

# Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

CHRISTIAN VON  
**Koenigsegg**  
VIKING ATTACK



**Koenigsegg**  
Agera R  
Avion supersonique

p.24

**Aston Martin**  
Vanquish Volante  
Evolution vs révolution

p.30

**Audi**  
RS5 Cabriolet  
Une cavalerie à l'air libre

p.42

**Goodwood**  
Festival of speed  
La messe du plaisir automobile

p.70



GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE PRESENTE

*Gentlemen*  
**DRIVERS**

MAGAZINE

# AWARDS

CONCOURS DE LA PLUS BELLE VOITURE DE L'ANNÉE 2013

PAR CATEGORIES

16 NOVEMBRE 2013

AU ROYAL MANSOUR MARRAKECH



ROYAL MANSOUR  
MARRAKECH



تأمين الوفاء  
Wafa Assurance

LES ÉCO

LUXE  
RADIO

InfoMédiaire  
L'intermédiaire entre l'information et vous

TELQUEL

EURO  
MEDIA

LE MATIN

## Édito



Ahmed Kseibati

Vivement les vacances !

Ce numéro d'août - septembre, le dernier avant la pause estivale est le dernier d'une longue série au cours de laquelle vous ont été présentées des personnalités hautes en couleur, qui ont marqué et marquent encore de leur empreinte indélébile le monde de l'automobile. Après Henri Pescarolo, Adrian Van Hooydonk, Horacio Pagani, Yannick Dalmas, voici le moment de vous parler de Christian Von Koenigsegg, le Viking qui fait fondre la glace avec ses voitures venues du pays des vastes forêts et des lacs gelés l'hiver.

Oui, Messieurs, Gentlemen Drivers Magazine a frappé encore très fort, en décrochant un entretien exclusif avec le constructeur de la voiture la plus rapide au monde, la Koenigsegg Agera R.

Vous découvrirez en outre bien d'autres articles, concernant la toute nouvelle Mercedes classe S 500, l'Audi RS 5 cab ou la nouvelle BMW 335 i GT, bref, uniquement de pures merveilles, sélectionnées pour vous.

Je vous souhaite un Aïd al Fitr moubarak said et d'excellentes vacances, entre, mer, soleil et brises d'air frais !

Rendez-vous au mois d'octobre, Gentlemen, pour votre magazine de la rentrée.

# Sommaire

## 08 **Motors**

- 08>10 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine  
12>16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine  
18 **Marché de l'automobile** La morosité plane par Youssef Bennour  
19 **Gentlemen Drivers Awards** Célébration par Youssef Bennour  
20>23 **AutoConcept** Jaguar Project 7 par Youssef Bennour  
24>28 **AutoException** Koenigsegg Agera R par Youssef Bennour  
30>34 Vanquish Volante : Evolution vs Révolution par Youssef Bennour  
36>41 Classe S : Le luxe en superlatif par Youssef Bennour  
42>46 Audi RS5 Cabriolet : Cavalière à l'air libre par Amal Razine  
48>52 Nissan GTR Gentlemen Edition : Sportive raffinée par Youssef Bennour  
54>57 **AutoNouveauté** Toyota Auris : Souffle de modernité par Amal Razine



## 58

### Entretien du mois **Christian Von KOENIGSEGG**

>69 Viking attack par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 70>74 **AutoLégende** Goodwood : La messe du plaisir automobile par Youssef Bennour  
76>77 **MotoException** BMW F800 GT par Lina Mouafak

## 78 **L'Homme**

- 78>79 **Montres Parmigiani Fleurier Ovale Pantographe** par Lina Mouafak  
80>81 **Sport d'élite** La Mondiale J 80 par Lina Mouafak  
82>83 **Cigare** Partagas P2 par Antoine Delmas

## 84 **Lifestyle**

- 84>87 **Evasion** Circuit de Yeongam par Lina Mouafak  
88>89 **Art** Juan Carlos Ferrigno 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 - Laurent Chanut** Impression **Edit** - [www.edit-imprimerie.com](http://www.edit-imprimerie.com) **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2<sup>e</sup> étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931  
[www.gentlemendriversmag.com](http://www.gentlemendriversmag.com)  
[gentlemendriversmagazine@yahoo.fr](mailto:gentlemendriversmagazine@yahoo.fr) - [gentlemendriversmagazine@gmail.com](mailto:gentlemendriversmagazine@gmail.com) - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours



70



30



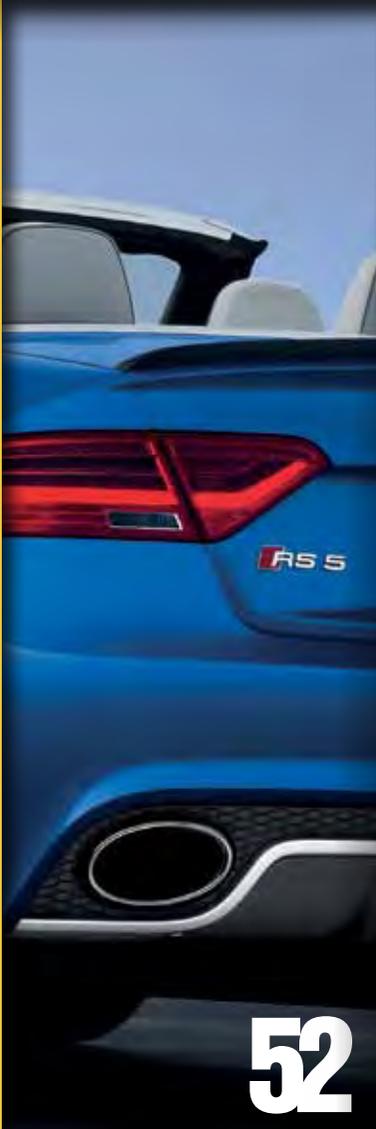
78



58



36



52



80



54



20



76



48

# « DÉTOURS »

Première exposition individuelle

## Aurèle Andrews Benmejdoub

du 1<sup>er</sup> Septembre au 31 Octobre 2013

**Luxe Radio Mobile Art**

Galerie d'Art contemporain

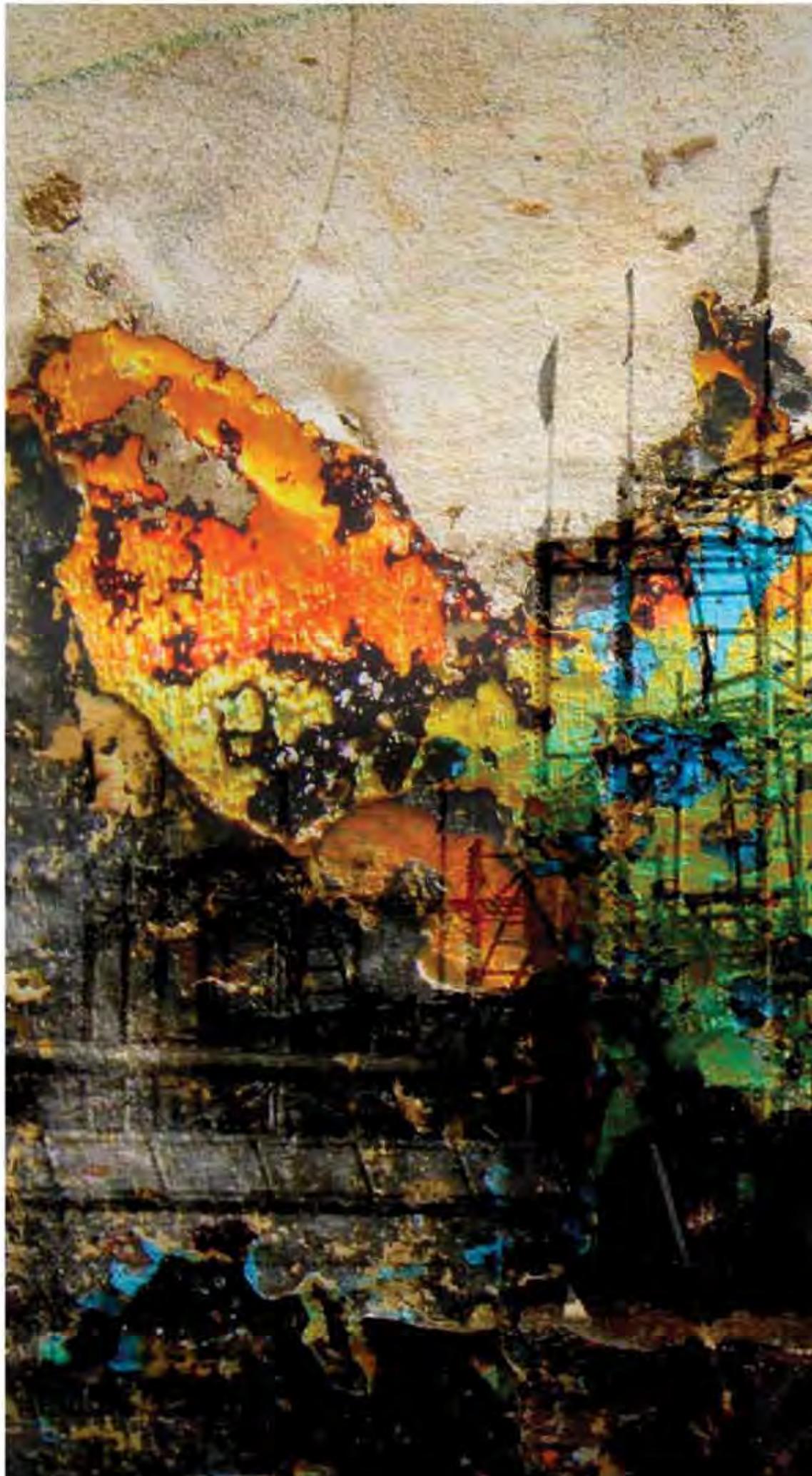
Manipuler le réel, ne pas chercher une « vérité » mais des possibilités d'interprétation. Les compositions d'Aurèle Andrews-Benmejdoub, s'inscrivent dans une rencontre, de découverte du quotidien. Si les couleurs ne sont pas flagrantes, elles offrent la possibilité d'une autre vision de ce que nous voyons à chaque instant, mécanisme et trivialité qui rythment notre existence, elles prennent la tangente vers des tons et une géométrie qui continuent le regard.

Le photographe, traque, sans relâche ce qui nous habite et nous rythme. Le travail d'Aurèle Andrews-Benmejdoub oscille entre perte de repères, de noms, d'identité pour parfaire une quête des origines et de ce qui reste. L'artiste s'efface, donne son heure de gloire à ce que nous ne voyons plus, objet banal et reconnu. Re-interprétation du ready made, hommage à Fernand Léger, il inscrit sa marque là où les conflits s'émanent, au détour d'une rue, de cultures assumées et entendues. Dans ses superpositions, il réinvente le monde, le magnifie ou le rend plus étrange encore que ce qu'il est. Des croisements anachroniques qui pourtant, ne sont ni plus ni moins qu'une vision possible de notre quotidien. Aurèle Andrews-Benmejdoub tisse un canevas à travers elles, nous poussent à re-regarder le « tous les jours » avec poésie et émerveillement, sans se retourner. Elles s'offrent, s'ouvrent et se prennent pour notre plus grand plaisir.

Renseignements :  
[n.oulayou@luxeradio.ma](mailto:n.oulayou@luxeradio.ma)  
Tél : 06 14 43 25 36  
[www.luxeradio.ma](http://www.luxeradio.ma)



Accédez à l'état d'esprit du luxe.





## Fête du Trône 14<sup>e</sup> anniversaire



À l'occasion de la célébration du quatorzième anniversaire de l'intronisation de Sa Majesté le Roi Mohammed VI que Dieu le glorifie, le directeur général du Magazine Gentlemen Drivers Ahmed Kseibati, ainsi que l'ensemble de la rédaction et de l'équipe technique ont l'insigne honneur de présenter avec déférence à son Auguste Personne leurs marques de fidélité, de loyalisme et de dévouement, exprimant à sa Majesté leurs vives félicitations et leurs meilleurs vœux en cette occasion bénie.

L'équipe du Magazine saisit également cette occasion pour renouveler à sa Majesté, Amir Al Mouminine sa fidélité constante et son attachement indéfectible au glorieux Trône Alaouite

Puisse Dieu vous préserver, Majesté, couronner de succès vos actions, vous accorder longue vie et vous combler en les personnes de Son Altesse Royale le Prince Héritier bien-aimé Moulay El Hassan et des membres de l'illustre Famille Royale.

## Toyota & ALD Un partenariat éco-responsable

Entretien une relation privilégiée depuis de longues années, Toyota Maroc et ALD Automotive viennent de signer un partenariat pour que ce dernier puisse renforcer son statut d'entreprise éco-responsable, mais également afin de promouvoir l'hybride sur notre marché. En effet, ALD Automotive qui dispose d'un parc de plus de 6.000 voitures, est devenu l'un des premiers loueurs marocain à opter pour la technologie hybride en acquérant une vingtaine d'Auris HSD. Dans un premier temps et pour faire découvrir cette technologie, ALD Automotive les utilisera pour renforcer son parc de véhicules de remplacement qui est mis à la disposition des clients en cas d'immobilisation

de leur véhicule principal. Ce partenariat s'inscrit dans une démarche de conduite éco-citoyenne et permet surtout aux clients de profiter d'un véhicule bien équipé, ne consommant pas énormément et surtout dont le coût d'utilisation et de maintenance est parmi les plus bas de sa catégorie.



TOYOTA



ALD  
Automotive

## Dacia Logan Le Best seller revient

Après la Sandero, qui a déjà envahi nos routes depuis son lancement il y a quelques mois, c'était au tour de la Logan de faire son apparition. Le modèle qui a permis à la marque d'avoir sa renommée d'aujourd'hui dans les quatre coins du monde, inaugure une nouvelle génération. Signant une montée en gamme, qui ne passe pas inaperçue, la nouvelle Logan affiche un look robuste et surtout valorisant. Elle a également eu droit à de nouveaux équipements empruntés au Lodgy et au Dokker, notamment le système multimédia Media Nav, en option à 3.000 DH ou encore le limiteur/régulateur de vitesse sans oublier le renforcement des équipements de sécurité. Sous le capot, le choix se fera entre le 1,2 essence qui développe 75 ch et le 1,5 dCi de 85 ch. Avec un tarif toujours attrayant démarrant à 74.900 DH en version essence et à 105.900 DH (note du correcteur : il manque quelque chose, là), la nouvelle Logan est bien partie pour envahir nos routes et pourra également compter sur sa version Taxi pour cela.



# RENAULT CAPTUR CAPTURE LIFE



Equipements disponibles selon version

Photo non contractuelle

100 % **PERSONNALISABLE**

Nouvelle motorisation **TURBO TCE 90**

Ecran **MULTIMÉDIA TACTILE**



## RENAULT CAPTUR

- Tiroir « Easy Life »
- Sièges déhoussables et personnalisables
- Plancher de coffre multi-positions amovible et réversible
- À partir de 168 900 Dhs TTC

**DRIVE THE CHANGE**



## Course à El Jadida Des pilotes internationaux à l'affiche

Le Club Flamme des sports mécaniques (C.F.S.M) organisera la 1<sup>re</sup> édition du Grand Prix international automobile d'El Jadida les 24 et 25 août prochain, sur le circuit urbain de la ville. Sous l'égide de la Fédération royale marocaine des sports automobiles (FRMSA) et en collaboration avec la province d'El Jadida, la course sera « une fête du sport automobile au Maroc, qui contribuera au développement de cette discipline et à faire découvrir au monde entier des images d'un Maroc à la fois moderne et traditionnel », comme le rappellent les organisateurs dans un communiqué. Voyant les choses en grand, le C.F.S.M a convié des pilotes internationaux et champions du monde de leur discipline, notamment, le Britannique Robert Huff, le Français Yvan Muller, l'Italien Stefano D'aste, le Néerlandais Tom Coronel, le Portugais Bruno Correia et le champion local, Mehdi Bennani. Le GP d'El Jadida sera également l'occasion pour les organisateurs de réserver une place importante à la prévention routière.



