des pièces à changer pendant la restauration du véhicule) j'ai pu reprendre la course grâce à l'intervention d'Adib..Omar Bekkari m'avait prévenu, mais dans l'élan d'une restauration l'oubli est humain !

15^{ème} au général tel a été notre prestation toujours devant notre concurrent de toujours d'Hugues Degouy avec son AC Cobra de 1965.

En 2013 j'ai recidivé avec ma femme comme Co-pilote !

Que pensez vous des contraintes administratives qui pèsent sur les collectionneurs aujourd'hui ?

Les contraintes administratives ou le manque de vision de certains fonctionnaires ? Ou franchement le manque de compétences en la matière? Ils sont tous devenus fous !!! Au lieu d'en faire un effet de levier pour le tourisme au Maroc, nos fonctionnaires planchent sur des mesures populistes. Au lieu de valoriser ce patrimoine national nos fonctionnaires s'échinent à vouloir le faire disparaître sans aucune autre forme de procès parce qu'ils pensent à tort que ceux qui détiennent des voitures anciennes sont forcément fortunés ce qui est non seulement faux mais stupide. Combien d'entre nous auraient été tentés de vendre leur véhicule à l'étranger ce qui a été d'ailleurs très largement fait autrefois ?

Nous restons une petite poignée d'irréductibles à vouloir coûte que coûte conserver cette mémoire vivante et au lieu de nous accompagner dans ce sens les autorités compétentes continuent à vouloir nous achever dans l'indifférence totale.

Ceci étant, nous gardons une lueur d'espoir vu que le ministre de tutelle s'est montré sensible à nos doléances et nous sommes dans l'attente du règlement de toutes les questions en suspens.

Vos enfants s'intéressent-ils à l'automobile ?

Il serait très difficile pour eux de ne pas s'intéresser à l'automobile !!! Ils ont été présents au départ des différents Rallyes, observent avec attention les miniatures au salon, s'intéressent à ma collection de livres sur l'automobile...et enfin se font un plaisir d'être accompagnés au lycée en Ford Mustang !!!

J'espère qu'ils perpétueront cette passion et à leur tour qu'ils puissent accomplir leurs rêves d'enfant.



Fiers de leurs descendance germanique Meryem et Mehdi seront des inconditionnels de Mercedes, car ils possèdent la Mercedes 220 SE de 1957 découvrable de leur arrière Grand-père, l'éminent physicien D. Stürmer.



WTCC

FIA World Touring Car Championship



Marrakech Grand Prix remercie ses Partenaires





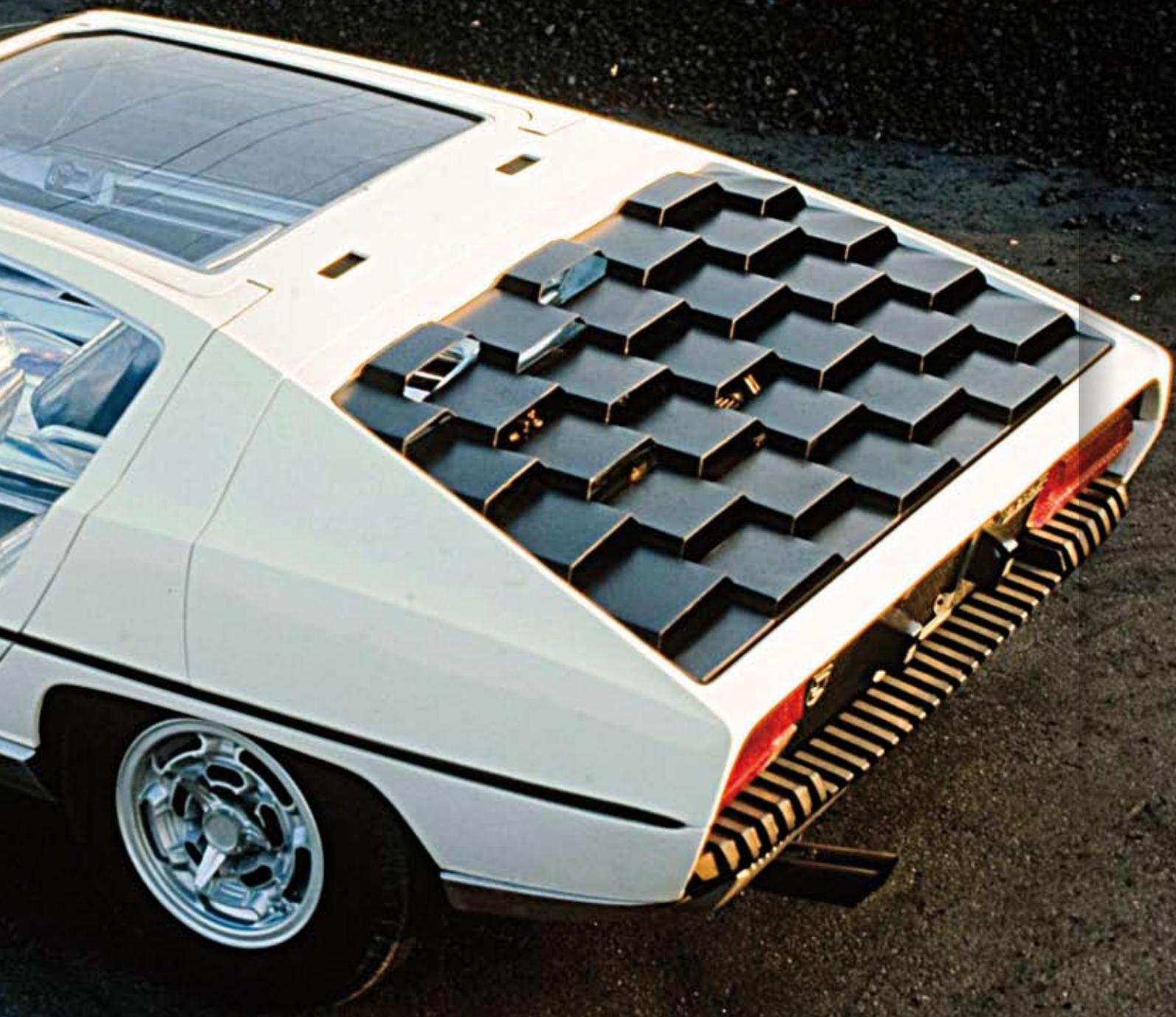
Amateur d'automobiles rapides et de tauromachie, Ferruccio Lamborghini rêvait de construire une voiture de sport. Son rêve est devenu réalité le jour où il a créé sa marque, il y a 50 ans. Depuis Lamborghini fait et continuera de faire le bonheur de nombreux clients fortunés et de fans inconditionnels, partout dans le monde.

Lamborghini

TAUROMACHIE À L'ITALIENNE



La Lamborghini Marzal est un concept car présenté au Salon international de Genève 1967, conçu par la Carrozzeria Bertone pour Lamborghini.





Ferruccio Lamborghini, fondateur de Lamborghini.

Ferruccio Lamborghini décide de construire une machine dépassant les Ferrari et Maserati en puissance et en sophistication tout en la parant de la carrosserie la plus originale. Ce sera le début d'une rivalité légendaire entre les deux constructeurs italiens.

Chez les amateurs des voitures de sport, Lamborghini fait partie des références au même titre que Ferrari ou Porsche. Son histoire a marqué d'une empreinte indélébile le paysage automobile contemporain. Derrière cette success story se trouve un homme très ambitieux, Ferruccio Lamborghini. Il crée en 1951 une entreprise de construction de tracteurs agricoles et devient rapidement, le troisième fabricant de ce domaine en Italie, derrière Fiat et Ferguson.

Le projet s'avère rapidement fructueux et Ferruccio fait fortune en à peine dix ans. Devenu très riche, il décide alors d'assouvir sa passion pour les belles GT italiennes en s'offrant une Ferrari, le bolide tant convoité avait une tare, un embrayage défectueux. En se penchant sur le problème, son mécanicien découvre que sa voiture utilise le même embrayage que leurs tracteurs. Il répare donc la Ferrari avec ses propres pièces.

Plus tard, Ferruccio Lamborghini décide de faire part de son problème d'embrayage à Enzo Ferrari, qui le rabroue sèchement. Vexé, Ferruccio décide de construire une machine dépassant les Ferrari et Maserati en puissance et en sophistication tout en la parant de la carrosserie la plus originale. Ce sera le début d'une rivalité légendaire entre les deux constructeurs italiens.

Pour réussir son entreprise, l'homme ne lésine pas sur les moyens. Pour le châssis, il recrute Gianpaolo Dallara, un jeune et brillant ingénieur de 24 ans qui a fait ses débuts chez Ferrari et Maserati. Il sollicite ensuite les services du grand carrossier Nuccio Bertone, de l'artiste Marcello Gandini et de l'ingénieur Giotto Bizzarini, ex-Ferrari, qui a quitté Maranello en 1961. Dans ses cartons, Bizzarini possède les plans d'un V12 de Formule 1 de 1,5 litre. Ferruccio Lamborghini lui demande de reprendre son projet en l'adaptant à une cylindrée de 3,5 litres, tout en conservant les caractéristiques du moteur : rapport alésage-course super carré, angle de 60° et distribution à quatre arbres à cames en tête. Le résultat aboutit finalement à une mécanique plus moderne que le V12 de Ferrari. En 1962, une usine moderne sort de terre à Sant'Agata Bolognese, située entre Modène et Bologne. Ferruccio Lamborghini illustre les couleurs de la ville sur son premier logo. Ce n'est que plus tard qu'il change le blason pour un taureau or sur fond noir. Il ne s'agit pas uniquement de son signe astrologique, mais également de l'expression de sa passion pour les taureaux. Pour l'anecdote, il avait été tellement impressionné par sa visite du ranch du célèbre éleveur de taureaux de combat, Don Eduardo Miura, au point de dédier une voiture à son nom.

En 1963, la première voiture de Ferruccio Lamborghini voit le jour sous la forme d'un concept car : la Lamborghini 350 GTV. Présentée au Salon de Turin, elle est réalisée en tôle d'aluminium par Sargiotto, un carrossier de Turin. La Lamborghini fait sensation avec son coup de crayon original, mais pâtit d'une finition bâclée. Dallara se met au travail pour faire évoluer la



La Lamborghini 350 GTV est un prototype automobile. C'est la première production que la marque, à peine créée, ait jamais construit.



La Lamborghini Espada fut un modèle construit à 1226 exemplaires entre 1968 et 1978. Elle est un immense succès commercial.

En 1963, la première voiture de Ferruccio Lamborghini voit le jour sous la forme d'un concept car : la Lamborghini 350 GTV. Présentée au Salon de Turin, elle est réalisée en tôle d'aluminium par Sargiotto, un carrossier de Turin.

Devant la forte demande d'une Italie dévastée par la guerre, Ferruccio Lamborghini fonde sa propre société,



sous le nom Trattori Lamborghini en 1948, lui permettant d'entrer rapidement dans l'industrie de construction de tracteurs. Dès le milieu des années 50, il produit près de 1 000 tracteurs par an devenant ainsi, l'un des principaux acteurs du marché.

GTV et la rendre compatible. Pour fiabiliser le moteur, il opte pour des réglages mécaniques plus raisonnables, qui ramènent la puissance à 280 chevaux... Il abandonne également le carter sec, la hauteur accrue du moteur étant compensée par l'adoption de carburateurs horizontaux. Plus robuste que celui de la GTV, le châssis fait appel à des longerons, auxquels sont adjoints, à l'avant comme à l'arrière, des berceaux accueillant les éléments mécaniques...

Le modèle finalement commercialisé portera le nom de 350 GT et se distinguera par des formes plus adoucies que celles du concept car. La finition est également en net progrès par rapport au prototype. C'est ainsi que la première Lamborghini de production est exposée au Salon de Genève de 1964. La marque annonce que la fabrication démarrera au mois de mai, selon une cadence hebdomadaire de dix unités. La réalité sera bien différente et treize voitures seulement seront construites dans l'année.