## Course sur glace à Marrakech Pétard mouillé

L'information a créé le buzz dans le monde automobile la semaine dernière. Quoi de plus naturel quand on annonce, une course sur glace au Maroc ? Quelques jours plus tard, Olivier Delesalle, qui était en charge de la communication de ce projet, à travers son agence OD Production & Communication, a levé le voile sur une supercherie orchestrée. En effet, celui qui a été agent d'artistes pendant de longues années a découvert que tout le dossier était faux et que les personnalités annoncées, n'étaient même pas au courant de la tenue de

cet évènement. Annoncé comme une version marocaine du Trophée Andros, il s'est avéré que les organisateurs de la mythique course n'avaient pas été avertis et combien même ils l'auraient été, la dernière manche ne finissant que quelques jours avant la date annoncée pour Marrakech, ils n'auraient pu disposer de leurs véhicules à temps. La course nécessitant un budget de près de 16 millions de dirhams, les organisateurs prétendus n'aurait encore reçu aucun versement de la part des sponsors pour la simple et unique raison que ceux-ci ne peuvent tout simplement pas adhérer à un projet qui pour le moment, n'a ni pilotes, ni voitures, ni glace, ni personnalités... autant dire que pour organiser cette course, les conditions ne sont pas du tout réunies ! En se retirant de ce projet, Olivier Delesalle a tout de suite alerté les médias et nous a déclaré qu'il découvrait de jour en jour des détails plus ahurissants les uns que les autres.

## Mini Paceman 7<sup>e</sup> opus

Dans la famille Mini, après le roadster, le coupé ou encore le cabriolet, il manquait une nouvelle déclinaison pour l'icône des citadines. Pour se distinguer, elle a donc opté pour le Cross Coupé. Nous l'avons essayé il y a quelques mois pour sa présentation internationale et aujourd'hui il fait son entrée sur notre marché. Le premier Sports Activity Coupé compte, notamment, sur son look, qui n'est pas sans rappeler celui de l'Evoque, pour séduire une clientèle à la recherche d'originalité. Comme pour tous les autres modèles de la famille, les finitions et motorisations s'adaptent aux besoins de chacun avec des choix infinis de personnalisation. Entre la Cooper, la Cooper S, la Cooper D, la Cooper SD,, sans oublier la plus sportive, la John Cooper Works, il y en a pour tous les goûts et surtout pour toutes les bourses. Démarrant à partir de 316.000 DH en essence et 345.000 DH en diesel, nous verrons bientôt le Paceman investir nos routes puisque les premières commandes ne tarderont pas à être livrées.





# PRIVATE BANKING

*Des solutions sur mesure pour votre patrimoine*



Depuis plus d'un demi-siècle, le Groupe Banque Populaire accompagne les Marocains dans leurs projets et leurs ambitions, intervenant à de nombreux niveaux de l'univers de la finance.

Aujourd'hui, fort d'expertises toujours plus solides et variées, le Groupe Banque Populaire se rapproche davantage de ses clients en leur proposant des services de Private Banking. Ce nouveau métier réunit tous les savoir-faire, les compétences et les potentiels humains du Groupe, au service de la gestion optimale du patrimoine : des espaces appropriés, des solutions sur mesure, une expertise financière et juridique étendue, des conseillers signataires d'une charte déontologique entièrement dédiés au service de la clientèle Private Banking.

## Audi A3 Célébration du 3 millionième exemplaire



Dix-sept ans après son lancement, le best-seller d'Audi a fêté la production de son 3 millionième exemplaire. L'Audi A3 qui a lancé le nouveau segment de la compacte premium voit aujourd'hui son succès couronné à travers ses 3 générations. Produite à 913 000 exemplaires, la première Audi A3, qui a commencé sa carrière en trois-portes à, a eu droit plus tard à une carrosserie cinq-portes avant d'accueillir une nouvelle génération en 2003. Le deuxième opus, qui a pu doubler les ventes de sa devancière, a été conservé au catalogue jusqu'en 2012. Pour ce qui est de la dernière génération, elle n'est pas près de déroger à la règle et suit les traces de ses aînées. La compacte chic, a profité tout au long de ces années d'une réputation de sportive grâce à la S3 et surtout la RS3 qui est sa version la plus radicale. Aujourd'hui grâce la berline qui débarquera bientôt sur nos routes, le best-seller d'Audi continuera sur sa lancée et élargira sa clientèle pour croître davantage ses ventes.

## BMW i3 Rex Un moteur thermique à la rescousse

Pour palier les différents défauts qui peuvent toucher les modèles électriques actuels, BMW a décidé d'offrir à la i3, en option, un moteur thermique qui sert de prolongateur d'économie. Celle qui a eu droit à une triple première mondiale à New York, Londres et Pékin, et qui sera exposée au Salon de Francfort, commencera à circuler en Europe dès le mois de novembre. Grâce à ce nouveau bicylindre 650 cm<sup>3</sup> essence d'appoint, logé à l'arrière, à côté du moteur électrique, la batterie lithium-ion peut rester à un niveau constant, même s'il est bas. Voilà qui rassurera les utilisateurs et qui les encouragera à choisir cette option qui permet, ceci dit, à l'allemande de conserver son bonus écologique. Mais cela ne fait pas de l'i3 Rex, une

hybride puisque le réservoir d'essence a une capacité de 9 l seulement, ce qui augmente l'autonomie d'une centaine de kilomètres qui viennent, donc s'ajouter aux 200 kms possibles en mode 100% électrique. Plus lourde, la BMW i3 Rex a perdu quelques centièmes à l'exercice du 0 à 100 km/h, qu'elle exécute en 7,9 secondes.



## Fausse Ferrari Arrestations en Espagne

La contrefaçon ne s'arrête pas aux vêtements et autres accessoires mais touche également à l'automobile de luxe. Ferrari et Aston Martin, en ont fait les frais. C'est l'importateur de Ferrari en Espagne, qui a déposé plainte après avoir été alerté par des annonces sur internet suite à quoi, la police espagnole a procédé à la perquisition de deux ateliers clandestins de fabrication de voiture de prestige dans la région de Valence. Huit mécaniciens et carrossiers œuvraient quotidiennement pour transformer des véhicules ordinaires en voitures de prestige grâce à des kits carrosseries et logos « qu'ils confectionnaient eux-mêmes en fibre de verre » indique le communiqué de la police. Selon le site espagnol Madridiario, « si des pièces étaient trop difficiles à fabriquer, les faussaires les importaient d'Angleterre ou les commandaient directement via Ferrari » ! La police a saisi 17 fausses Ferrari (F430 et F458 Coupés et Spider) et 2 copies d'Aston Martin. Les faussaires revendaient les autos sur internet à des prix défiant toute concurrence : autour de 40.000 euros alors que les prix affichés en concessions atteignent les 200.000 euros.



# A4

## Summer **evasion.**

Audi A4 2.0l TDI à partir de 345 000 dhs\*.



Profitez de l'offre **Audi Summer** jusqu'au 25 Août.

L'été est le moment idéal pour partir vers de nouveaux horizons. A bord de l'Audi A4, évadez-vous et découvrez des sensations uniques de conduite. Sportive et élégante, l'Audi A4 affiche un tempérament dynamique en toutes circonstances. Ergonomie parfaite, matériaux nobles et innovants, son habitacle vous assure tout le confort d'une berline premium. Disponibles en essence 1.8l TFSI 170 cv, en diesel 2.0l TDI 120 cv et 2.0l TDI 150 cv, ses motorisations ont réduit leur consommation et gagné en puissance. Profitez de l'offre Audi Summer et redécouvrez la route avec l'Audi A4.

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

PRO ET ANTI... \* Tarif TTC - hors frais d'immat. et de peinture métal. / Photo non contractuelle

**5 ANS**  
Garantie  
ou 100.000 km

Audi  
Vorsprung durch Technik 

## McLaren Des discussions avec Honda

Honda fournira à McLaren un ensemble moteur en Formule 1 à partir de la saison 2015. Après l'annonce de cet accord, le patron de McLaren F1 a évoqué de nouvelles discussions entre les deux marques concernant les voitures de série, cette fois qui aurait un impact dans les années à venir et qui permettrait avant tout à McLaren d'élargir son offre. En effet, à l'heure actuelle, la gamme de la marque anglaise, autre fois partenaire de Mercedes, est constituée de deux voitures seulement à savoir, la MP4-12 C et la P1 alors qu'une sportive plus abordable, qui devrait venir concurrencer l'indétrônable Porsche 911, codée « P13 » en interne est en développement. Pour Honda, la japonaise ne devrait plus tarder à dévoiler la deuxième génération de NSX qui sera à nouveau commercialisée sous les deux marques Honda et Acura mais le partenariat avec McLaren lui permettrait d'étoffer sa gamme sportive et de présenter des produits plus luxueux.



## Ford Les 150 ans de son fondateur

Le 30 juillet dernier, Ford a célébré les 150 ans de son fondateur qui a révolutionné l'industrie et démocratisé l'automobile. Que ce soit aux Etats-Unis ou dans le monde entier, plusieurs événements ont été organisés pour rendre hommage à celui dont l'esprit d'innovation est toujours un exemple de nos jours. En plus des célébrations au siège de Ford Motor Company à Dearborn, l'état du Michigan a désigné ce jour comme le Henry Ford Day. A Washington D.C., la fête s'est poursuivie dans la rue avec une distribution de petits gâteaux. Cet anniversaire marque aussi le début d'une série de commémorations de l'héritage de Henry Ford, qui se sont déroulés tout au long de l'année dans de nombreux pays, aux Etats-Unis, mais

aussi en Asie, en Amérique du Sud et en Europe. Il faut dire, qu'avec la démocratisation de l'automobile, il a permis aux différentes sociétés d'évoluer et à la classe moyenne américaine de faire son apparition.



## Lamborghini Veneno Bientôt la version Roadster ?

La Lamborghini Veneno qui a été présentée, en mars, au Salon de Genève n'a peut-être pas fait l'unanimité mais c'est notamment, le but d'une supercar du genre, d'autant plus que la production s'était limitée à 3 exemplaires. L'italienne revient aux devants de la scène avec cette fois des rumeurs de production de sa version découvrable. Basée sur la plateforme de l'Aventador, qui a également eu droit à son roadster, la nouvelle version verrait son prix baisser, contrairement à ce que veut la logique, pour la simple et unique raison, que la production a été triplée et donc portée à 9 exemplaires au lieu des 3 du coupé. Ces informations ont été rendues public après que deux fidèles clients de la marque aient été contactés pour savoir s'ils seraient intéressés par une éventuelle Veneno Roadster. Reste maintenant à savoir quand fera-t-elle son apparition mais surtout qui seront les heureux élus pour cette version qui reste, certes, moins exclusive que le coupé mais qui est loin d'être un modèle de production.





**TOYOTA**

TOUJOURS  
**MIEUX,**  
TOUJOURS  
**PLUS LOIN**

# IL EST TEMPS DE PARTAGER CE QU'IL Y A DE **MIEUX**

TOYOTA ÉLUE MARQUE LA PLUS AIMÉE AU MONDE\*

Toyota définit l'avenir de la mobilité, proposant les moyens de transport les plus sécuritaires mais aussi les plus excitants. 2013 traduit ce tournant à travers de nouvelles introductions marquées par une ligne stylistique créative redéfinissant ainsi les standards en matière de design. Grâce à son écoute active et à son obsession pour la satisfaction client, Toyota aspire à voir... et à avoir des consommateurs comblés.

Conséquence, Toyota a été élue marque automobile la plus valorisée au monde

\*Etude Interbrand, Best Global Green Brands 2013, toutes catégories confondues



[www.toyota.co.ma](http://www.toyota.co.ma)



ToyotaDuMarocOfficiel

Numero Eco  
080 200 8100

## Formule 1 Hamilton vainqueur en Hongrie

Lewis Hamilton a remporté le Grand Prix de Hongrie pour la quatrième fois de sa carrière, mais a surtout signé sa première victoire avec Mercedes. Auteur de la pole position qui lui a permis de remporter son 22e succès en formule 1, Hamilton avait pourtant estimé que ses chances de l'emporter étaient faibles, en raison de la dégradation prévisible et importante des pneus sur sa machine. Avec une stratégie à deux arrêts seulement, contre trois pour les autres favoris, Kimi Raikkonen a pris la seconde place pour la cinquième fois de sa carrière sur ce circuit. Sebastian Vettel a terminé 3e et ainsi renforcé sa place de leader du championnat. L'Allemand n'a toujours pas réussi à inscrire son nom au palmarès de la course hongroise.



Vettel s'est plaint de Raikkonen, qui l'a empêché de le dépasser à quelques tours de la fin. Au championnat du monde, Vettel reste en tête avec 172 points. Il précède désormais Raikkonen (134), Alonso (133) et Hamilton (124). Le prochain Grand Prix aura lieu en Belgique (Spa) le 25 août.

## 24h de Spa Francorchamps Mercedes domine

Il faut croire que les courses de longue durée sont le point fort de Mercedes. En effet, après Dubaï et le Nürburgring, la firme à l'étoile vient d'ajouter une nouvelle victoire sur 24 heures lors de l'épreuve belge de Spa Francorchamps. Comme chaque édition, les 24 heures de Spa ont réuni un beau plateau, avec notamment des Aston Martin Vantage, BMW Z4, Porsche 911, Ferrari 458, Nisan GT-R GT3, Audi R8 ou encore la Mercedes SLS AMG. La formule GT3 a une nouvelle fois fait ses preuves, pour le plus grand bonheur du public. La course n'aura pas été de tout repos pour les pilotes puisque dès le départ, la Ferrari qui avait décroché

la 2e place aux essais a fait un tête à queue spectaculaire et durant les premières heures, plusieurs voitures sont rentrées au stand, à l'instar de BMW, Audi, Porsche ou encore Ferrari. Après une lutte en tête, la Mercedes SLS N° 84 a réussi à conserver la première place, alors que le safety car a fait son apparition à plusieurs reprises. Au volant de



la SLS, Bernd Schneider, semi-retraité, faisait également partie de l'équipage qui a remporté les manches à Dubaï, Bathurst, Nürburgring et enfin à Spa.

## WTCC Loeb au volant de la C-Elysée

Confirmant son engagement au championnat WTCC à partir de la saison 2014, Citroën vient de présenter la Citroën C-Elysée WTCC. Premier véhicule conçu selon les nouvelles normes de la FIA, c'est ben évidemment Sebastien Loeb qui sera à son volant. Le choix de la marque s'est porté sur la C-Elysée pour utiliser la compétition comme soutien actif du développement commercial, puisque les manches du WTCC se déroulent dans les 4 coins du monde et notamment dans des pays comme le Maroc, la Chine ou encore la Russie, des marchés auxquels est destinée la berline du segment C. Cependant, la décision a également été motivée par les atouts techniques de la C-Elysée. En effet, la tri-corps serait idéale sur le plan aérodynamique et n'a pas posé de problèmes pour l'intégration de nouveaux composants. On peut même dire qu'elle s'en retrouve transformée. Avec des roues 18 pouces, sa lame aérodynamique, ses ailes élargies ou encore son aileron arrière, celle qui est animée par le bloc 1.6 turbo à injection directe de la DS3 WRC, ajoute une nouvelle corde à son arc.



# 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

# MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE

## La morosité plane

L'année 2013 commence mal, avec un premier semestre où la majorité des importateurs ont enregistré une contre-performance par rapport à la même période de l'année précédente. Les statistiques de l'AIVAM à fin juin 2013 font, en effet, état d'une baisse des ventes de véhicules particulières de 8,42% à 56.776 unités, avec pour toile de fond une baisse assez spectaculaire des ventes des voitures de luxe.

Dans un contexte de crise, le marché de l'automobile a bien résisté en 2012, mais a fini par chanceler au premier semestre de cette année. Les chiffres de l'exercice 2013 donnés par l'AIVAM (Association des importateurs de voitures au Maroc) en sont la meilleure preuve. Ainsi, les ventes des véhicules particuliers (CBU +CKD) au titre du premier semestre 2013 ont atteint 56.776 unités, soit une régression de 8,42% par rapport à la même période de l'année précédente. En revanche, les ventes des VUL ont épousé une courbe haussière, en affichant une augmentation de 12,70 % à 7.090 unités.