Le jeune prodige Dallara poursuit le développement de la 350 GT. Quelques modifications offrent au V12, une cylindrée de quatre litres lui permettant de contrer le lancement de la Ferrari 330 GT 2+2, qui est équipée d'un moteur de quatre litres ! Ainsi, la voiture devient 400 GT au Salon de Genève de 1966. Parallèlement, une transmission maison remplace la boîte de vitesses traditionnelle.

Après avoir corrigé les imperfections de ses débuts, la première Lamborghini a atteint sa pleine maturité avec la 400 GT. Son statut de remarquable voiture de Grand Tourisme, dont les qualités sont unanimement reconnues lui permettent de rivaliser avec les ténors de sa catégorie !

Toujours novateur et cherchant à être à l'avant-garde, Lamborghini présente en 1966, ce que certains considèrent comme la première super sportive au monde : la Lamborghini Miura. Equipée d'un V12 central de 385 ch, celle-ci invente une nouvelle niche de voitures aux performances exceptionnelles. Aussitôt, les commandes affluent, d'autant que la voiture s'illustre à l'ouverture du Grand Prix de Monaco. Toutefois, sa mise au point tâtonne avec une commercialisation qui ne démarrera qu'au printemps 1967. De nombreux éléments posent encore problème : ventilation de l'habitacle, réglages de suspension, transmission, etc. Le différentiel autobloquant sera finalement abandonné...

Pour corriger ces défauts, la Miura S, première évolution du modèle, est lancée au Salon de Turin de 1968. La finition et le confort apparaissent en net progrès. L'intérieur a été partiellement revu et les vitres électriques font désormais partie de l'équipement de série. Dans la foulée, le moteur gagne vingt chevaux pour en atteindre à 7.700 tours ! Dans cette déclinaison, la Miura connaîtra quelques évolutions, la rendant encore plus efficace : suspension arrière aux réglages



La Lamborghini LM002 est un modèle automobile tout terrain de luxe de la marque italienne Lamborghini. Il est aussi appelé Rambo Lambo.



La Lamborghini Countach est une voiture de sport produite par le constructeur automobile italien Lamborghini entre 1974 et 1990.



La Lamborghini Urraco est un modèle présentée lors du Salon International de l'Automobile de Turin en automne 1970, mais commercialisée seulement à partir de 1972.

différents, joints de transmission homocinétiques, disques de freins ventilés...

La Miura connaît un succès commercial dépassant largement les attentes de la marque, pour laquelle elle ne devait constituer qu'un vecteur d'image. La demande s'avère très supérieure aux capacités de fabrication de l'usine. Dès 1967, 150 exemplaires sont tout de même produits, le chiffre record étant atteint l'année suivante avec 184 unités.

À l'occasion du Salon de Bruxelles de 1968, une déclinaison roadster de la Miura est présentée au public. Elle constitue une grande réussite esthétique, grâce au coup de crayon inspiré de Bertone. Le roadster reçoit également un arceau, qui l'apparente à la formule Targa chère à Porsche. La partie arrière a été partiellement redessinée et l'inclinaison du pare-brise accentuée. À l'intérieur, les commandes et cadrans sont groupés sur la console ... Hélas, ce

en mars 1971, le prototype expérimental de la LP 500 est exposé à côté de la Miura SV. La voiture recevra ensuite l'appellation de Countach, une expression synonyme d'étonnement et d'admiration !

L'architecture de la LP 500 abandonne la disposition transversale de la Miura pour une orientation longitudinale. Placée au centre de la voiture, la transmission avance dans l'habitacle, sous la console et le levier de vitesses se trouve en prise directe avec sa boîte.

Du point de vue esthétique, la Countach crée la révolution, avec des lignes anguleuses, une silhouette racée et agressive et signe le retour des fameuses portes en «élytre». Dans un habitacle dépouillé, la décoration futuriste présente une instrumentation à affichage digital.



superbe exercice de style restera sans lendemain.

Cependant, les férus des belles carrosseries ne resteront pas sur leur faim, puisqu'au cours de la même année, le carrossier Bertone convainc Lamborghini de lui confier la réalisation d'une nouvelle automobile quatre places qui sera baptisée Espada. Avec ses airs de Muscle Car américain, elle connaît un énorme succès commercial. Une version plus courte nommée Jarama verra le jour par la suite.

Cherchant encore une fois à frapper les esprits, Ferruccio lance la Countach qui a vocation à prendre à terme la relève de la Miura. Vedette surprise du Salon de Genève

Gavée par six carburateurs horizontaux double corps, la mécanique fait 440 ch à 7.400 tours. La vitesse annoncée est de 300 km/h. Quant au châssis, construit rapidement, il se compose d'une plate-forme tubulaire faisant corps avec la carrosserie.

La Countach LP 400 entre en scène au Salon de Genève en mars 1973. Sur le prototype, les prises d'air découpées sur les flancs et les boîtes à air ajoutent au caractère spectaculaire du véhicule. Un an plus tard, toujours dans le même cadre, est exposée la troisième Countach. C'est enfin la voiture de production, dont les clients peuvent passer commande !

La Lamborghini Miura est l'une des premières voitures de série dotées d'un moteur central-arrière. Elle est devenue un des modèles majeurs de l'histoire de l'automobile.



La Lamborghini Miura fut produit de 1966 à 1973. Une des premières voitures de série dotées d'un moteur central-arrière, elle est devenue un des modèles majeurs de l'histoire de l'automobile.

Désormais connu dans le monde par ses supercars avant-gardistes, l'entreprise n'est pourtant pas à l'abri des problèmes financiers. Ainsi, dès 1971, celle-ci se voit obligée de vendre sa filiale Trattori Lamborghini. De plus, le choc pétrolier complique les choses. Ferruccio Lamborghini cède l'entreprise petit à petit et se retire définitivement en 1973. Malgré tout, la production de la Countach débutera en 1974 et deviendra la Lamborghini la plus populaire.

Après de multiples tentatives de reprise par plusieurs propriétaires, c'est au tour de Chrysler de prendre les rênes de l'entreprise en 1987. C'est à cette période que Lamborghini se lance dans la compétition.

En 1990, la Countach est remplacée par la Lamborghini Diablo, qui se propose un seul objectif : devenir la voiture la plus rapide du monde. Au chapitre mécanique, le V12 de 5,2 litres de la Quattrovalvole est remanié. Dès le départ, il est conçu pour recevoir l'injection électronique, tandis que la décision est prise d'équiper la voiture de la transmission intégrale. S'attaquant aux faiblesses qui ont toujours affecté la Countach, les techniciens de Sant'Agata améliorent le refroidissement du moteur. Les suspensions sont également redessinées.

Capable de dépasser les 320 km/h, la Diablo est présentée comme la voiture la plus rapide du monde

! Deux ans plus tard, la version roadster fait son apparition au Salon de Genève. En 1993, toujours dans le même cadre, est dévoilée la Diablo VT à transmission intégrale, système dont le développement avait été retardé ...La même année, Ferruccio Lamborghini, victime d'une crise cardiaque, rend l'âme à l'hôpital de Pérouse en Italie.

Le lancement du Roadster VT en 1995 est suivi l'année d'après de la présentation de la Diablo SV, une version plus puissante poussée à 525 chevaux, dont l'appellation renvoie à la Miura SV. Parallèlement, la Diablo SVR est conçue pour prendre part à un championnat de Lamborghini.

Au niveau commercial, les ventes sont en hausse et l'entreprise réalise des profits, mais n'est toujours pas considérée comme rentable.

En 1998, c'est une nouvelle ère qui commence. La firme allemande Audi rachète le constructeur italien, qui devient alors propriété du groupe Volkswagen. Ce groupe fort et ambitieux va donner vie à plusieurs voitures d'exception, tout en amplifiant la force du taureau. Le premier modèle n'est autre que la Lamborghini Murcielago, un supercar avec une carrosserie en carbone. La matière n'avait jamais été utilisée auparavant et ce monstre de puissance va mettre tout le monde d'accord.

C'est ensuite au tour de la Gallardo d'apparaître, en 2003. Elle devient la Lamborghini la plus vendue au monde, grâce à un prix plus abordable, sans que cela n'entame son caractère viril. Ces deux modèles seront déclinés en de nombreuses versions : roadsters, Super veloce, Superleggera ou encore signées par de grandes peintures, tels que Versace ou Valentino Balboni.

Alors que la concurrence fait rage au sein de la niche des supercars, Lamborghini prend tout le monde de court en dévoilant lors du Salon de Francfort 2007, un engin digne d'un film de la science-fiction : la Lamborghini Reventón. Un vaisseau spatial très sophistiqué et très exclusif, puisque sa production s'est limitée à 20 exemplaires seulement.

Cependant, les amateurs fortunés de la marque qui ont raté ce bijou ont eu l'occasion de se rattraper avec l'avènement de l'Aventador. Dévoilée au Salon de Genève 2011, cette dernière s'arroge le titre de la plus puissante des Lamborghini, avec 700 chevaux sous le capot.

Cette course à la puissance va continuer de plus belle avec la Lamborghini Veneno, qui a été créée pour fêter les 50 ans de la marque italienne. Développant environ 750 chevaux, ce pur sang est capable d'exécuter l'exercice du 0-100 km/h en seulement 2,6 secondes et pointer à 355 km/h. Cet engin est très exclusif avec seulement trois exemplaires dans le monde, tous trois vendus au prix de 3.600.000 €.

Même après la mort de Ferruccio Lamborghini, sa marque à la fois fougueuse et exigeante continue de cultiver sa personnalité et les voitures arborant son nom resteront toujours synonymes de performance extrême et d'exclusivité.



La Lamborghini Veneno aurait été créée comme véhicule anniversaire de Lamborghini, pour fêter les 50 ans de la marque italienne. Elle existe en seulement trois exemplaires dans le monde, tous trois vendus au prix de 3 600 000 €.



La Lamborghini Veneno LP750-4 a été présentée le 5 mars 2013 au salon international de l'automobile de Genève. Mue par un moteur V12 en position longitudinale arrière, ce véhicule devrait développer environ 750 chevaux.

par Lina Mouafak



Goldwing F6B

Le custom est en vogue, surtout dans sa version Bagger, c'est-à-dire avec bagagerie embarquée. À ceux qui pensent que Honda se concentre sur la conception de motos pragmatiques et consensuelles, au risque de négliger le plaisir des sensations, le géant japonais propose la Goldwing GL1800 F6B : le Bagger de tous les superlatifs !





Depuis son lancement en 1975, la Honda Goldwing s'est écoulee à 660.000 exemplaires à travers le monde. Au-delà de son succès commercial, la Goldwing compte pour beaucoup dans la renommée du blason ailé : cette limousine à deux-roues est la plus spectaculaire incarnation du luxe et de l'excellence « made in Honda ». Voilà pourquoi le premier constructeur mondial de deux-roues motorisés a de nouveau décidé de surfer sur son aura en partant de sa plate-forme pour créer la F6B, un impressionnant « Bagger », dont l'arrivée fait beaucoup jaser.

Car si un deux-roues est un moyen de transport, c'est aussi et surtout un fabuleux vecteur d'émotions pour de nombreux motards. Cette philosophie, les Rouges de Tokyo en livrent leur propre interprétation avec la nouvelle F6B : cette moto se veut un concentré de plaisirs, versant volontairement dans le hors-normes. Cette nouvelle F6B n'a pas d'égale en nombre de cylindres sur le segment « Bagger ». Seule l'icôneclaste Triumph Rocket III Touring possède une cylindrée supérieure : 2294cc pour le « 3-pattes » britannique contre 1832cc pour le « six-à-plat » japonais.

Techniquement, cette moto mélangeant les codes du custom et du grand tourisme reprend exactement les mêmes bases châssis et moteur que l'actuelle GL1800 Goldwing. Le cadre double poutre en alu, les

suspensions et les freins sont reconduits à l'identique, tandis que le six-cylindres reçoit simplement une cartographie d'injection spécifique.

Pour alléger la moto et la rendre plus dynamique, Honda a retiré la marche arrière et le régulateur de vitesse, tandis que plusieurs équipements de confort passent à la trappe : exit le rappel automatique des clignotants, les selles chauffantes ou encore le réglage électrique de la hauteur du phare et de la précharge du ressort arrière.