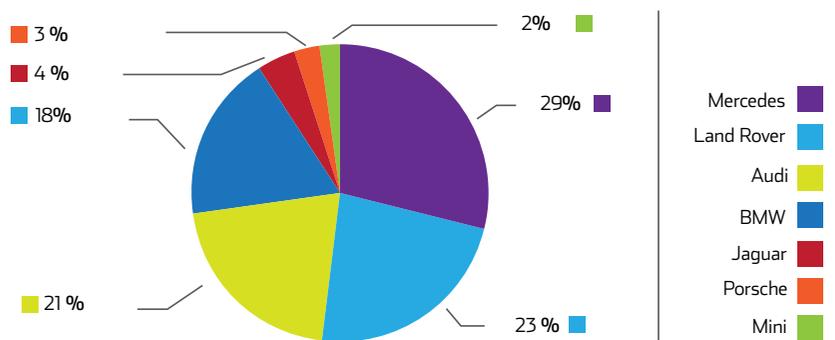
Dans ce contexte défavorable, le segment du luxe a marqué le pas en enregistrant un recul significatif. Les chiffres de vente, eux, donnent le leadership dans ce segment à Mercedes, qui a vendu 843 unités contre 872 une année auparavant, soit une contre-performance de 3,33%. Il est à noter que le pic des ventes a été enregistré au mois de juin avec 159 ventes réalisées. Sur la deuxième marche du podium, on retrouve Land Rover, qui a ravi la seconde place au constructeur munichois BMW. La marque anglaise a vendu durant le premier semestre de cette année 657 unités contre 614 en 2012, soit une augmentation de 7%. La troisième place du podium revient à Audi. La marque d'Ingolstadt a enregistré 601 unités vendues contre 764 une année auparavant, accusant ainsi une baisse de 21,34 %. C'est le mois de mai qui a enregistré les meilleures ventes avec 119 unités écoulées.

Juste derrière le trio de tête, la marque à l'hélice pointe son nez. BMW s'est contentée de 527 ventes durant le premier semestre de l'année en cours contre 816 en 2012, soit une régression de 35,42%. Il s'agit de la plus forte baisse enregistrée du marché des voitures de luxe durant ce premier semestre de l'année.

Loin derrière, se profile une autre marque anglaise prestigieuse, Jaguar, qui compte à son actif 110 ventes à fin juin 2013, alors qu'elle a réussi à écouler 138 unités lors de la même période l'année précédente, enregistrant ainsi une baisse de 20,29%. Le pic des ventes a été atteint au mois d'avril avec 24 unités écoulées.

La sixième place de ce classement est revenue à Porsche, qui a réalisé, 92 ventes, soit une progression de 31,43% par rapport à l'année précédente. La meilleure performance des ventes est à mettre à l'actif du mois de juin avec 18 voitures vendues. Le modèle phare reste incontestablement le Cayenne, dans sa version V6 3.0 TDI 240 ch qui a réussi à lui seul à attirer 66 clients. La Panamera diesel vient en seconde position avec dix acheteurs.

Enfin, la marque Mini a finalisé 70 transactions, en régression de 42,62% par rapport au premier semestre de l'année dernière. En termes de volume de ventes, c'est le mois de mars qui a été le plus bénéfique avec 16 unités écoulées. Quant au modèle le plus attractif de la gamme, c'est incontestablement la Mini One 1.6 Pack qui a réussi à séduire dix clients.



# GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE AWARDS

La célébration  
de l'automobile de prestige

Concept novateur, le Magazine Gentlemen Drivers a contribué à l'enrichissement de la presse automobile marocaine en dépoussiérant une partie de notre patrimoine national à savoir les voitures de collection. Ces dernières racontent l'histoire riche d'un Maroc creuset de plusieurs civilisations. Faire revivre ce patrimoine tenu jalousement loin des regards pendant des décennies est l'ambition d'un Magazine dédié aux gentlemen drivers amoureux de la voiture classique. Entièrement dévoué à cette cause, ce support unique en son genre invite des figures emblématiques de la collection automobile au Maroc et à l'étranger à s'épancher à propos de leur rapport à l'automobile en tant qu'objet de passion et de plaisir. Des aventures souvent riches d'anecdotes croustillantes ont permis pour la première fois de jeter la lumière sur un pan de l'histoire de l'automobile du Royaume.

Après un peu plus de deux ans d'existence, Gentlemen Drivers a pu asseoir une notoriété dans le milieu des passionnés des voitures de collection et de prestige, grâce à un professionnalisme et à un savoir-faire désormais unanimement reconnus. C'est fort de cette légitimité que le Magazine créera encore une fois l'événement en cette fin d'année 2013, en organisant en exclusivité la première cérémonie de récompense des voitures les plus prestigieuses vendues sur le marché marocain.

Représentant ce qui se fait de mieux en termes de luxe et de raffinement, plus de 30 modèles valant plus de 600.000 DH vont déployer leurs plus beaux atours face à un jury de journalistes et de gentlemen drivers triés sur le volet, afin de recevoir le prix de la plus belle voiture, qu'elle soit limousine, berline, coupé, Coupé 4 portes ou cabriolet.

Les fidèles lecteurs de Gentlemen Drivers Magazine



auront également voix au chapitre, puisqu'un vote sur Internet permettra de départager les voitures qui entreront en lice, toutes catégories confondues.

A l'événement d'exception, jury d'exception. Ainsi, cinq gentlemen drivers connus pour être de grands collectionneurs et des dilettantes épris de l'automobile seront de la partie. Il s'agit de personnalités ayant déjà fait la couverture du magazine : Max Cohen Olivar, René Yves Joseph, Mazen Sawane, Jalil Nekmouch et Ali Horma. Ces passionnés de haut vol se joindront à cinq journalistes spécialisés et passionnés, afin d'élire les cinq modèles les plus prestigieux vendus au Maroc.

Cette grand-messe de l'automobile aura pour écrin un des plus beaux palaces du Maroc, le Royal Mansour de Marrakech, un lieu chargé d'histoire, qui exhale un parfum des mille et une nuits, en parfaite symbiose avec l'ambiance magique de la ville ocre.

Tout aussi symbolique est le Circuit international automobile Moulay El Hassan de Marrakech où se dérouleront les essais statiques et dynamiques de notre événement. Haut lieu du sport automobile par excellence, ce circuit accueille chaque année le Grand Prix de Marrakech depuis 2009, seule manche africaine du calendrier du championnat du monde des voitures de tourisme (WTCC).

Cette cérémonie, qui célèbre la haute tradition automobile au Maroc, s'inspire du trophée international de la voiture de l'année, notamment par sa rigueur et son professionnalisme. Elle entend tirer sa crédibilité de sa conformité aux normes internationales en vigueur. Son ambition n'est autre que de donner ses lettres de noblesse à un marché du luxe en plein essor. Désormais, les amoureux de l'automobile de luxe et de prestige auront un rendez-vous annuel pour célébrer leur passion.

# JAGUAR

## PROJECT 7

### SUBLIME HOMMAGE

À l'occasion du Festival of Speed de Goodwood 2013, la firme de Coventry a présenté au public un concept car baptisé Project 7. Pour faire référence au passé sportif historique de la marque, Jaguar a opté pour une barquette à l'image d'Aston Martin, Mercedes-Benz, Lamborghini ou encore Pininfarina. Cette dernière rend hommage à la D-Type, trois fois vainqueur au Mans ; consécutivement en 1955, 1956 et 1957, ainsi qu'au chiffre sept qui représente les sept succès de la marque dans l'épreuve de la Sarthe, entre 1951 et 1990.





AUTTOCONCEPT





Dessiné par l'équipe de Ian Callum, le concept s'inspire fortement du roadster F-Type, mais s'en distingue d'abord par la fameuse dorsale placée derrière la tête du pilote qui renvoie indubitablement à la célèbre voiture de course Type D, dans sa livrée bleue et numéro 7 de 1955 de l'Écurie Écosse, ensuite par sa face avant redessinée, avec des contours noir glossy à la place du chrome.

Fabriqué en aluminium, le concept car ne propose qu'une seule place, tandis que la ceinture de sécurité cède la place à un harnais. Et en tant que vraie bête de course, la nouvelle étude de style de Jaguar mène une véritable chasse aux kilos superflus, grâce au recours à la fibre de carbone, que l'on retrouve au niveau du diffuseur, de la lame avant, des jupes latérales ou bien de l'aileron.

Le project 7 revendique, par ailleurs une recherche plus poussée de l'aérodynamisme, qui se traduit par un pare-brise minimaliste, rappelant le fameux aileron de requin de la mythique D-Type.

Côté motorisation, on retrouve le V8 de 5,0 litres suralimenté dans la version 550 ch et 680 Nm de couple des XKR-S, XFR-S et XJR (contre 495 chevaux et 625 Nm de couple pour le roadster F-Type V8 S). Cette puissance est transmise aux roues arrière via une boîte à huit rapports. Fort de cette cavalerie respectable, le Project 7 s'acquitte du 0 à 100 km/h en seulement 4,2 secondes, pour une vitesse de pointe de 300 km/h. Il pourra également compter sur un échappement céramique pour ravir les tympans des passionnés, qui auront le privilège d'être sur son passage.

Pour transmettre ce formidable potentiel à la route, le nouveau concept car de la firme de Coventry a été rabaissé de 10mm et ses suspensions ont subi une profonde reconfiguration.

Malheureusement, cette belle réalisation restera à l'état de concept, puisque la firme de Coventry n'envisage aucune production. Cependant, d'aucuns y voient déjà la base d'une future version encore plus radicale de la F-Type.

par Youssef Bennoune

## ***Koenigsegg***

### **AGERA R**

#### AVION SUPERSONIQUE

La notoriété de l'artisan suédois Koenigsegg dans l'univers très select des hypercars n'est plus à faire. Ses voitures ne se contentent pas d'être performantes, mais boxent dans la catégorie des super poids lourds. La dernière arme du constructeur est une version encore plus radicale de l'Agera. Baptisée Agera R, elle vise ni plus ni point à détrôner la détentrice du titre de la voiture la plus rapide du monde, la Bugatti Veyron Super Sport.







Quelle est la voiture la plus rapide du monde ? Il faut dire que le titre de la voiture la plus rapide suscite tellement la convoitise que Bugatti et Koenigsegg se livrent une guerre de tranchées pour l'emporter. Selon l'artisan suédois, c'est sa dernière arme l'Agera R qui sort gagnante de ce duel. Présentée au public au Salon de Genève, cette dernière reprend l'esthétique de l'Agera, qui reste fidèle à la philosophie du courant minimaliste « less is more », où chaque partie du véhicule doit être entièrement fonctionnelle et

indispensable sans superflu, de quoi rendre l'Agera R très compacte. Un remarquable travail a été réalisé sur la carrosserie avec l'utilisation de fibre de carbone et de kevlar pour alléger considérablement le poids qui n'est que de 1.330 kg, rendant ainsi le modèle le plus léger des hypercars. L'aérodynamisme est aussi exceptionnel, résultant de longues années d'affinement et de perfectionnement au fil des déclinaisons de la Koenigsegg CC. Le coefficient de traînée égale ainsi un Cx de 0.33. De profil, on remarque ces deux grandes

Cylindrée : V8 Biturbo, 5003 cm<sup>3</sup>  
Puissance : 1155ch - 7100tr/min  
Couple : 12000 Nm - 2700 à 7300 tr  
Transmission : Propulsion

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1330 kg  
Dimension : --- (L/l/h)  
Réservoir : -- l  
Volume coffre : -- l  
Pneumatique : 265/35 ZR 19-245/30 R 20

#### Performances globales

Vitesse max : 437 km/h  
0 à 100 : 2.9 s  
Consommation : --- l/100  
Autonomie : --- km



prises d'air latérales, ainsi que des spoilers avant et arrière qui contribuent à la stabilité à haute vitesse, une chose fondamentale pour ce genre de véhicule.

Un poil plus agressive que la version de base, la R se distingue par son aileron arrière, sa robe à rayures rouges (personnalisable parmi plusieurs coloris), ou ses jantes noires à flancs blancs entièrement en fibre de carbone.

À l'intérieur, l'habitacle, agencé comme un cockpit d'avion, est une invitation à une conduite sportive.

La firme suédoise annonce un rétro-éclairage inédit baptisé Ghost Light qui fait briller les boutons en aluminium de l'intérieur à travers des micro-trous et un compteur à affichage multiple, regroupant toutes les informations télémétriques (navigation, G subis, potentiomètres, chronos...etc).

En phase avec le standing de l'engin, l'intérieur est mis en valeur par le recours à des matériaux nobles, comme le cuir aniline et les tissus Alcantara et une



qualité de finition et d'assemblage de haut vol. Les sièges sont en carbone et peuvent être chauffés en option. Il reste à signaler que le design interne est fidèle à la philosophie minimaliste du suédois.

Une des particularités du constructeur Koenigsegg est de fabriquer ses propres motorisations, à l'inverse des autres constructeurs qui créent des alliances avec de grands groupes, pour amortir les frais. Ces moteurs sont développés en interne, avec une conception unique dans le monde et leurs capacités sont remarquables, c'est le moins que l'on puisse dire. Par exemple, le moteur de l'Agera est très léger et ne pèse que 197 kg quand celui d'une Veyron approche les 400 kg.

C'est ce dernier qu'on retrouve d'ailleurs sous le capot de la bête, avec des parois de cylindres uniques, une cartographie moteur renouvelée et un régime moteur porté à 7.500 tours. Le moteur, un V8 5.0 biturbo, développe ainsi 973 ch lorsqu'il est alimenté en essence classique et 1.155 ch avec de l'E85 (le couple est alors de 1.200 Nm). Théoriquement, ces caractéristiques permettent des performances bien évidemment hors du commun : un 0 à 100 km/h en 2,9 secondes, un 0 à 200 km/h en 7,5 secondes et un 0 à 300 km/h en 14,5 secondes. La vitesse maximale est de 437 km/h.

Elle est donc supérieure à celle établie par la Bugatti Veyron Super Sport (432 km/h).

Les cylindres du V8 5.0 biturbo sont alésés grâce à un système reposant sur la nanotechnologie. Le but est de réduire au maximum les frictions, d'optimiser le rendement et la puissance et de réduire la consommation. La dernière modification concerne le système d'échappement, qui a été retravaillé et allégé. Quant à la transmission, spécifique à cette Koenigsegg Agera R, elle est à double embrayage et sept rapports, afin de mieux d'exploiter les 1.115 chevaux du moteur.

Pour une meilleure exploitation de cette puissance démentielle sur route, l'Agera R a recours à des suspensions Öhlins Triplex plus performants à très haute vitesse et un contrôle de stabilité KES de série. Il y a lieu également de noter la présence de nouvelles ailettes ajoutant 20kg d'appui supplémentaire à 250 km/h.

Disponible contre un chèque de 1,2 million d'euros, la Koenigsegg Agera R reste un engin exceptionnel, qui tutoie la perfection à tous les niveaux. C'est un hypercar qui distille des sensations hors du commun à tous ceux qui auront le privilège de le conduire.

# Des offres lumineuses vous attendent chez Hyundai !



Le soleil est de retour... Préparez-vous à vivre des jours éblouissants chez Hyundai ! À l'occasion des Urban Days, bénéficiez de remises exceptionnelles sur de nombreux véhicules de la gamme. Hyundai i10, i20, i30, i40... Faites votre choix et laissez-nous vous éclairer sur les équipements exclusifs de votre modèle préféré. Venez vite nous rendre visite, des offres lumineuses vous attendent.

**i40**

Motors

# Auto Exception

par Amal Razine



ASTON MARTIN



# VANQUISH ÉVOLUTION PLUTÔT QUE RÉVOLUTION

Pour assurer une descendante digne à sa sportive de référence, Aston Martin a préféré puiser dans son passé riche, pour ressusciter le nom de Vanquish. Résultat des courses, une ligne qui ne change que peu, mais qui traduit mieux les prétentions sportives de la bête et surtout un moteur shooté aux amphétamines.





Cylindrée : 6.0L V12 48s  
Puissance : 573ch - 6750tr/min  
Couple : 620 Nm - 5500tr/min  
Transmission : Arrière

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1739 kg  
Dimension : 4.72/2.06/1.29 (L/l/h)  
Réservoir : 78 l  
Volume coffre : 190 l  
Pneumatique : 255/35 R 20 - 305/0 R 20

#### Performances globales

Vitesse max : 295 km/h  
0 à 100 : 4.1 s  
Consommation : 24.2/11.7/16.3 l/100  
Autonomie : 397 km



Révélee fin mai avec le concept AM310 présenté au concours d'élégance de la Villa d'Este, la remplaçante de la DBS reprend un nom bien connu, celui de Vanquish. Un modèle produit entre 2003 et 2007 et le dernier à être assemblé entièrement à la main dans les ateliers de Newport Pagnell. Sa descendante revient cette année avec une philosophie bien plus moderne, puisqu'il s'agit de la première création de la marque à s'habiller d'une carrosserie entièrement en carbone. Le recours à la fameuse fibre permet d'économiser quelques kilos, mais surtout de créer des formes

beaucoup plus complexes qu'auparavant. On pense évidemment au superbe aileron intégré à la carrosserie. De manière générale, la partie arrière marque une véritable progression du style portée par la One-77. Ailleurs, les changements sont plus timides et feraient penser à un restylage beaucoup plus qu'à autre chose. On apprécie tout de même le soin apporté au détail des plis de carrosserie et des éléments de carbone nu ceinturant les bas de caisse. Dans l'habitacle, le plus gros changement se trouve sur la console centrale, qui adopte un système maison, faisant la part belle



au tactile. En termes de finition, la nouvelle Vanquish fait honneur à son aïeule, comme en attestent les superbes surpiquûres des sièges ou les palettes en carbone. Bref, bien que légèrement agrandi, l'habitacle conserve donc l'atmosphère raffinée et racée, typique des produits de Gaydon.