La coque arrière élégamment redessinée conserve ses pratiques valises vérouillables de 51 litres, mais perd son énorme top-case. Enfin, le pare-brise réglable est lui aussi sacrifié afin de répondre aux codes stylistiques en vigueur dans la catégorie « Bagger ». Cette modification allège considérablement l'avant, tant visuellement que physiquement.

Comment ne pas tomber sous le charme de ce bagger haut de gamme ? Même si elle prive son futur et chanceux propriétaire d'équipements très appréciés jusqu'alors sur la Gold Wing standard, la Honda F6B n'en propose pas moins un niveau de prestations unique sur le marché, un caractère toujours aussi attachant et désormais un look bien plus en rapport avec les nouvelles tendances.

OFFICINE PANERAI

Luminor Submersible 1950 3 Days Power Reserve Automatic Bronzo

Paneraï a dévoilé lors du dernier Salon international de la haute horlogerie (SIHH) de Genève, une évolution de sa Luminor Submersible, avec boîte en bronze. Sa particularité ? Comme son nom l'indique, afficher un indicateur de réserve de marche.

En 2011, Paneraï présentait une Luminor Submersible 1950 3 Days Automatic Bronzo, dans une étonnante boîte en bronze de 47 mm de diamètre. Fort du succès rencontré par ce modèle, la marque transalpine décline la Luminor dans une version Power Reserve.

Le boîtier de style Luminor 1950 a été réalisé en bronze CuSn8, un alliage de cuivre et d'étain à l'état pur, extrêmement résistant à l'action corrosive de l'eau de mer et des agents atmosphériques. Doté d'une importante robustesse structurelle, ce matériau conserve intacte sa chaleur d'origine, même avec l'apparition progressive de la patine. Le boîtier affiche un diamètre de 47 mm, typique des montres Paneraï. Le cadran de la Luminor Submersible 1950 3 Days Power Reserve Automatic Bronzo dévoile immédiatement la grande nouveauté qui caractérise ce modèle : l'affichage de la réserve de marche de trois jours, par l'intermédiaire d'un indicateur en arc de cercle situé à 4 heures. Cette fonction est particulièrement utile et vient s'ajouter au guichet dateur et au dispositif de remise à zéro de l'aiguille des secondes, indispensable en cas de synchronisation avec un signal de référence. Le cadran vert foncé, doté d'index en applique, est entouré d'une lunette rivetée en bronze, avec échelle graduée pour

la lecture de la durée d'immersion. L'échelle est reliée au boîtier par le biais d'un système spécial conçu et breveté par Officine Paneraï, afin d'assurer la précision optimale des sauts.

Le fond en verre saphir est fixé au moyen d'une bague en titane, métal choisi pour ses propriétés anti-allergiques. À travers lui s'offre au regard le calibre Paneraï P.9002, entièrement développé et assemblé dans la manufacture de Neuchâtel. Formé de 237 composants, le calibre automatique P.9002 possède une masse oscillante bidirectionnelle qui alimente deux barillets reliés en série. Ceux-ci emmagasinent une réserve de marche de trois jours. Le balancier à inertie variable, fixé par quatre vis de réglage disposées selon un schéma radial, oscille à une fréquence de 28.800 alternances par heure.

Étanche à 300 mètres, la Luminor Submersible 1950 3 Days Power Reserve Automatic Bronzo est montée sur un bracelet en cuir brun, jalonné de subtiles surpiqûres à l'allure maritime et assorti d'une boucle en titane. Cette édition spéciale a été tirée à seulement 1.000 exemplaires.



LUMINOR
SUBMERSIBILE
PANERAI

45

28

15

0 72
Power Reserve

L SWISS MADE L

30

REG.

T.M.

par Antoine Delmas

Mazagan Spa

Lancement de Nickel

Le 5 avril dernier, le Mazagan a dévoilé la nouvelle carte de soins de son spa, spécialement dédiée à la beauté masculine, devenant ainsi le premier Spa à faire vivre une véritable expérience pour homme au Maroc. Le Spa du Mazagan Beach & Golf Resort offrira à ses clients le meilleur des prestations pour le bien-être du corps et de l'esprit, dans un cadre somptueux et élégant, avec une gamme Nickel 100% bio : soins du visage, soins du corps, barbe...

C'est en 1996 à Paris que « Nickel » a vu le jour, en se dédiant entièrement à la beauté de l'homme. Ce concept rassemble d'ailleurs une trentaine de produits exclusif de parfums et de soins, pour les hommes recherchant la quiétude.

Chaque produit de la marque Nickel répond à un besoin et à un moment précis des activités de l'homme : le sport, le voyage, la fête, la paresse...

Présent à Paris, New York et Londres... Nickel désacralise la cosmétique bio, en lui insufflant une nouvelle dynamique. Pour tous les hommes... qui veulent une offre bio de qualité, accessible et stimulante.

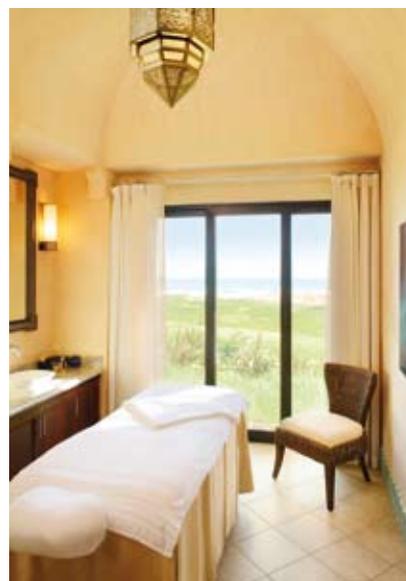
Ainsi, la gamme de produit Nickel demeure la plus parfaite pour l'homme actif, moderne et éternellement jeune.

« En mettant en place une carte de soins pour homme, une gamme signée Nickel, nous voulions répondre à une clientèle de plus en plus exigeante, surtout

masculine, à la recherche de soins spécifiques : soins du corps destinés à soulager les douleurs musculaires, enveloppements pour relâcher les tensions, soins du visage pour redonner une fraîcheur à la peau et des soins pour les mains et les pieds », explique le manager du Spa.