Côté mensurations, le gabarit de cette nouvelle mouture est assez proche de celui de la DBS. Elle mesure 4,72 mètres en longueur, avec 2,74 mètres d'empattement, 2,07 mètres en largeur, 1,29 mètre en hauteur et perd 55 kg par rapport à la voiture qu'elle remplace. À l'intérieur, la Vanquish offre sans surprise la possibilité de passer du strict deux places au 2+2. Dans cette dernière configuration, elle réserve aux passagers situés à l'arrière plus d'espace que ne le permettait la DBS : 3,7 cm de plus au niveau des jambes, 5 cm de plus pour les genoux, 8,7 cm pour les coudes et 2,5 cm pour les épaules. Au total, le volume d'espace à l'arrière se chiffre à 368 litres, en progression de 60% par rapport à la DBS.

Avec un poids de 1.739 kg sur la balance, la nouvelle Vanquish n'est pas vraiment une ballerine, même si elle économise quelques dizaines de kilos sur la DBS. Associé à la boîte automatique à 6 rapports ZF et à un « launch control », le V12 permet tout de même

de la propulser à 100 km/h en 4,1 secondes. Repris de la DBS, ce dernier voit sa puissance grimper à 573 chevaux et 620 Nm de couple, grâce à l'adoption du calage variable des soupapes. Toutefois, le principal point faible de la Vanquish devrait se trouver dans une vitesse de pointe qui plafonne à 295 km/h, soit 10 km/h de moins que la DBS.

S'agissant du comportement routier, Aston annonce une rigidité en hausse de 30%, ce qui devrait améliorer une tenue de route déjà traitée aux petits oignons, grâce à trois modes de suspension (Normal, Sport et Track) et surtout à une monte pneumatique généreuse : des Pirelli P Zero 255/35 à l'avant et 305/30 à l'arrière. Enfin, pour stopper une bête aussi endiablée, pas la peine de se faire du souci, car les freins en carbone sont offerts de série.

Même si la firme de Gaydon a toujours emprunté un chemin à part, plus gentleman qu'acharnée des circuits, la nouvelle Vanquish semble avoir pris du retard sur une concurrence de plus en plus exacerbée. Le style reste fabuleux, mais peine à se renouveler et la base technique pourrait évoluer plus radicalement. Il reste à savoir ce qu'en penseront les clients, qui devront déboursier environ 250.000 euros pour l'acquérir, en fin d'année.

**Votre assurance auto,  
vous ne la trouvez pas un peu légère  
pour vos besoins ?**



Assurance Auto  
**Sur-Mesure d'AXA**

Une assurance auto qui vous permet  
de composer la couverture qui est vraiment  
la vôtre et de ne payer que ce dont  
vous avez réellement besoin.

Ni plus, ni moins.

**La couverture qu'il vous faut,  
au prix qu'il faut.**



Contactez votre  
Conseiller AXA



Connectez-vous sur  
[www.axa.ma](http://www.axa.ma)



Appelez le  
05 20 43 95 30

**réinventons /**  
l'assurance auto



# Mercedes-Benz

## CLASSE S

### LE LUXE AU SUPERLATIF

Avec sa septième génération, la Classe S de Mercedes met la barre très haut en termes de confort, de sécurité et de technologie embarquée. Grâce à ce nouvel opus, le porte-fanion de la marque à l'étoile justifie plus que jamais son statut de référence des limousines.





Lors de sa présentation à Hambourg, les dirigeants de la marque à l'étoile n'ont pas tari d'éloges sur la septième génération de leur porte-étendard, la Classe S. Ce qu'on en a retenu, c'est qu'il s'agit de la « meilleure voiture du monde ». Rien que ça !

À regarder de plus près, la berline de luxe de Mercedes n'est pas vraiment prétentieuse, comme en atteste le niveau de sophistication et de luxe qui atteint des sommets. Appelée aussi à remplacer la Maybach qui ne figure plus au catalogue, ses dimensions sont en hausse : elle affiche désormais 5,12 m de long (+2 cm) et 1,90 m de large (+3 cm), sur un empattement inchangé de 3,04 m. Esthétiquement, la grande allemande donne dans le classicisme absolu, conservant la

monumentale calandre ancestrale. Son élégance est musclée par deux francs coups de gouge évoquant ceux qui caractérisent déjà les flancs des CLS, Classe A et CLA, tandis que son regard se fait plus intense, grâce à des rampes de LED dans les optiques, à la manière de l'Audi A8.

À l'intérieur, l'habitacle est une ode au luxe et au raffinement. Dès l'accès à l'intérieur, les passagers auront rendez-vous avec une ambiance parfumée « Air Balance » réglable manuellement ou automatiquement qui se diffuse de manière discrète dans l'habitacle, en marge de la climatisation régulée à trois zones (une à l'avant et une pour chaque siège



arrière). Les sièges arrière, selon les finitions, seront ventilés, chauffants, massant (14 poches d'airs, 6 programmes), inclinables jusqu'à 43,5 degrés (37,5 sur version courtes) et disposeront de repose-jambes réglables. Cette impression de « première classe » est renforcée par les écrans arrière affichant une vue aérienne du trajet, avec information du trafic en temps réel. Enfin, le tunnel central renferme des tablettes escamotables, ainsi que des supports de boisson, chauffants et réfrigérants.

Pour améliorer le confort de conduite, la Classe S fait appel à un arsenal technologique pléthorique dont on retiendra surtout le Magic Body Control,

**Cylindrée :** 8 cylindres 4663 cm<sup>3</sup>  
**Puissance :** 435 ch - 5250 tr/min  
**Couple :** 700 Nm- ---- tr/min  
**Transmission :** Propulsion

**Poids et mesures**

**Poids à vide :** 2010 kg  
**Dimension :** 5.10/1.87/1.48 (L/I/h)  
**Réservoir :** 83 l  
**Volume coffre :** 560 l  
**Pneumatique :** 255/45 R18

**Performances globales**

**Vitesse max :** 250 km/h  
**0 à 200 :** 5 s  
**Consommation :** 13.4/7.4/9.6 l/100  
**Autonomie :** --- km

en option sur les modèles V8 : grâce à une caméra, la voiture est capable d'anticiper les reliefs et les irrégularités de revêtement pour adapter les réglages de l'amortissement pneumatique en conséquence. Autre première mondiale revendiquée, celle de la voiture n'ayant plus aucune lampe à incandescence, car remplacée totalement par des diodes : 112 dans les phares, 74 dans les feux arrière et 300 à l'intérieur ! La Classe S soulage également son heureux conducteur grâce à sa faculté à se piloter automatiquement dans les embouteillages (système DISTRONIC PLUS), en détectant les voitures environnantes et les marquages au sol.

Les béquilles permettant de renforcer la sécurité de la conduite sont également de la partie. Ainsi en est-il du système de freinage « Pre-Safe » anticipant, voire activant les freins jusqu'à 50 km/h et préparant

les occupants (via les ceintures) à l'impact, réduisant les éventuelles blessures. Des ceintures-airbags sont également proposées à l'arrière, tout comme la détection de piétons, des voitures croisées pour éviter l'éblouissement (Adaptive Highbeam Assist Plus), de la caméra thermique (Night View Assist Plus), de l'anti-franchissement de ligne, ou de la détection de somnolence (Attention Assist).

Au lancement, la Classe S sera disponible avec un V6 3.0 Diesel de 258 ch/620 Nm, accélérant de 0 à 100 km/h en 6,8 s, consommant 5,5 à 5,9 litres/100



km en moyenne et rejetant 146 à 155 g/km de CO<sub>2</sub>. Juste au dessus, on trouve un hybride essence « S 400 HYBRID » proposant l'association du bloc V6 3,5 litres 306 ch et d'un moteur électrique 27 ch, pour un couple max de 370 Nm. Le 0-100 km/h est expédié en 6,8 secondes, avec à la clé une consommation moyenne se situant entre 6,3 et 6,8 l/100 km et des émissions de CO<sub>2</sub> entre 147 et 159 g/km. La gamme est coiffée pour l'instant par la S 500, dotée d'un V8 4.7 turbo essence 455 chevaux / 700 Nm, permettant d'avaler le 0-100 km/h en 4,8 secondes, pour une consommation entre 8,6 et 9,1 l/100 km, soit entre 199 et 213 g/km de CO<sub>2</sub> émis.

Ces moteurs seront rejoints progressivement par un V12 et les versions V8 et V12 AMG, sans oublier une S300 hybride animée par le quatre-cylindres diesel 2.1 litres de 204 ch ainsi qu'une S 500 hybride rechargeable qui revendiquera une consommation mixte inférieure à 4 l/100 km grâce à son autonomie en tout électrique.

Ainsi parée, la limousine de Mercedes conserve son statut de référence dans le segment des limousines. Avec son confort royal, son équipement ultrasophistiqué et ses motorisations au rendement optimisé, la nouvelle Classe S est bien partie pour conserver son capital de sympathie auprès des Pdg et autres hommes d'affaires.



par Hamid Benmaarouf



**Audi**



## RS5 CABRIOLET UNE CAVALERIE À L'AIR LIBRE

Si le cabriolet est le moyen idéal pour se pavaner tranquillement cheveux au vent, Audi vient d'offrir à ses clients une version beaucoup plus pimentée. Rouler à toit ouvert, certes pour profiter du soleil, mais également pour que la voix rauque du V8 puisse vous ravir. Après le coupé, la firme d'Ingolstadt a décidé d'offrir à son cabriolet sa version la plus radicale. Rouler cheveux au vent soit, mais pas aux dépens de la sportivité et ce n'est pas la cavalerie de l'allemande qui dira le contraire. Attachez vos ceintures et libérez votre crinière, que la sportivité soit !



Alors qu'en début d'année, deux modèles de présérie étaient de passage au Maroc pour des essais sur les routes du sud pour profiter pleinement du soleil, Audi vient de commercialiser, en Europe notamment, la toute nouvelle Audi RS5 Cabriolet. C'est une association audacieuse entre le symbole de la sportivité d'Audi, à savoir les RS et toute la philosophie du cabriolet qui fait tant rêver, pour le plus grand bonheur des amateurs de sensations fortes.

Comme pour toute RS qui se respecte, la sportivité est poussée à son extrême pour un côté viril qui trouve

toujours preneur. Si la A5 a séduit le public par sa ligne, la RS5 Cabriolet l'a, certes, conservée, mais en la rendant bien plus agressive. Profitant du restylage du cabriolet, principalement au niveau des feux qui lui donnent un regard félin, elle intègre un bouclier avant aux larges prises d'air, avec un splitter qui donne tout de suite le ton. Comme tous les modèles de la gamme, elle met tout naturellement en avant une calandre Singleframe qui a eu droit à un cadre en aluminium mat et à une grille en nid d'abeille anthracite brillant, avec le fameux logo RS5, qui fait, à lui seul, trembler la



concurrence. De profil, l'adoption d'une capote en toile a permis à l'allemande de conserver la ligne qui a fait son succès depuis son apparition mais qui a bénéficié des touches spécifiques aux RS pour une silhouette musclée. La sportive a eu droit à de l'aluminium sur les boîtiers de rétroviseurs, le cadre du pare-brise, le couvercle de logement de la capote et le bas des vitres. À l'arrière, le bouclier met bien en valeur les deux sorties d'échappement ovales, alors que l'aileron en carbone mat vient accentuer la sportivité exacerbée du cabriolet d'Ingolstadt.

**Cylindrée :** 8cyl. en V 4163 cm<sup>3</sup>  
**Puissance :** 450ch - 8250tr/min  
**Couple :** 430Nm-4000 à 6000tr  
**Transmission :** Intégrale

#### **Poids et mesures**

**Poids à vide :** 1725 kg  
**Dimension :** 4.64/1.86/1.36 (L/l/h)  
**Réservoir :** 64 l  
**Volume coffre :** 135 l  
**Pneumatique :** 235/40 R 19 - 285/35 R 19

#### **Performances globales**

**Vitesse max :** 250 km/h  
**0 à 100 :** 4.9 s  
**Consommation :** 13.8/7.1/9.5 /100  
**Autonomie :** 559 km





À bord, quatre adultes peuvent être confortablement installés dans une ambiance respirant la sportivité dans les moindres détails. Si la réputation en matière de qualité et finition des habitacles d'Audi n'est plus à faire, celle des RS est sans conteste. Le conducteur n'aura aucun mal à se prendre pour un pilote de course face à son volant à méplat portant le sigle RS qui est, d'ailleurs, présent sur d'autres éléments à l'instar des appuie-tête intégrés aux sièges sport qui offrent un maintien permettant de se faire plaisir dans les virages. Les seuils de portes, le compte-tours et le levier de vitesses sont également siglés au cas où on oublierait que l'on est à bord de la version la plus radicale du cabriolet allemand. Il a bien pris soin des passagers arrière, avec une habitabilité et un confort étonnants, sans oublier de travailler l'insonorisation, grâce à la capote qui a bénéficié d'un traitement particulier. Malgré cela, une fois que cela monte dans les tours, le V8 se fait entendre, ce qui est loin d'être désagréable, puisque les motoristes ont intégré des volets dans les embouts des échappements afin de lui donner une sonorité et un timbre particuliers.

Emprunté à la plus sportive de la famille, la fameuse R8, le V8 4.2 FSI développe une puissance de 450 ch et un couple de 430 Nm. Ce V8 atmosphérique fait sa dernière apparition, puisqu'il sera remplacé par le nouveau 4.0 biturbo qui officie déjà sous les capots des S6, S7 et S8, notamment. Équipée tout naturellement de la fameuse boîte S-Tronic à double embrayage et avec sa transmission Quattro de série, la RS5 Cabriolet abat le 0 à 100 km/h en 4,9 secondes, soit mieux que le coupé. Offrant le choix entre différents modes de conduite grâce au système Audi Drive Select, elle permettra au conducteur avec son mode Individual de configurer la cartographie moteur, la direction, le réglage de l'amortissement, le régulateur de vitesse adaptatif, sans oublier le différentiel sport de la transmission Quattro.

La RS5 Cabriolet ne manquera pas de marquer les esprits, que ce soit grâce à son look, son habitacle mais encore à son V8 atmosphérique, qui ne sera plus d'actualité dans les mois à venir. C'est un moyen pour Audi de lui offrir une dernière balade à l'air libre.

**Venez souffler un peu !**



**Dynamiser  
le Nord du Maroc :  
Renault vous invite  
à la fête**



**DRIVE THE CHANGE**



Cette année encore, Renault fera partie de la fête. Pleinement investi dans le développement de la région nord, Renault donne le "La" et soutient le Festival Tanjazz, parce que la culture est moteur de dynamisme. Sponsor officiel de la 14<sup>ème</sup> édition du festival, Renault mène la danse et vous invite à venir savourer ces musiques du 18 au 22 septembre 2013.

## **NISSAN** **GTR GENTLEMEN EDITION**

### SPORTIVE TRÈS RAFFINÉE

À l'occasion de la présentation de la gamme 2013 de la GT-R, Nissan vient d'annoncer une série spéciale pour sa supercar baptisée Gentleman Edition. Ce supercar, encore plus raffiné que la Black Edition dont il s'inspire, est diffusé en nombre limité, puisque seulement 10 exemplaires sont commercialisés en France et en Belgique.







La GT-R est un succès incontestable avec plus de 500 exemplaires vendus en France. Présentée au salon de Tokyo en 2007, puis en Europe en 2008, elle est devenue un modèle à part entière dans le catalogue Nissan.

Pour fêter la cinquième année de commercialisation de la GT-R, le constructeur japonais a décidé de lancer une série limitée pour son bolide adoptant le patronyme de Gentleman Edition. Une sorte de Black Edition en plus raffinée, au tirage très limité, puisqu'il n'y aura que dix exemplaires de cette édition spéciale et pas un de plus

(soit une par Centre de haute performance Nissan, en France et au Benelux).