Rappelons que le Mazagan Spa a été distingué par le prix du meilleur Resort Spa du Maroc lors des Word Travel Awards 2011 et a également remporté le prestigieux World Luxury Spa Awards 2012, positionnant ainsi le Resort et le spa en tant que destination leader de Spa dans le monde. »

À une heure de Casablanca, le Mazagan Spa devient ainsi l'endroit idéal pour s'évader et profiter d'un moment de relaxation intense, dans un cadre solennel et majestueux, permettant à ses clients de vivre une expérience personnalisée, unique et inoubliable.







Jnan Amar Polo Challenge

Le 27 avril dernier, Jnan Amar Polo Resort de Marrakech accueillait le premier Jnan Amar Polo Challenge.

Sur le nouveau terrain du Jnan Amar Polo Club, des joueurs internationaux triés sur le volet ont participé à cet événement. L'équipe du Jnan Amar était composée des joueurs Fred Mannix, Amr Zedan, Mariano Uranga et du lieutenant Sidi Mohamed El Mhamdi. On retrouvait en face Santiago Novillo Astrada, Federico Boudou, Ignacio Tejerina, et le sergent Ahmed Bentaib dans l'équipe d'Eve Branson Foundation. Le match s'est déroulé sous l'égide de la Fédération royale marocaine de polo et le Haut Patronage de Sa Majesté le Roi Mohammed VI.

Nous avons pu assister à des matchs de haut niveau, et la victoire est revenue à l'équipe du Jnan Amar, qui s'est illustrée par le score de 5 à 3. Richard Branson a remis le trophée aux vainqueurs.

Oliver Ellis, ancien directeur de polo au Guards Polo Club de Windsor Great Park, au Royaume-Uni et Santiago Torreguitar du Santa Maria Polo Club de Sotogrande, en Espagne, étaient en charge de l'arbitrage du match et ont veillé au respect des règles du jeu.

Tous les chevaux ont été aimablement mis à la disposition des joueurs par Patrick Hermès, qui les a spécialement ramenés de Tanger à Marrakech. L'ancien président de l'Association internationale de Polo (FIP) est installé au Maroc, depuis des décennies. En marge du challenge, une vente aux enchères a eu lieu au profit de la Fondation Eve Branson, qui a vendu entre autres un polo signé par Adolfo Cambiaso. Plus de 25.000 euros ont été réunis pour la fondation, qui



milite pour de meilleures conditions de vie dans les régions les plus pauvres de l'Atlas.

Le prélude au week-end de polo a été une élégante réception au restaurant Riad El Fenn dans le centre-ville de Marrakech, vendredi soir. Joueurs de polo, artistes et représentants de l'économie, de la politique et de la culture ont été invités et ont tenu différents discours sur les évolutions récentes du polo au Maroc. Le Jnan Amar Polo Resort est le premier resort de polo au Maro. Jusqu'à ce jour, un magnifique terrain a été bâti avec la collaboration du Spanish Santa Maria Polo Club et un deuxième terrain est en cours



de construction. Étendu sur près de 40 hectares, le prestigieux resort renferme le premier club de polo de la ville ocre, avec un club-house, un club équestre et un terrain exceptionnel. Le centre équestre sera situé à l'extrême sud du site et mettra à la disposition des résidents, des écuries pouvant accueillir 72 chevaux, un centre vétérinaire, des enclos, ainsi qu'une zone de mise en quarantaine.

Oliver Ellis, ancien directeur de polo au Guards Polo Club de Windsor Great Park, au Royaume-Uni et Santiago Torreguitar du Santa Maria Polo Club de Sotogrande, en Espagne, étaient en charge de l'arbitrage du match et ont veillé au respect des règles du jeu.



par Lina Mouafak

Les régates royales

Les Régates royales réunissent chaque dernière semaine de septembre à Cannes 150 des plus beaux vieux gréements du monde. Une semaine durant, ces splendeurs, souvent centenaires, s'affrontent en joutes acharnées mais toujours empreintes de « fair play ». Naviguant au ras des plages et des jetées de cette magnifique baie, de Cannes, elles offrent un spectacle d'une rare beauté, prisé par un nombreux public, venu du monde entier.

Afin d'honorer le roi Christian X du Danemark, qui barrait lui-même son voilier, le 6M JI Dana, dans la rade de Cannes, la société des Régates cannoises et l'International Yacht Club ont décidé en 1929, de transformer les traditionnelles Régates internationales de printemps en Régates royales. Un nom prestigieux qui confirme l'attrait qu'exerce Cannes auprès des meilleurs yachtsmen du monde.

Elles vont ensuite tomber dans l'oubli, dans les années soixante...

Pas très longtemps car, par bonheur en 1978, le responsable du nautisme de la ville de Cannes, Jean-Pierre Ordero, relance l'idée et propose de faire à

nouveau régater les 8M et 6M JI. Aujourd'hui, les princes de la voile ont succédé aux têtes couronnées et l'aventure des Régates royales se poursuit avec le succès universel que l'on connaît.

Les Régates royales sont aussi l'occasion pour la classe Dragon de courir l'une des plus importantes régates de la saison. Il s'agit d'un plateau de qualité avec plus de 80 bateaux et les meilleures équipes du monde se donnent rendez-vous à Cannes chaque année. Un spectacle haut en couleurs, qui illuminera la baie de Cannes !

Le caractère international de la manifestation est souligné par la présence à quai de bateaux représentant



Le caractère international de la manifestation est souligné par la présence à quai de bateaux représentant plus de quinze nations, lancés entre la fin du XIXe siècle et la dernière décennie, appartenant à toutes les classes d'embarcations qui ont fait l'histoire de la voile

plus de quinze nations, lancés entre la fin du XIXe siècle et la dernière décennie, appartenant à toutes les classes d'embarcations qui ont fait l'histoire de la voile : des majestueux Classes J longs de plus de 30 mètres, comme Shamrock V de 1930, aux 12 et 15 mètres J.I. (Jauge internationale) ayant participé aux courses épiques de la Coupe America et à des régates internationales prestigieuses.

Chaque année, les plus belles régates sont de l'aventure cannoise et à chaque fois, ce rendez-vous devient unique. Les plus gros côtoient les plus petits et sur l'eau règnent sportivité et fair-play. Un spectacle riche en émotions !

Cigare



PARTAGAS

8-9-8

En 1845, Don Jaime Partagas a pour la première fois ouvert les portes de cette usine renommée au numéro 520 de la rue Industria, à La Havane. Le Partagas 8-9-8 est sans doute son tabac le plus connu. On peut reconnaître toutes les marques de Partagas par leur arôme et leur saveur, entre moyenne et forte.



À la lisière entre le lonsdale et le churchill «classique», ce puro cubain est doté d'une exceptionnelle expressivité.



Ce 8-9-8, dont le nom indique le mode de rangement des havanes dans l'élégant coffret, c'est-à-dire sur trois rangées de respectivement 8, 9 et 8 cigares, est l'une des plus glorieuses productions de la maison Partagas.

À la lisière entre le lonsdale et le churchill « classique », ce puro cubain est doté d'une exceptionnelle expressivité. Une fois sortie de son fabuleux écrin verni, la vitole donne immédiatement une bonne impression. Elle se présente dans une cape soyeuse et bien grasse. La couleur foncée du cigare lui apporte du charisme et de la puissance. À cru, c'est un pur cubain, avec des saveurs de tabac frais et de cuir.

À l'allumage, le cigare est très goûteux et assez puissant en bouche. Au niveau de la saveur, c'est une démonstration bien cubaine, avec des senteurs de tabac suave et gras, de vieux cuir, d'herbes sèches, une

pointe de réglisse, tout en étant un peu épicé.

À l'arrivée du 2e tiers, la complexité monte d'un cran, avec une richesse onctueuse et très puissante à la fois. On retrouve des notes d'humus, de caramel grillé, de poivre vert et aussi de noisettes grasses, par moment.

Vers la fin du 2e tiers et au début du 3e, la puissance domine de plus belle et efface un peu la gourmandise de la vitole. Il offre alors des nuances bestiales : vieux cuir, étable, piment, terre humide, et café torréfié.

Le final confirme l'excellent savoir-faire de Partagas pour ce module d'une grande classe. Ce Partagas est l'un des meilleurs lonsdale de la gamme cubaine. Un cigare dynamique et de caractère, d'un tirage excellent et d'une complexité aromatique rarement égalée. Un must.

SAMSUNG Galaxy S4

Avant toute chose: si vous êtes un habitué de Samsung, vous ne serez pas dépayés. A l'instar d'Apple, Samsung n'a pas cherché à révolutionner le monde du smartphone avec son S4, mais à l'installer comme la référence du smartphone haut-de-gamme.

Sur la forme, notamment, on retrouve un design similaire à celui du S3, même si l'écran est un tout petit peu plus grand (5 pouces contre 4,8), full HD bien entendu, et le smartphone un peu plus fin. Au final, la prise en main est agréable. Certains pourraient reprocher la taille (trop) importante de l'écran, mais on s'y habitue très vite, et le confort visuel est incomparable avec un smartphone de plus petite taille.

Côté technique, ce nouveau téléphone est plus puissant que l'ancien et fonctionne bien sûr sous Android, le système d'exploitation de Google, avec une personnalisation made in Samsung. Encore une fois, vous ne serez pas dépayés.

Autre point mis en avant: de très nombreux capteurs

présents sur toute la surface du téléphone. Car le Galaxy S4 fait aussi baromètre, thermomètre et indicateur d'humidité. C'est toujours ça de pris. Il y a tout de même mieux: le smartphone de Samsung est capable de suivre vos gestes, mais aussi vos regards. Plus besoin (théoriquement, on y vient) de faire défiler le texte d'un article avec votre doigt. Il suffit de regarder vers le bas du téléphone pour que le texte défile automatiquement. Pareil pour une vidéo: si vous quittez l'écran des yeux, votre série se met immédiatement en pause le temps que vous puissiez vous reconcentrer dessus. Autre intérêt: économiser la batterie. Si vous ne regardez pas votre smartphone, celui-ci se mettra automatiquement en veille.

Reste à voir si à l'usage, on arrivera à mieux à diriger son smartphone au doigt... et à l'oeil. Petite précision importante: pour que le S4 réponde mieux à vos gestes, mieux vaut bouger la tête que les seuls yeux.



DRIVER'CUP

La 1^{re} édition du Trophée de Golf de l'automobile

Samedi 18 mai 2013
au Royal Golf de Cabo Negro

LA DRIVER'CUP la 1^{re} édition du Trophée de golf de l'Automobile est intégré dans les 7 trophées multi sponsors et sectoriels de Swingevents. LA DRIVER ' CUP c'est une autre façon de promouvoir ce secteur ; en favorisant dans la convivialité les relations entre les différents acteurs : constructeurs, équipementiers, logisticiens et leur environnement fournisseurs

SPONSOR OFFICIEL MÉDIA

LES ÉCO

Swingevents info : 35 avenue du 2 mars Casablanca
Tél : 05 22 49 13 22 GSM philippe : 06 61 08 70 98
swingevents.philippe@gmail.com

SPONSOR PLATINUM



SPONSOR PRIVILLÈGE



SPONSOR GOLD



SPONSOR SILVER



SPONSORS PARTENAIRES



PARTENAIRES



Evasion de rêve

par Lina Mouafak

AUTODROMO LINAS- MONTLHERY FRANCE

L'autodrome de Linas-Montlhéry est un circuit automobile situé dans le département de l'Essonne, à cheval sur les communes de Linas, Bruyères-le-Châtel et Ollainville. L'autodrome, construit en 1924 par l'architecte Raymond Jamin, a reçu le label « Patrimoine du XX^e siècle ».