Esthétiquement, cette GT-R Gentleman Edition ne diffère pas énormément du modèle standard. Uniquement disponible dans une teinte de carrosserie Gris Squale, la voiture se dote d'une petite plaque d'identification spécifique en titane sur chaque aile avant.

Cette édition limitée répond également aux souhaits des clients désirant une supercar raffinée. C'est



**Cylindrée :** 3.8L V6 245+2 Turbos  
**Puissance :** 550ch - 6400tr/min  
**Couple :** 632 Nm - 3000tr/min  
**Transmission :** 4x4

**Poids et mesures**

**Poids à vide :** 1740 kg  
**Dimension :** 4.66/1.90/1.37 (L/I/h)  
**Réservoir :** 74 l  
**Volume coffre :** 315 l  
**Pneumatique :** 255/40 R 20 - 285/35 R 20

**Performances globales**

**Vitesse max :** 320 km/h  
**0 à 200 :** 2.9 s  
**Consommation :** 16.9/8.6/11.8 l/100  
**Autonomie :** 521 km



pourquoi Nissan propose un intérieur exclusif en cuir rouge ambré. Les surpiqures sont cousues main et les sièges avant bénéficient d'une finition particulièrement valorisante. Cette sellerie s'étend partiellement au volant, mais aussi au pommeau de levier de vitesses, au soufflet et levier de frein à main. Elle recouvre enfin les poignées et panneaux de portes et jusqu'au revêtement du tableau de bord côté passager. Pour toujours plus d'exclusivité, une plaque numérotée en titane personnalisable au nom du propriétaire de la voiture prend place sur le tableau de bord.

Il y a lieu de noter qu'en plus de ces équipements, la GT-R Gentleman Edition reçoit un pack exclusif, qui offre étui à lunettes et revêtement de vide-poches en cuir surpiqué.

Reposant sur la Black Edition pour le reste de la dotation, cette série limitée de la supercar japonaise ne reçoit pas de modification sous le capot et est donc équipée du moteur « classique » de la GT-R: un V6 3.8L biturbo développant 550 ch. Une cavalerie amplement suffisante pour faire exploser les chronos.

Pour rappel, la Gentleman Edition cohabite avec les quatre autres versions renouvelées. Elle se glisse au-dessus des Premium Edition et Black Edition. Ensuite arrive la seule GT-R sans siège arrière: la Track Pack destinée à une utilisation piste (assise rabaisée). La finition Egoist coiffe le catalogue. Elle implique un traitement sur-mesure de tout l'habitacle. Elle n'est disponible que sur commande spéciale. La prochaine finition de la GT-R s'appellera Nismo.

Au final, cette édition spéciale ne fait que sublimer les qualités déjà exceptionnelles de la supercar de Nissan. On ne peut que regretter le fait que ce pack ne soit proposé qu'à dix clients et qu'il n'apparaisse pas au catalogue. Au final, après avoir découvert l'ensemble des modifications, la différence de prix entre une GT-R « classique » et la Gentleman Edition semble tout à fait justifiée (2.900 euros), loin des tarifs astronomiques que certains constructeurs allemands ou italiens peuvent proposer pour ce genre d'équipements et de finitions.

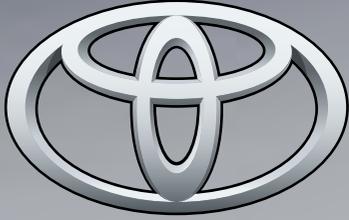
**LES ÉCO**  
**VOUS DÉVOILE**  
**SON HORS-SÉRIE**  
**100% AUTO**

---

**DISPONIBLE EN KIOSQUES**



par Amal Razine



**TOYOTA**



# AURIS

## UN SOUFFLE DE MODERNITÉ

Celle qui faisait parler d'elle il y a quelques jours sur notre marché, grâce à sa version hybride vient d'accueillir sa seconde génération, 6 ans après la première. Se voulant plus moderne et plus attrayante, cette nouvelle génération a plus de caractère que la précédente grâce, notamment, à des traits plus anguleux et à un regard plus travaillé. Celle qui a permis à Toyota, grâce à sa version hybride, de devenir en 2010 la première marque à proposer 3 motorisations dans son segment, met en avant les différents atouts qui lui permettront de rivaliser avec ses concurrentes et notamment le look.



Cylindrée : 1.3L 4cyl. 16s  
Puissance : 100ch - 6000tr/min  
Couple : 128 Nm - 3800tr/min  
Transmission : Avant

## Poids et mesures

Poids à vide : 1190 kg  
Dimension : 4.27/1.76/1.51 (L/I/h)  
Réservoir : 55 l  
Volume coffre : 360 l  
Pneumatique : 205/55 R 16

## Performances globales

Vitesse max : 175 km/h  
0 à 100 : 13.1 s  
Consommation : 6.8/4.7/5.4 l/100  
Autonomie : 845 km

Lancée en 2007 l'Auris a permis à Toyota d'avoir une nouvelle représentante dans le segment, très concurrentiel, des compactes. C'est une catégorie dans laquelle le constructeur japonais est le numéro 1 mondial avec 39 millions d'unités écoulées depuis 1966, avec l'introduction de la Corolla. Après un restylage de mi-carrière opéré en 2010, il était temps pour l'Auris de se renouveler et pour cela, les équipes de Toyota n'y sont pas allés par quatre chemins. Que ce soit le design extérieur, l'habitacle ou encore les équipements, la japonaise s'est renouvelée dans le moindre de ses détails, ce que ne manquera pas de remarquer le public, qui a de plus en plus de mal à distinguer les nouveautés, tant les changements se font discrets.

La nouvelle Auris adopte, tout naturellement, les nouveaux codes stylistiques inaugurés par Toyota sur les récents modèles. En effet, on retrouve à l'avant

une fine calandre au design « Keen look » qui, en s'étirant jusque dans les blocs optiques, met en valeur le logo de la marque, accentue la largeur de la voiture et lui confère un regard plus marqué, qui ne laissera pas indifférent. Le défi est relevé par les équipes de design, qui voulaient rendre la face avant plus agressive que par le passé. De profil, les lignes sculptées et dynamiques sont de mise. D'ailleurs, son coefficient de pénétration dans l'air est là pour le confirmer, avec un Cx de 0,27. En effet, la hauteur de la ligne de caisse a été réduite, entraînant ainsi une réduction de l'espace vitré et l'abaissement de la hauteur de caisse de 10 mm. Le mot d'ordre étant le dynamisme et la sportivité, même les rétroviseurs extérieurs ont été repositionnés dans l'encadrement des vitres alors que les montants, toujours dans cette perspective, adoptent une finition noire amplifiant la notion de vitrage. La poupe a bénéficié d'un soin particulier, afin de



conserver le dynamisme que revendique la japonaise. Le hayon intègre un becquet de toit et a droit à des feux enveloppants lui permettant de revendiquer une signature lumineuse qui lui est propre.

Le souffle de modernité n'a pas épargné l'habitacle, qui a subi une profonde refonte. Pour la nouvelle Auris, éclairage, couleurs et finition premium, tout a été revu de façon à offrir aux occupants davantage d'espace et de confort. Pour accentuer cette notion, la planche de bord, orientée vers le conducteur, a misé sur une disposition horizontale. Les compteurs, la console centrale, le volant, la garniture du levier de vitesse, les commandes de climatisation, les commandes audio ainsi que les poignées de portes affichent une finition argentée satinée, de haute qualité. Grâce à l'adoption de matériaux de fabrication souples et doux, le saut qualitatif de l'intérieur est accentué. Pour ce qui est des sièges, ils ont eu droit à une nouvelle conception, leur

permettant d'offrir un maintien ferme au niveau du dos et de l'assise garantissant un confort sur les longs trajets. Disposant de divers espaces de rangement, la nouvelle Auris offre à ses occupants une habitabilité qui ne prête pas à la critique, grâce notamment à un empattement de 2,60 mètres.

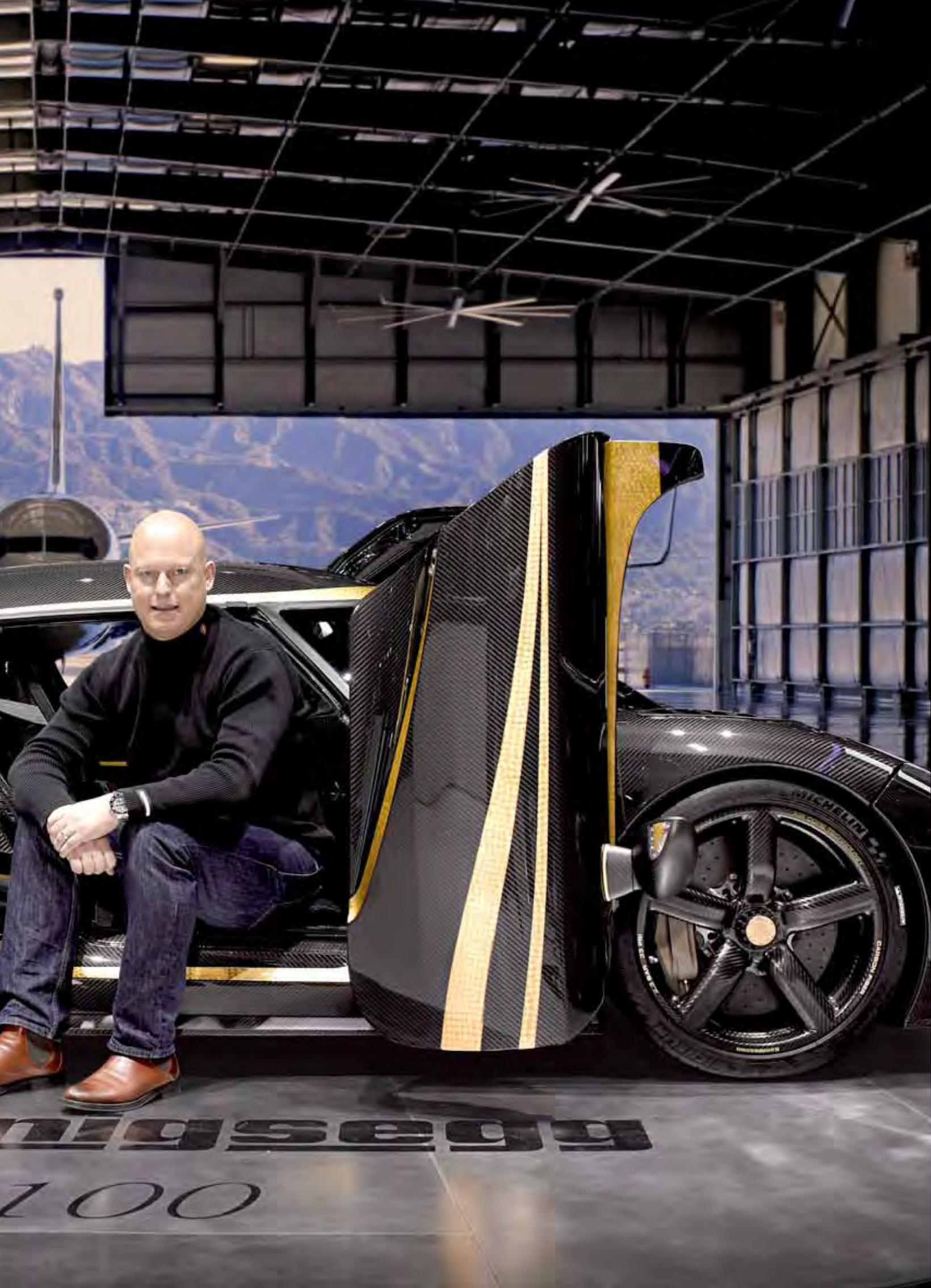
Sous le capot, la japonaise offre le choix entre deux motorisations. En essence, c'est le 1.33 VVT-i qui officie. Développant une puissance de 100 ch pour un couple de 128 Nm, il affiche une consommation mixte de 5,4 l/100 km, soit une baisse de 0,4 l/100 km par rapport à l'ancienne génération. En diesel, la japonaise est animée par le 1.4 D-4D dont la puissance atteint 90 ch pour un couple de 205 Nm. Grâce à la technologie « optimal drive » la consommation mixte est annoncée à 3,9 l/100 km. Lancée en 2 finitions, Silver et Gold sur notre marché, la nouvelle Toyota Auris a signé un retour remarqué dans le segment des compactes. Comme quoi la nouveauté a souvent du bon !

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

## CHRISTIAN VON *Koenigsegg*

VIKING ATTACK





## CHRISTIAN VON *Koenigsegg*

VIKING ATTACK



Au royaume des Vikings, les guerriers vantent leurs muscles et se mesurent à l'aune de la force physique, mais lui a préféré dépasser tout ce qui roule sur terre, y compris la plus rapide des Bugatti Veyron. Christian Von Koenigsegg, puisque c'est de lui qu'il s'agit, a cherché depuis le démarrage de son aventure automobile à repousser les limites de la vitesse sur quatre roues. Sa force réside dans sa capacité à développer en interne la technologie nécessaire à la réalisation de ses exploits. Rien de surprenant pour quelqu'un qui a dans ses gènes une passion pour l'innovation et la créativité. Ces aptitudes se sont fait jour à un âge



précoce, permettant au jeune Suédois d'intégrer le monde très élitiste des hypercars à seulement 23 ans. La partie n'était pas facile face à des pontes tels que Bugatti ou Pagani, mais il faut dire que rien n'arrête ce gladiateur, qui a su dompter ses rivaux et imposer sa loi dans l'arène de la vitesse. Pour rapprocher nos lecteurs friands des bolides les plus excentriques de cet univers ténébreux mais enivrant, nous avons posé quelques questions au père de l'Agera sur ses débuts, son parcours, ses succès et également ses ambitions. Entretien

## CHRISTIAN VON Koenigsegg

VIKING ATTACK



### Avez-vous été intéressé par les voitures depuis votre enfance?

Oui, absolument. Depuis ma plus tendre enfance, j'ai cultivé une passion pour l'automobile. Cet univers me fascinait et suscitait ma curiosité. Mon intérêt précoce pour les nouvelles solutions technologiques m'a poussé à démonter des magnétoscopes et des grille-pain, juste pour voir comment ils fonctionnaient et s'ils pouvaient être améliorés.

Quand j'avais six ans, j'ai conduit un kart pour la première fois et je me rappelle très bien que cela a été l'un des plus beaux jours de ma vie. Mon premier emploi d'été chez un concessionnaire Suzuki à l'extérieur de Stockholm a été le nettoyage des voitures. À cette époque, mon passe-temps favori était de tuner les cyclomoteurs et c'est ce qui m'a rendu célèbre dans ma région.

Au début des années 90, alors que j'avais à peine 18 ans, j'ai commencé à m'impliquer plus sérieusement dans le domaine de l'innovation technique et j'ai inventé deux idées intéressantes : ma première innovation je l'ai appelée « Chip Player ». J'ai cru qu'un jour, des puces à mémoire informatique pourraient stocker

la valeur d'un CD entier de données et que ce serait probablement une façon moins chère d'acheter et de stocker de la musique. Et en 1991, j'ai inventé une nouvelle solution pour joindre des planches d'étage ensemble sans adhésif ou clous. Je l'ai appelé le « Clic ». J'ai présenté cette technologie à mon beau-père, qui dirigeait une usine de revêtement de sol à l'époque. Il a rejeté l'idée, disant que si c'était viable, quelqu'un l'aurait inventé il y a longtemps. J'ai alors montré le concept à quelques autres fabricants de planchers d'étage qui l'ont également rejeté. Cette invention est aujourd'hui brevetée et connaît un succès mondial important.

### Pourquoi avez-vous décidé de construire un supercar ?

Quand j'étais un jeune garçon, mon père m'a emmené voir un dessin animé norvégien intitulé, Flaklypa Grand Prix. L'histoire parlait d'un réparateur de vélo qui a construit sa propre voiture de course. Ce film a eu un grand impact sur moi et je crois que c'est de là qu'est née l'envie de construire ma propre voiture.