194 AFN

elf



À l'origine de la création en 1924 de cet anneau de vitesse situé à 24 km de Paris, il y a un industriel, Alexandre Lamblin. Ce propriétaire d'une usine de radiateurs d'automobiles et d'avions, par ailleurs propriétaire d'un journal sportif, l'« Aéro-sport », a dans l'idée de doter la France et, plus particulièrement la région parisienne qui est à cette époque l'un des principaux centres de l'industrie automobile française, d'un anneau de vitesse.

Le début des années 20 est l'époque des records et des compétitions en tous genres. De surcroît, la Grande-Bretagne dispose déjà d'une telle piste avec Brooklands depuis 1907, les États-Unis avec Indianapolis depuis 1911 et l'Italie avec Monza depuis 1922. En 1923, Alexandre Lamblin, après avoir fait quelques projets en vue de l'acquisition d'une centaine d'hectares sur le plateau situé entre Montlhéry et Nozay, se porte acquéreur d'un domaine situé sur le plateau de Saint-Eutrope, à Linas, près de Montlhéry. Deux études sont menées de front et c'est la moins coûteuse, celle prévoyant un anneau de 2,5 km de longueur, éventuellement complété par un circuit routier extérieur, qui est retenue.

L'ingénieur Raymond Jamin est chargé du dessin de la piste. Elle est de forme ovale avec deux courtes lignes droites de 180 mètres. Dans les virages, elle possède un profil concave en forme de parabole



cubique à axe vertical et les raccordements sont tracés suivant une spirale logarithmique, ce qui constitue l'une des particularités de cet ouvrage. Montlhéry accueille rapidement un grand nombre de pionniers de la vitesse et leurs monstrueuses voitures à records, venus d'outre Manche, en raison des nombreuses restrictions de bruit imposées par les voisins du circuit de Brooklands. Plus de cent records, sont établis ou battus, deux mois seulement après l'ouverture. C'est la marque Rolland Pilain qui ouvre la danse puis, le record du tour de piste sur l'anneau sera longtemps détenu par Gwenda Stewart sur Derby-Miller à 234,681km/h de moyenne. En décembre 1946, l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (U.T.A.C.) obtient du ministère de la Guerre, en vertu d'un bail de longue durée et contre le versement d'une redevance annuelle à l'administration des Domaines, la gérance civile des pistes et installations de l'Autodrome, moyennant sa remise en état et son entretien. À partir de 1956 et de manière épisodique, les 1.000 kilomètres de Paris y seront organisés jusqu'en 1964, puis une dernière fois en 1994. Les coupes

Motos Légendes, le Vintage Montlhéry et le Grand Prix de l'âge d'or constituent les plus grands rendez-vous sportifs sur l'anneau. En 1996, le Grand Prix de l'âge d'or est la troisième manifestation automobile française après les 24h du Mans et le GP de France de F1.

Le circuit routier offre un terrain d'expression hors du commun pour toutes les formes de mobilité. Un tracé riche et technique dans un cadre verdoyant permet l'organisation de genres d'événements : démonstration de véhicules, stage de pilotage, essais de gamme.

L'autodrome propose près de 45 événements 'an, ouverts au public. Il a accueilli en avril dernier le Vintage Revival Montlhéry, qui est le plus grand rassemblement incontournable pour les passionnés des années 10-20-30, L'ensemble se compose de plus de 300 véhicules d'avant guerre présents sur l'anneau des nombreux et exceptionnels cycle cars, tricycle cars, voiturettes, grand sport et course, ainsi que de magnifiques motos, pouvant uniquement être admirés lors de rares occasions.



par Antoine Delmas

François BRUERE

1961 (Le Mans - France)

Peintre, sculpteur.

Né au Mans le 18 juin 1961.

Ancien élève des beaux arts d'Angers et diplômé de l'école nationale supérieure des arts appliqués et métiers d'art de Paris.

Membre de la maison des artistes.

Peintre officiel (licence A.C.O.)

des 24 HEURES du MANS,

il réalise des commandes institutionnelles pour le ministère des transports ou des timbres pour la Poste.

Sa passion l'a conduit à réaliser pour des constructeurs et de grands collectionneurs d'art et d'automobiles des œuvres originales uniques .

En 1985 François BRUERE crée sa propre société d'éditions d'Art: ORPHEOGRAFF

qui édite et diffuse ses oeuvres de la carte postale à la litho (plus de 150 références).

francoisbruere@orange.fr

WWW.ORPHEOGRAFF.COM



SHELBY GT350
Shelby GT350 at Le Mans
Edition limitée numérotée.
300 exemplaires.



Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



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

Abonnement 3G+

**Maroc
Telecom**



**PROFITEZ DU HAUT DÉBIT 3G+
JUSQU'À 14.4 Méga**

**2 mois de connexion
offerts***

Rabat Al-Maghrib : Société Anonyme à Directoire et à Conseil de Surveillance au Capital de 5.274.572,040 DH - RC 48 947, Siège Social : Avenue Annakhi Hay Ryad, Rabat.

Avec Maroc Telecom, où que vous soyez, vivez l'expérience du haut débit mobile à partir de 99dh/mois seulement. Surfez, téléchargez et partagez librement toutes vos émotions grâce à notre gamme de hauts débits Internet 3G+ **jusqu'à 14.4 Méga !**

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

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

Appelez le **777**

 www.facebook.com/maroctelecom

*Offre valable jusqu'au 31 Mai

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



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

Vivez l'expérience de conduite la plus mythique à bord de nos véhicules les plus exceptionnels : **ALFA ROMEO MITO** et **GIULIETTA**. Profitez de toute la performance Italienne au service de la technologie et du raffinement esthétique et ergonomique.

Ainsi, grâce à la boîte automatique Alfa TCT à double embrayage, changez de rapports de manière rapide et précise aussi bien en mode automatique que séquentiel. Puissants et écologiques, nos moteurs vous procurent un plaisir de conduite sans limite associé à une nette réduction de la consommation de CO₂.

La gamme **ALFA ROMEO** vous assure des conditions de conduite optimales, grâce au sélecteur Alfa D.N.A et à ses modes de conduite : Dynamic, Normal et All Weather.

ALFA ROMEO, des voitures qui s'illustrent par un design harmonieux et une touche de sportivité italienne indéniable.

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.

Giulietta

MiTo



Photos non contractuelles



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