Pour concrétiser mon projet, j'avais plusieurs manières d'envisager les choses, tant pour le dessin, que pour le positionnement ou la mise en production. Cependant, il faut de grosses infrastructures pour produire en

# Biographie



**1971**

*Naissance de Christian Erland Harald von Koenigsegg à Stockholm en Suède.*

**1994**

*Il fonde à 23 ans l'entreprise de construction automobile portant son nom de famille «The Koenigsegg Car Company »*

**2000**

*Démarrage de la production du premier modèle de la marque, la Koenigsegg CC8S*

**2004**

*Production du modèle CCR qui pulvérise le record mondial de vitesse pour une voiture produite en série précédemment obtenu par la Mc Laren F1.*

**2009**

*Tentative infructueuse de rachat de Saab au groupe General Motors*

**2011**

*La Koenigsegg Agera R détrône la Bugatti Veyron Super Sport en établissant un nouveau record de vitesse pour une voiture produite en série (437 km/h).*

**2013**

*Sortie de l'usine de la 100e voiture depuis la création de la marque.*



## CHRISTIAN VON *Koenigsegg*

VIKING ATTACK

série et il faut vendre de grandes quantités à un prix attractif pour que ce soit rentable, tandis qu'avec les « hypercars », faits main, c'est tout l'inverse. Quant à la dénomination, je suis parti du postulat que toutes les grandes marques portent le nom de leur fondateur (Ferrari, Maserati, Bugatti, etc...), et ce n'est pas parce que mon nom est un peu plus compliqué que j'allais agir autrement...

### La vitesse était-elle le principal critère retenu lors de la construction de votre voiture?

Koenigsegg est une société très axée sur la performance. Être leader au sein de la niche Supercar a été notre vision depuis de nombreuses années. La vitesse est juste un des nombreux aspects. Le compromis n'a pas sa place dans l'imaginaire automobile. Aucun détail ou élément de décor inutile ne doit venir perturber la structure. Performance, fonctionnalité, aérodynamisme et sécurité sont les fondements de notre marque. Quand on observe une Koenigsegg, on comprend l'utilité de chaque détail.

### Quel a été le plus grand défi dans le développement de l'Agera?

Lorsque vous développez un hypercar comme l'Agera, le principal souci est de garantir l'harmonie de l'ensemble. Normalement, il est très difficile de réunir tout cela, mais le développement de l'Agera s'est fait de manière très fluide. Le bolide a été bien accueilli par le public et nous avons actuellement près d'une année de liste d'attente pour Agera et Agera R.

### Vous vous êtes lancés dans une course folle pour battre le record de la vitesse contre Bugatti et Shelby. Pourquoi?

Non, ce n'est pas vrai. Quand notre voiture de production, la CC8S a été prête, nous avons vu qu'il y avait une énorme capacité de vitesse de pointe. En fait, elle semblait assez rapide pour prendre le record du monde Guinness réalisé par McLaren en 2005! Compte tenu de cela, je pense que c'est plus Bugatti et Shelby qui ont eu pour objectif de battre notre record et non l'inverse.

### Le record de la voiture la plus rapide est actuellement détenu par la Koenigsegg Agera R (avec 437 km/h). Quelle est votre prochaine étape?

Nous travaillons en permanence pour faire progresser le fonctionnement et les performances de nos voitures.





Cela permet parfois de nous fixer de nouveaux critères de performance. Compte tenu de ce tout cela, tout ce que nous faisons nous permet d'aller de l'avant.

**Avec quels autres constructeurs vous considérez-vous en concurrence directe ?**

À mon avis, il n'y a que deux autres constructeurs « d'hypercars » : Bugatti et Pagani. Les autres marques de voitures de sport telles que Porsche, Ferrari, Corvette... font certes des voitures haut de gamme sportives, mais ils ne font pas de voitures qui vont à 400km/h et qui soient technologiquement aussi abouties que les nôtres. Or, il faut que toutes les conditions soient réunies pour faire un « hypercar » : il faut un poids contenu, de la puissance, une vitesse de pointe très élevée et que la voiture soit complètement personnalisable.

**Comment se portent les ventes de la marque ?**

La marque se porte bien. Nos ventes ont connu une croissance intéressante suite à l'extension de nos activités au continent asiatique (en Chine notamment) qui nous a offert de toutes nouvelles opportunités commerciales.

**Les clients de Koenigsegg sont-ils différents des acheteurs de supercars ?**

À l'instar des autres acheteurs de supercars, les clients de Koenigsegg sont très riches, mais ils restent quand même un peu différents ! Acheter une Ferrari, c'est une manière facile de rouler en supercar, alors qu'une Koenigsegg, c'est une « voiture pour leader », pour ceux qui savent ce qu'ils veulent et qui désirent se démarquer de la masse.

## CHRISTIAN VON Koenigsegg

VIKING ATTACK

### Quelle utilisation font-ils de leur voiture ?

La plupart des clients l'utilisent très occasionnellement: certains même seulement une seule ou deux fois par an. Mais cela varie fortement, et il est difficile d'en faire une généralité car certains roulent avec chaque semaine, tandis que d'autres ne s'en servent que pour leurs sorties sur circuit. De même que certains clients changent de voiture chaque année, tandis que d'autres la conservent toujours. Toutefois, une chose est sûre : quand ils décident de changer, ils reprennent toujours une Koenigsegg ! Et, chose étonnante, le prix de l'occasion est parfois plus élevé que le prix du neuf.

### Pourquoi Koenigsegg a-t-il renoncé à l'achat de Saab ?

Parce que le temps pour faire de SAAB une affaire fructueuse est passé, quand nos homologues n'ont pas pu finaliser leur partie de l'accord.

### Comment avez-vous eu l'idée d'acheter Saab à GM ?

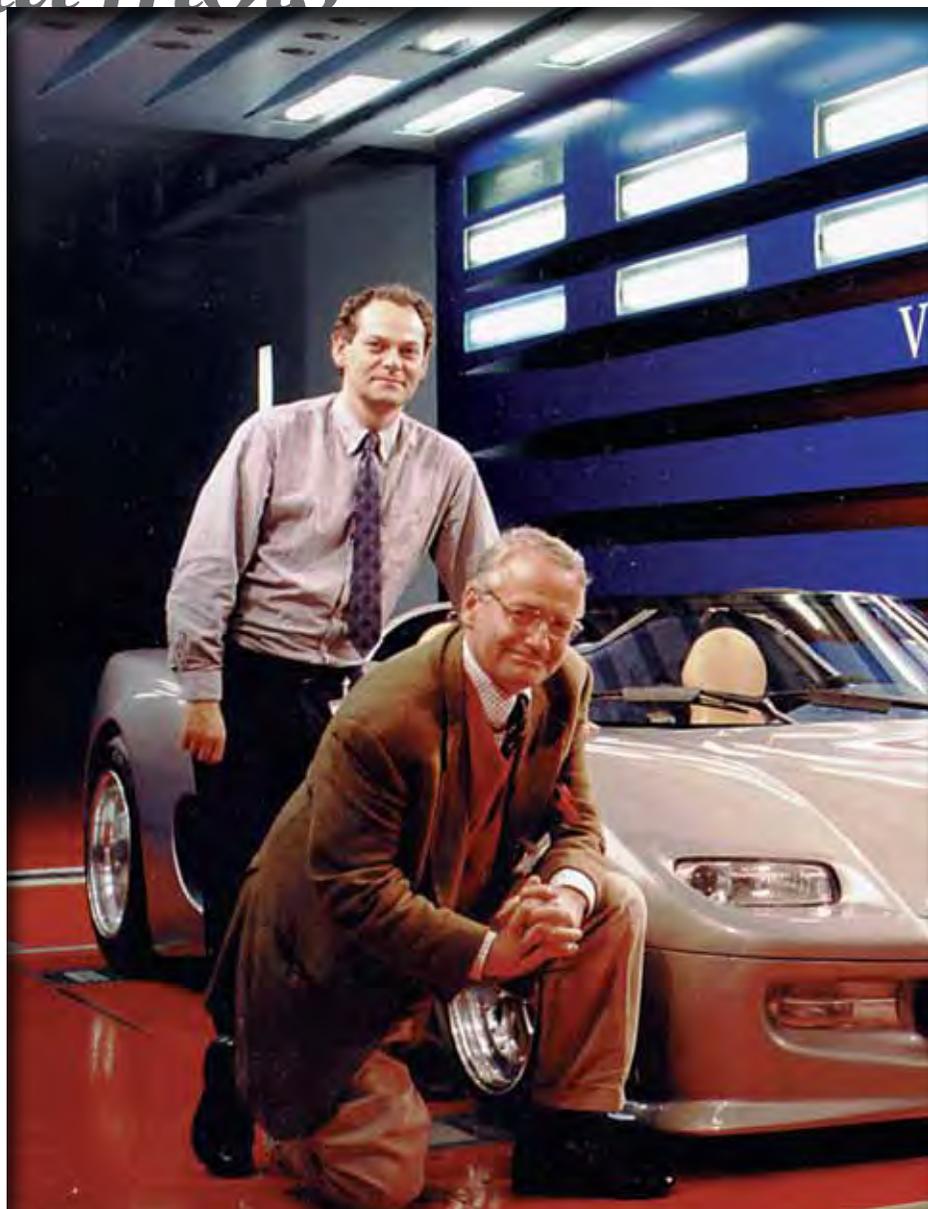
C'est peut-être une image légèrement différente de ce que les médias ont dépeint jusqu'ici. L'idée est venue au début du printemps dernier. Ce n'était pas mon idée mais celle de Mark Bishop qui a des liens familiaux avec Trollhättan (il s'agit d'un investisseur américain qui détenait une participation de 22% dans Koenigsegg jusqu'à ce qu'il la cède en août 2009). Il pensait que c'était dommage que Saab aille dans le mur, donc il a visité Detroit. Le processus a commencé avec l'appel d'offres et Bishop m'a demandé si je voulais aider, alors je lui ai dit: « Eh bien, je vais voir ce que je peux faire ». Il a tout commencé un peu au hasard, mais il a bientôt quitté le processus d'appel d'offres pour des raisons personnelles. Au départ, c'était vraiment son idée.

### Quelles étaient exactement vos ambitions pour Saab ?

Je voulais créer une entreprise automobile suédoise viable. La plupart des commentateurs dans les médias disaient qu'il y avait peu de chance de réussite, parce que Saab n'a jamais fait de l'argent. Il s'agit d'une analyse assez simple. Si vous basez toutes les décisions de business sur ce qui s'est passé avant et vous vous attendez à ce que ce soit exactement la même chose à l'avenir, alors il n'y aurait aucun moyen de changer quoi que ce soit. Jamais.

### Quel est votre secret de réussite ?

Nous concentrons tout notre temps et notre énergie sur la technologie. Travailler avec des valves libres, le brevetage des systèmes de compresseurs ou de



catalyseurs, la construction de nos propres moteurs et de nos propres systèmes électriques, c'est notre quotidien. Tout est construit en interne. C'est là que nous mettons notre argent au lieu d'investir dans des participations dans d'autres entreprises qui sont assez bonnes, mais pas aussi passionnantes. Avec la fabrication de nos moteurs, nous arrivons à créer une source de puissance extrêmement compacte. Nous arrivons à obtenir plus de puissance par volume de cylindrée et par litre d'essence consommé. Notre ratio essence consommée/puissance de sortie est inégalé. Il est donc intéressant de constater que la consommation peut être drastiquement abaissée si l'on tient compte des nouveaux développements technologiques et à venir.

### Que pensez-vous du marché des supercars de nos jours ?

Le moins que l'on puisse dire est que c'est un marché très dynamique. Beaucoup de voitures neuves sont sorties récemment, qui se sont comparées à nos performances. C'est ce que je trouve passionnant. Par ailleurs, le marché s'est globalisé. Lorsque nous avons commercialisé la CC85, les États-Unis étaient le plus gros marché mondial. À présent, il a été remplacé par



la Chine qui représente 40% de notre chiffre d'affaires.

**Quels sont les marchés où la marque est présente avec force?**

Koenigsegg est présent dans presque tous les grands marchés. Nous avons récemment ouvert des concessions dans deux des marchés émergents les plus importants : l'Inde et la Chine. Ceci dit, le Moyen-Orient est toujours l'un de nos marchés les plus importants et nous avons des distributeurs et des partenaires en Arabie saoudite, au Koweït, au Qatar et aux Émirats arabes unis.

**Que pensez-vous des nouveaux supercars hybrides ?**

Personnellement, je ne suis pas un adepte de cette philosophie qui grève la performance par l'augmentation de la complexité et du poids. Avec notre technologie de distribution, nous développons une meilleure solution que nous appelons Pneubrid ou encore Airbrid.

Plutôt que de produire de l'électricité en récupérant de l'énergie au freinage, notre technologie nous permet d'utiliser le moteur comme pompe à air lors de la décélération. Cet air pressurise un réservoir en fibre de carbone d'une capacité de 40 litres jusqu'à 20 bars. Nous relâchons ensuite cet air pour générer un surplus de puissance moteur, ou pour rouler en ville sans consommer de carburant. La taille du réservoir suffit à couvrir une distance de deux kilomètres.

En conclusion, je préfère la technologie Airbrid, car l'air est gratuit et ne s'use pas : une solution bien meilleure qu'un lourd pack de batteries.

**Quand comptez vous implanter cette technologie dans vos voitures ?**

Pas dans les deux à trois prochaines années, mais nous travaillons avec une compagnie de bus qui l'utilisera en premier.

**Les futurs supercars seront électriques, hybrides ou continueront-ils à carburer au pétrole ?**

Je suis convaincu que nous allons voir un mélange des trois. Nous allons poursuivre le développement pour améliorer les performances et augmenter l'efficacité.

**Comment un constructeur de niche tel que Koenigsegg s'adapte-t-il aux contraintes environnementales?**

Les contraintes environnementales nous offrent non seulement des défis, mais aussi des opportunités. Être respectueux de l'environnement nous a offert des avantages de course. Nous avons préparé nos derniers modèles pour fonctionner à l'E85 biocarburant. L'éthanol biocarburant a tout d'abord l'effet secondaire positif de refroidissement des chambres de combustion, ainsi qu'un indice d'octane plus élevé (+ de 100 RON), qui donne une puissance élevée.



**Le fait que vous soyez installé dans un aéroport, n'est-ce pas plutôt atypique, pour un constructeur de supercars?**

La manufacture, créée en 1997 et reconstruite en 2003 suite à un incendie, occupe deux anciens hangars d'avion de chasse suédois, sur l'aéroport d'Ängelholm, toujours en activité. Cette idée, plutôt futée, permet aux clients de la marque de poser leur jet privé à quelques pas du siège et d'offrir les meilleures pistes d'essai pour les nouveaux bolides. Sur place, la construction d'une Koenigsegg rassemble sept étapes, du moulage de la carrosserie et du châssis en carbone, au système électronique, en passant par le moteur et l'intérieur de l'habitacle. Au total, plus de quatorze semaines de production entièrement faite main.

**Quels sont vos futurs projets?**

Rien d'officiel jusqu'à maintenant. Nous aimerions développer un second modèle à côté de l'Agera dans un délai de 3-4 ans. Pour l'instant, nous envisageons de proposer plus de versions de l'Agera, qui reste notre base de développement. Les clients ne s'en lassent pas, puisque nous proposons déjà différentes variantes plus équipées ou plus sportives. Et de toute façon, chaque voiture est complètement unique, car réalisée à la demande des clients. Nous ne produisons d'ailleurs que des voitures déjà vendues.

**Êtes-vous un collectionneur de voitures ?**

Pas vraiment. Ma vision a toujours été de dépenser toute mon énergie et mes ressources pour construire le meilleur hypercar. La perfection est une cible mouvante, dont la poursuite ne finira jamais. Peut-

être vais-je commencer à collectionner des voitures plus tard.

**Quelle est la voiture classique qui vous fait le plus rêver?**

La Tucker Torpedo. Il s'agit d'une grande berline de 5,3 m, d'une largeur de 2,08 m et dotée d'un excellent Cx de 0,30. Cette américaine est une merveille d'esthétisme comme en attestent son troisième phare central directionnel, ses ailes avant profondément échanquées et ses portes de type « autoclave ».

**Quelle est votre opinion sur les SUV de luxe qui sont en vogue actuellement ?**

Je me rappelle lorsque Porsche a franchi le pas, d'avoir pensé que ce n'était pas une bonne idée et que cela allait écorner leur image de marque sportive. Je le pense toujours aujourd'hui, en dépit du succès du Cayenne. Personnellement, je ne suis pas un adepte des SUV, ils ne sont bons nulle part : ils ne sont pas dynamiques, pas confortables sur route et pas efficaces en tout terrain. Ah j'ai oublié qu'ils ont quand même deux avantages : une belle vue sur la route, et une meilleure protection en cas d'accident...

**Quelle voiture utilisez-vous au quotidien ?**

La voiture que j'utilise tous les jours est une suédoise : la Saab 95.

**Quels sont vos autres hobbies?**

Je n'ai pas beaucoup de temps libre, mais le peu que j'ai, je le passe avec ma famille. Nous vivons à côté de la mer alors j'aime faire des sorties avec notre bateau ou des balades à vélo dans notre belle région.





1993  
FESTIVAL

2013  
OF SPEED

## GOODWOOD

### La messe du plaisir automobile

Chaque année, des pèlerins de par le monde affluent au petit patelin de Goodwood pour voir défiler les plus belles voitures de sport, mais aussi assister à des courses aussi originales les unes que les autres et dont la plus importante reste la course de côte. Ce festival a acquis ses lettres de noblesse auprès du public grâce à son cadre féerique et à la proximité qu'il offre entre spectateurs et pilotes. Cette popularité continue de croître aujourd'hui, plaçant cet événement automobile parmi les plus courus du monde.

Le Festival of Speed de Goodwood, communément appelé FOS est une course de côte privée annuelle, avec des véhicules de course automobile historiques, qui se tient dans le parc de Goodwood House, dans le West Sussex, en Angleterre.

En règle générale tenu fin juin ou début juillet, l'événement est programmé pour éviter une coïncidence de date avec le Grand Prix de Formule 1, permettant non seulement aux fans, mais à de nombreux pilotes impliqués dans les championnats d'y participer. Les visiteurs peuvent s'attendre à voir des voitures et des motos représentant plus de 100 ans d'histoire de course automobile de côte au niveau mondial, y compris la plupart des dernières machines F1. Mis à part les bolides, l'événement attire de grands noms du passé et du présent de la course automobile, offrant une chance rare de voir des célébrités au volant d'une large gamme de voitures et une exposition des dernières avancées technologiques dans le domaine de l'automobile.

Durant ses premières années, plusieurs dizaines de milliers de visiteurs ont assisté au festival le week-end, mais ces derniers temps, sa popularité a grandi pour attirer environ 100.000 visiteurs durant les trois jours. Le record a été toutefois établi en 2003, quand une foule de 158.000 personnes a assisté au festival, avant que l'affluence ne soit restreinte par l'instauration d'un billet d'entrée. En 2005 cependant, la fréquentation reprenait le chemin de la hausse pour atteindre 150.000 spectateurs, chiffre qui n'a pas changé aujourd'hui.

Le Festival of Speed de Goodwood a été fondé en 1993 par Lord March, afin de faire revenir la course automobile à Goodwood, un lieu chargé d'histoire du sport automobile britannique. Peu de temps après la reprise de l'immobilier au début des années 1990, Lord

March a voulu ramener la course automobile au circuit de Goodwood, mais il n'avait pas le permis nécessaire pour accueillir une course là-bas. Par conséquent, il a décidé d'organiser la course sur ses propres terres. Avec une petite sélection de participants composés de véhicules historiques invités, le premier événement, qui a eu lieu le dimanche 13 juin, s'est avéré être un succès, puisque suivi par une foule de 25.000 personnes en dépit de sa coïncidence avec les 24 Heures du Mans cette année-là. Depuis, Lord March a fait en sorte que l'événement ne coïncide jamais avec Le Mans ou des courses de Formule 1.

Un des moments les plus attendus du festival est également la course des supercars, qui se déroule le dimanche et qui a été mise en place depuis 2000. Il est désormais courant pour les constructeurs automobiles de présenter leur dernier modèle de sport, y compris les nouveaux modèles de sport produits en masse et les concept cars.

Pour un changement de rythme, un concours d'élégance dénommé «Cartier Style et Luxe», se déroule à proximité de la piste. L'entrée est habituellement sur invitation, ce qui offre une certaine marge de manœuvre quant à la sélection des véhicules participants. Contrairement à la plupart des concours, le Cartier Style et Luxe est jugé par un jury composé de célébrités sélectionnées de partout dans le monde parmi les concepteurs de voiture.

D'autres facteurs font aussi du Festival of Speed un événement unique de sport automobile. Parmi ceux-là, il y a la classification de l'événement comme une course de côte, son emplacement, le désir de refléter le style et l'histoire du sport automobile et les visiteurs, qui bénéficient de la possibilité de suivre de près l'action. Les visiteurs sont libres de se promener autour de plusieurs paddocks où les voitures et les pilotes peuvent être vus de près. L'atmosphère du Festival





Lord March et le fondateur du groupe ZZ Top

*Le Festival of Speed de Goodwood a été fondé en 1993 par Lord March, afin de faire revenir la course automobile à Goodwood. En 1990, Lord March a voulu ramener la course automobile au circuit de Goodwood, mais il n'avait pas le permis nécessaire pour accueillir une course là-bas. Par conséquent, il a décidé d'organiser la course sur ses propres terres.*

of Speed, qui abolit la séparation entre les supporters, les conducteurs et les machines, commune à la plupart des grands événements de sport automobile, encourage l'affluence du public.

Le temps record pour la course de côte a été établi en 1999, lorsque Nick Heidfeld pilotant une McLaren MP4/13 parcourt la colline en 41,6 secondes. Pour des raisons de sécurité, les voitures de Formule 1 ne sont plus autorisées à faire des courses chronométrées officielles, et souvent participent à des manifestations qui sont spectaculaires plutôt que rapides. En 2006, Heikki Kovalainen a complété le parcours au volant d'une R25 Renault F1 et a été officiellement chronométré en dessous de 40 secondes.

Le Festival of Speed a un événement jumelé, le Goodwood Revival Meeting. Cet événement, qui se tient normalement au début du mois de septembre, fait revivre aux passionnés les jours de gloire de the Goodwood Motor Racing Circuit.

Pour 2010, un quatrième jour non officiel a été ajouté à l'événement, avant le jour d'ouverture. Surnommé le Salon de l'automobile en mouvement (SAM), il a été ajouté en réponse à l'annulation du British Motor Salon International, visant exclusivement les acheteurs de voitures neuves. Le Salon de l'automobile en mouvement offre la chance aux clients potentiels de tester les voitures sur le circuit.

Le festival of speed de Goodwood a été endeuillé par deux accidents mortels : le premier a eu lieu lors de sa réunion inaugurale en 1993. Le coureur motocycliste Chas Guy a été tué lorsqu'il a perdu le contrôle de sa moto Vincent et a percuté un arbre. Depuis lors, les motos ne sont plus chronométrées pour leur course.

En 2000, le pilote John Dawson Damer a perdu le contrôle de sa Lotus 63 et s'est écrasé contre le portique de la ligne d'arrivée, causant sa mort et celle du marshal Andrew Carpenter. Un autre marshal, Steve Tarrant, a survécu, mais a été grièvement blessé à la partie inférieure de sa jambe droite. Suite à cet incident, le portique a été élargi.

Cette année, le Festival of Speed de Goodwood, a fêté ses 20 ans et a rassemblé, du 11 au 14 juillet 2013, une noria exceptionnelle de supercars, avec comme marques invitées McLaren, Ferrari, Porsche ou encore Rolls-Royce.

Outre ces modèles qui font rêver et sa célèbre course de côte, le week-end a été marqué par une vente aux enchères exceptionnelle et la présence de grands champions d'hier et d'aujourd'hui.

Parmi les voitures les plus admirées, McLaren a fait rouler sa P1, ainsi que sa 12C édition spéciale Can-Am. Le public a pu également voir de près des engins aussi spectaculaires que la Vencer Sarthe, la Rolls-Royce Wraith, la Maserati Ghibli III ou encore l'unique Ferrari SP12 EC (pour Eric Clapton), mais aussi, dans un autre genre, les concepts-cars français Peugeot Onyx et Renault Twin'Run.



*Goodwood est le rendez-vous préféré des amateurs d'anciennes monoplaces. De nombreux pilotes*



*ont participé à l'évènement, à commencer par les deux titulaires de Mercedes en F1, Lewis Hamilton et Nico Rosberg, mais aussi Jenson Button et d'anciennes gloires, telles que Nelson Piquet, Jackie Stewart ou encore Stirling Moss.*

De son côté, Porsche a profité de l'évènement pour y commémorer les 50 ans de sa 911, avec de nombreuses démonstrations de voitures issues des sept générations de cette sportive de légende. Trois Porsche 911 semblant s'envoler dans le ciel d'un bleu azur ont été mises en scène de façon spectaculaire à l'entrée du château de Lord March, afin d'immortaliser le 50e anniversaire de ce véhicule mythique et légendaire de l'histoire automobile. Plusieurs modèles de la marque ayant participé aux 24 Heures du Mans ont été également de la partie, dont la 917 KH victorieuse en 1970 conduite par les deux vainqueurs de l'époque, Hans Herrmann et Richard Attwood.

McLaren était aussi à l'honneur, à l'occasion de ses 50 ans, avec une exposition de dominante orange en référence au pilote-constructeur néo-zélandais. On pouvait y voir quelques-uns des bolides de compétition qu'il a créés et pilotés, mais également les toutes dernières conceptions de la maison McLaren.

Goodwood est avant tout le rendez-vous préféré des amateurs d'anciennes monoplaces. De nombreux pilotes ont participé à l'évènement, à commencer par les deux titulaires de Mercedes en F1, Lewis Hamilton et Nico Rosberg, mais aussi Jenson Button et d'anciennes gloires, telles que Nelson Piquet, Jackie Stewart ou encore Stirling Moss. Tous ont fait l'étalage de leur talent au volant de monoplaces historiques. Les motards étaient également au rendez-vous, avec la présence de poids lourds de la discipline tels que Kevin Schwantz, Kenny Roberts et Freddie Spencer, en tête d'un cortège de motos de compétition historiques.

Enfin, parmi les attractions très attendues a figuré la Peugeot 208 T16, qui vient de pulvériser le record de la montée de Pikes Peak aux États-Unis et qui a fait une apparition remarquée dans la course de côte traditionnelle, mais sans Sébastien Loeb.

En marge du Festival of Speed s'est tenue une vente aux enchères organisée le 12 juillet par Bonhams et dont le lot le plus prestigieux a été la Mercedes W196 de Juan-Manuel Fangio, championne du monde de F1 en 1954 estimée à plusieurs millions d'euros.

Les plus fortunés ont pu enchérir sur une Maserati 300S Sports-Racing Spider de 1955 (estimée entre 4,1 et 5,3 millions d'euros), une Alfa Romeo 8C Le Mans de 1934 (1,6-2,1M€) ou encore la Ferrari 330GT de John Lennon (210.000-260.000€).

Enfin, Goodwood a été le cadre de l'avant-première mondiale du dernier film d'animation de DreamWorks, Turbo, racontant l'histoire d'un escargot rêvant de s'imposer aux 500 Miles d'Indianapolis, et d'une démonstration du jeu Gran Turismo 6, attendu en fin d'année sur PS3.



## Location de voitures de collection

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



Cinema

Pub

Shooting mode

Team building

Rallyes

Hotel

Mariages

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



# F800GT

Lors de la présentation de la F800ST en 2006, un grand débat avait surgi sur l'appartenance exacte de la ST parmi les propriétaires et les amateurs de la marque bavaroise. Il aura donc fallu attendre 2013 pour que BMW nous présente sa nouvelle interprétation du « sport grand tourisme », avec la F800GT.

Il faut préciser que la nouvelle F800GT n'est pas juste une simple évolution de la ST. En effet, dans une approche typiquement allemande, BMW a méthodiquement revu sa copie en intégrant les critiques des possesseurs de ST. La F800GT affiche désormais des lignes plus tendues et bien plus homogènes. Là où la ST déchaînait les passions ou l'indifférence sur sa face anguleuse et abrupte, la GT joue désormais dans le consensuel, reprenant discrètement les flancs tendus de la S1000RR. Seul l'optique avant, encadrant les feux repris du F800R manque de caractère, mais pas d'effet statutaire.

Le nouveau pare-brise et le carénage redessiné participent à cette sensation. Encadré par son cadre double poutre en aluminium, l'arrière reste conforme à son modèle de référence actuel, la F800R. La boucle arrière du cadre a été rallongée et renforcée pour offrir 11 kg de charge utile supplémentaires, permettant ainsi d'exploiter le système de bagagerie proposé en option.

Grâce à une hauteur de selle abaissée de 20 mm par rapport à sa devancière et à un guidon relevé de 20 mm, la position de conduite est désormais plus naturelle et plus confortable. Si le poste de pilotage reste dans les standards d'austérité propres à BMW, l'instrumentation connaît une nette amélioration avec un affichage digital sur la droite pour les fonctions

d'ordinateur de bord, avec les niveaux de carburant et de température du moteur.

Toutefois, le plus grand changement réside dans l'adoption des nouvelles technologies d'assistance à la conduite, avec la dernière génération du système ABS à deux canaux, plus léger de 10 kg, qui dissocie l'avant et l'arrière, offrant aux deux étriers de la fourche une puissance respectable, fortement pénalisée par un levier trop spongieux. En option, la suspension pilotée ESA, le contrôle de stabilité ASC ou encore l'indicateur de pression des pneus RDC. Vous pouvez également disposer du contrôle de sécurité automatique (ASC) qui empêche le patinage de la roue arrière et qui contrairement à l'ABS de série, peut être désactivé. BMW a aussi lié l'ESA et l'ASC avec un moniteur de pression des pneus.

Côté moteur, avec une puissance affichée de 90ch à 8000 tours/minute, le moteur de cette GT procure un réel plaisir de fonctionnement et de souplesse. Certes, il manquera de relief et de caractère pour certains, mais nul besoin de le faire grimper dans les tours. En effet, la plage optimale d'utilisation se situe dès 3.000 tr/min. Au delà de ce régime, le moteur retrouve pleinement son âme de roadster, d'autant plus que le moteur Rotax de la GT a su évoluer pour une vraie efficacité. Énergique, doté de très belles relances, il accroche les 240 km/h sur route fermée avec facilité.







## Ovale Pantographe

La manufacture horlogère suisse Parmigiani Fleurier vient de présenter une toute nouvelle collection de montres de forme ovale. Parmi elles, un modèle magique et étonnant qui, pour respecter la forme ovale de ce nouveau garde-temps, est doté d'aiguilles télescopiques en titane bleui qui se rétractent ou s'allongent en fonction des heures.

L'inspiration est née, comme tant d'autres, d'une pièce de restauration, la prestigieuse montre ovale à aiguilles télescopiques, une création des deux Britanniques, Verdon et Stedman. Cette pure merveille de l'horlogerie est passée par les ateliers de restauration de la marque fleurissante en 1997.

Cette pièce a définitivement marqué les esprits, tant par sa forme elliptique enchanteresse que par la magie de sa complication. En effet, ses deux aiguilles télescopiques suivent les contours du boîtier, s'allongeant et se raccourcissant au gré de l'ellipse et s'approchent au plus près des chiffres comme pour renforcer la lecture de l'heure.

Cette nouvelle ligne ovale et la maîtrise de la complication pantographe illustrent deux caractéristiques majeures qui sont propres à Parmigiani Fleurier. D'une part l'indépendance complète de la marque, du fait de son appareil de production « verticalisé ». Cela garantit en d'autres termes, le potentiel de recréer les composants d'une haute complexité, réellement unique et la capacité de manufacturer les formes les plus originales.

D'autre part, cela souligne une fois encore le lien indéfectible de Parmigiani Fleurier avec la restauration des pièces anciennes.

Le point culminant de la nouvelle collection ovale est indéniablement la complexité du Pantographe, avec la danse subtile des aiguilles au gré du temps. Ces dernières sont dites « pantographes », car elles obéissent au principe de l'instrument dont elles tiennent leur nom, c'est à dire la multiplication d'une longueur par un facteur donné pour atteindre une échelle de taille plus grande ou plus petite.

Cette trajectoire et son élongation ont été soigneusement étudiées pour que l'ellipse décrite par les aiguilles soit harmonieuse et parfaite.

Malgré les attentes, le principal défi de cette pièce d'exception n'est pas la complication horlogère en elle-même, mais réside plutôt dans la découpe et surtout, l'assemblage des aiguilles télescopiques.

Après avoir envisagé plusieurs techniques différentes, les horlogers de Parmigiani Fleurier ont opté pour un découpage au laser de dernière génération, fonctionnant à l'eau et à l'azote et garantissant une précision de 2 à 4 microns !

Le défi principal de cette quête a consisté à apporter une consonance masculine à ce produit, tout en courbes et en arrondis, évoquant la féminité. C'est pari gagné !



## La mondiale J 80

Le J 80, voilier dessiné en 1993 pour être le parfait dayboat familial, connaît un succès toujours grandissant. Sa simplicité, sa solidité et ses performances l'ont fait devenir, au fur et à mesure des années, le monotype de 8m de référence dans le monde. Les J 80 sont des voiliers de 8,7 mètres de long, ce sont les voiliers, les plus répandus dans le monde. 1.500 exemplaires sont produits chaque année. Ils dominent les circuits de régates.

Chaque épreuve internationale regroupe maintenant plus de 100 bateaux. Cette classe de propriétaires, dont le niveau ne cesse de grimper, a su rester conviviale, tout en ne négligeant pas le côté sportif. Il n'est donc pas rare de croiser sur les épreuves des coureurs au large ou bien des coureurs olympiques de renommée internationale.

Il n'en reste pas moins que ce modèle est aussi un support très intéressant pour les écoles de voile, permettant d'enseigner la voile dans un esprit fun et permettant d'évoluer aussi vers le sportif. De nombreux propriétaires continuent aussi à utiliser leur J 80 selon sa vocation première : le dayboat. Ils naviguent ainsi en toute simplicité en famille et profitent de tous les attributs de cette excellente unité.

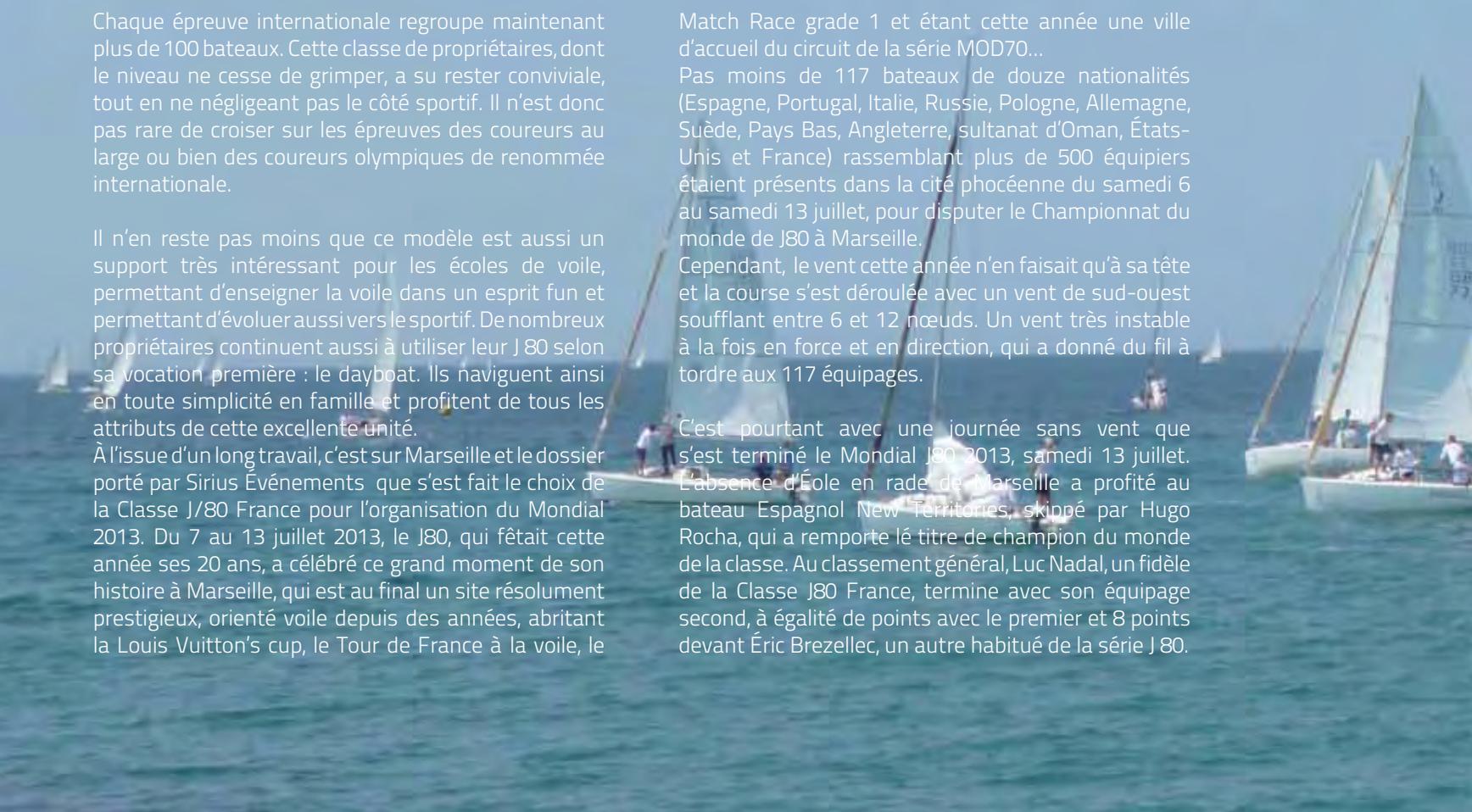
À l'issue d'un long travail, c'est sur Marseille et le dossier porté par Sirius Événements que s'est fait le choix de la Classe J/80 France pour l'organisation du Mondial 2013. Du 7 au 13 juillet 2013, le J80, qui fêtait cette année ses 20 ans, a célébré ce grand moment de son histoire à Marseille, qui est au final un site résolument prestigieux, orienté voile depuis des années, abritant la Louis Vuitton's cup, le Tour de France à la voile, le

Match Race grade 1 et étant cette année une ville d'accueil du circuit de la série MOD70...

Pas moins de 117 bateaux de douze nationalités (Espagne, Portugal, Italie, Russie, Pologne, Allemagne, Suède, Pays Bas, Angleterre, sultanat d'Oman, États-Unis et France) rassemblant plus de 500 équipiers étaient présents dans la cité phocéenne du samedi 6 au samedi 13 juillet, pour disputer le Championnat du monde de J80 à Marseille.

Cependant, le vent cette année n'en faisait qu'à sa tête et la course s'est déroulée avec un vent de sud-ouest soufflant entre 6 et 12 nœuds. Un vent très instable à la fois en force et en direction, qui a donné du fil à tordre aux 117 équipages.

C'est pourtant avec une journée sans vent que s'est terminé le Mondial J80 2013, samedi 13 juillet. L'absence d'Éole en rade de Marseille a profité au bateau Espagnol New Territories, skippé par Hugo Rocha, qui a remporté le titre de champion du monde de la classe. Au classement général, Luc Nadal, un fidèle de la Classe J80 France, termine avec son équipage second, à égalité de points avec le premier et 8 points devant Éric Brezellec, un autre habitué de la série J 80.



*Le J80, qui fêtait cette année ses 20 ans, a célébré ce grand moment de son histoire à Marseille, qui est au final un site résolument prestigieux, orienté voile depuis des années, abritant la Louis Vuitton's cup, le Tour de France à la voile, le Match Race grade 1 et étant cette année une ville d'accueil du circuit de la série MOD70...*



# PARTAGAS

## P2

Le Partagas P N°2 est une des nouveautés les plus en vue du moment. Partagas « P » pour Pyramides, une des nombreuses appellations pour les modules type OBUS parmi lesquelles on peut également citer Figurado, Torpedo, Canonazo...

Le P N°2 par la manufacture cubaine Partagas est un cigare qui ne peut pas laisser indifférent. Ce n'est pas une vitole qu'on peut qualifier de souple et ronde, mais il préfigure les cigares cubains de caractère que les amateurs chevronnés affectionnent. Toutefois, il est déconseillé aux débutants de commencer par un tel déchaînement de personnalité.

En premier lieu, il faut aimer le format des figurados. C'est un peu particulier de fumer un obus, mais c'est sans nul doute très à la mode et permet de se distinguer parmi tous les fumeurs de cylindres. Son élégante bague rouge et sa forme peu courante le rendent intéressant, voire exceptionnel au regard. Son aspect dodu et opulent ne fait qu'ajouter à sa classe indéniable.

D'une très belle construction, c'est un produit soigné qui s'impose par son aspect irréprochable (cape colorado maduro mate) et sa qualité de fabrication (un leitmotiv chez Partagas).

Fumé à cru, le P2 procure des premières sensations agréables avec des notes boisées qui reviendront plus puissantes après l'allumage. Le tirage est impeccable, le cuir domine. Les figurados permettent en effet de par leur construction en obus de doser la concentration des arômes.

*Dès l'allumage, ce sont des arômes boisés, tourbés et épicés qui ressortent. Au fil de la dégustation, on remarque de plus en plus la personnalité marquée du P2.*



Dès l'allumage, ce sont des arômes boisés, tourbés et épicés qui ressortent. Au fil de la dégustation, on remarque de plus en plus la personnalité marquée du P2.

Au 1er tiers, ce sont les arômes herbacés et boisés qui dominent, herbe humide et cèdre. Le 2e tiers révèle la vraie nature du P2 ; les épices (poivre gris) et le cuir. La puissance est imposante et régulière. Le dernier tiers, plus minéral, nous emmène vers le café torréfié et quelques notes de poussière.

C'est une montée en puissance spontanée, qui marquera le fumeur. En effet, on se souvient toujours de sa première rencontre avec le P2 de Partagas, car il fait partie des cigares puissants, mais si parfaitement conçus qu'on se laisse entraîner par sa palette aromatique corsée, sans être étouffé ou écœuré. Puissant à souhait, le P2 offre une palette de saveurs riche et assez « virile ». C'est un figurado à forte personnalité !

# *Evasion de rêve*

par Lina Mouafak

 LG  LG

# CIRCUIT

de Yeongam

Le Circuit de Yeongam ou circuit international de Corée est un tout nouveau circuit de 5,621 km de long situé dans le district de Yeongam, à environ 400 km au sud de Séoul, en face de la ville de Mokpo, qui accueille le Grand Prix de Corée du Sud depuis 2010.





**DHL**

**UBS**

**DHL**

**LG**



La conception du circuit a été confiée à l'architecte allemand Hermann Tilke. La piste n'a été homologuée par la FIA que le 12 octobre 2010, alors que l'ensemble des installations du circuit n'était pas achevé. Le circuit mesure 5,450 km pour une distance totale de 305,200 km au bout de 55 tours de course. Il intègre beaucoup de caractéristiques différentes, virages lents, rapides, lignes droites, partie sinueuse avec des murs.

La particularité de ce circuit est qu'il a vu le jour avant la ville de Yeongam qui a été construite autour par la suite. La formule 1 y est donc une course en ville un peu comme à Singapour ou à Monaco, à l'exception près qu'à Yeongam, c'est la ville qui se fond dans le circuit.

Une partie du circuit longe le lac de Yeongam et une

autre fait face à la mer Jaune et à la digue du lac. Le circuit de Yeongam est un tracé moderne qui a un peu de tout. Le premier secteur comporte trois lignes droites avec deux virages à angles aigus et également une portion lente avec des virages serrés vers la fin. Ensuite, le deuxième secteur comporte des virages abordés à moyenne et haute vitesse avant de revenir sur le troisième secteur qui est sinueux. Il s'agit de l'un des meilleurs circuits du calendrier F1. C'est un mix de virages à forte et moyenne vitesse et les appuis sur la voiture ne sont pas très élevés. Il est également très fluide et offre de bonnes opportunités de dépassement. Du point de vue pneumatique, le circuit est doux avec les pneus, car la météo est généralement assez fraîche et humide.





Une des particularités du GP de Corée est qu'il se déroule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre comme c'est le cas en Turquie, à Singapour, au Brésil et à Abu Dhabi. Pour les pilotes, la conduite est donc très éprouvante physiquement, mais pour les spectateurs, l'intérêt s'en retrouve décuplé.

Les bâtiments du circuit international de Corée sont des bâtiments hybrides. Leur design particulier est un mélange de structure moderne et d'architecture traditionnelle coréenne. La tribune principale est notamment une construction harmonieuse, qui unit structure moderne et toit de maison traditionnelle coréenne (hanok). Cette tribune souligne et met en valeur la beauté traditionnelle de la Corée. Les tribunes ont également été construites à tous les

points principaux du circuit et elles peuvent accueillir pas moins de 120 mille spectateurs.

Si vous y allez, le comté de Yeongam se situe dans le parc national du Mont Wolchulsan, un endroit qui renferme beaucoup de sites archéologiques et culturels à visiter tels que le site archéologique du docteur Wangin, précepteur du prince héritier impérial du Japon, le village Gurim, dont l'histoire et la tradition remontent à plus de 2.200 ans, le temple bouddhiste de Dogap sur le Mont Wolchul et le musée de la porcelaine. Il est possible également de visiter les comtés voisins de Yeongam en une heure ou d'autres parties de la province de Jeolla du Sud en trois heures, pour découvrir quelques-uns des magnifiques paysages de la Corée.



par Antoine Delmas

# Juan Carlos Ferrigno

## 1960 ( Argentine )

Juan Carlos Ferrigno est né en Argentine en 1960. Durant son enfance, il aimait dessiner et peindre, mais son amour pour la course automobile a commencé au moment où il a suivi la fabuleuse Porsche 917 en course à Buenos Aires alors qu'il n'avait que 10 ans. Dès lors, il consacre sa vie à peindre des voitures de course, devenant ainsi artiste professionnel à 18 ans, après avoir obtenu un diplôme en beaux-école d'art.

En 1989, il s'est établi à Barcelone où sa carrière en tant que peintre est allé plus loin que l'Espagne se concentrant son principal marché en Angleterre. A partir de 1997 il a fait quelques expositions régulières, étant également présent avec ses peintures au F1 Paddock Club, où il peignait sur place dans les circuits autour de l'Europe et à l'étranger. Il a été récompensé par des prix internationaux, après plus de 30 années dédiées à l'art de la course automobile. Son style est bien connu pour ses peintures aux effets de vitesse, mouvements de couleurs, non seulement de la F1 actuelle, mais aussi de sujets historiques. En tant que peintre professionnel, il s'essaye encore toujours à la peinture pour améliorer son propre style et garder vivante sa passion pour la course automobile et de l'art.



**FERNANDO ALONSO** au volant de sa F1 Renault 2006, quand il a eu son deuxième titre de champion F1.



# Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



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

## Bulletin d'abonnement

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

### MES COORDONNÉES

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

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

E-mail : .....

### MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH  2 ans : 450 DH



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

TÉLÉPHONE FIXE



Un monde nouveau vous appelle

**50** Centimes  
/Minute

**Appelez tous vos proches  
pour fêter la bonne nouvelle.**



**Communications Nationales et Internationales\***

**Encore une bonne nouvelle de Maroc Telecom :** Communiquez à un prix irrésistible, 50 centimes la minute à partir du Fixe, vers tous les fixes et les mobiles au Maroc et à l'International. Appelez sans limite au meilleur prix.

It's Thema time



# LANCIA THEMA

QUAND LA QUALITÉ SE MARIE À LA BEAUTÉ.

## Découvrez la beauté de la Lancia Thema.

Équipement de série\* : Pack Safetytec (Détection de l'angle mort + Régulateur de vitesse adaptatif + Détecteur de mouvement à l'arrière), Installation audio Alpine 506 Watt, Jantes alliage 20", Sellerie Cuir Nappa, Écran tactile 8.4"

**Unique comme un bijou.**

\*Sur finition Executive.



ELEGANZA IN MOVIMENTO.

*Dal 1906.*



**Succursales Fiat Group Automobiles Maroc S.A. Casablanca :** Italcas Madrif : Angie Bd. Zerktouni Bd. Brahim Roudani - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96 - Italcas Mandarona : 300, Lot. 9, Route Sidi Maïrouf - 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 - Agadir : Ferie Brossette : 46, Bab Al Madina - Tassila - Tél. : 05 28 32 25 82/8 - Rabat : Gmd : Av. Hassan II, Lot. 9 (Ex Vita), Route de Casablanca - Tél. : 05 37 79 31 57 - Mohammedia : Lisa Auto : Bd Hassan II - Tél. : 05 23 32 12 08/09 - Kenitra : Venicia Motors - Tél. : 05 37 37 65 89 - El Jadida : Jorf Laster Automobile - Tél. : 05 23 34 05 32  
**Marrakech :** Auto Hall Marrakech : Imm. Manar, Route De Casablanca - Tél. : 05 24 44 75 15/05 24 44 84 22 - Tanger : Auto Hall Tanger : 1, Rue de Tiznit - Tél. : 05 39 95 11 11/05 39 95 17 17