

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

Andreas SCHWARTZ

LE TUNER DE L'EXTREME



Mercedes
SL

p.22

6^{ème} étoile dans la constellation



Audi
S6

p.28

Puissance et élégance



BMW
Série 3

p.32

Encore plus bourgeoise



Mini
Austin

p.44

L'icône des petites citadines



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

Chers lecteurs ,

Après des vacances estivales bien méritées, nous revoilà parmi vous, pour vous présenter le Gentleman du mois d'octobre, qui n'est autre que Andreas Schwarz, patron de Gemballa le Tuner, un Allemand très célèbre pour ses préparations de Porsche et de McLaren .

Cependant, ce numéro regorge aussi de nouveautés.

La première d'entre elles est la BMW série 4, qui fera son entrée officielle en ce mois d'octobre sur le marché marocain et que nous avons eu le privilège d'essayer au Portugal, il y a plus d'un mois. Il y a également la très belle Alfa Romeo 4 C, qui fera date dans les annales, comme une des plus belles créations de la marque depuis la 8 C et la Stratos.

En outre, vous trouverez dans ce numéro une ribambelle d'articles et de reportages, qui je l'espère vous agréeront.

Cerise sur le gâteau, nous organisons le concours de la plus belle voiture de l'année 2013 et je vous invite tous à voter sur le site www.GDMawards.com et à nous suivre sur notre page facebook Gentlemen Drivers ou sur twitter @gdriversmag ou Gentlemen Drivers.

Luxe Radio Mobile Art

Galerie d'Art contemporain

Appel à candidature : Vous êtes artiste, peintre ou photographe... partagez votre première exposition individuelle au Luxe Radio Mobile Art. Un espace dédié aux projets d'exposition d'artistes liés par un objectif commun: la recherche de la beauté et de la nouveauté. Une expérience unique alliant mode, architecture, musique et art... une symbiose entre fonctionnalité et esthétique. A l'intérieur, le jeu d'ombre et de lumière est scrupuleusement étudié, une assise sculpturale semi-arrondie, sensuelle et organique signée Zaha Hadid prend magistralement place. Un menu d'excellence est spécifiquement conçu. Le service est d'une rare exception. "Luxe Radio Mobile Art" est une mise en scène de notre mission... un choc esthétique invitant au futurisme et à la surprise...

Contact :
n.oulayou@luxeradio.ma
Tél : 06 14 43 25 36
www.luxeradio.ma



Accédez à l'état d'esprit du luxe.



Tél : +212 (0)5 22 48.44 28 - www.luxeradio.ma - MAROC

Sommaire

08 Motors

- 08>10 **L'actu En bref Nationales** par Amal Razine/Youssef Bennour
- 12>16 **L'actu En bref Internationales** par Amal Razine/Youssef Bennour
- 18>21 **Essai BMW 435i** par Ahmed Kseibati
- 22>26 **Essai Alfa Romeo 4C** par Ahmed Kseibati
- 28>31 **ActuEvenement Porsche Driving Experience** par Ahmed Kseibati
- 32>39 **ActuEvenement Porsche 911 50th Anniversary** par Ahmed Kseibati
- 40>51 **ActuEvenement Gentlemen Drivers Awards** par Ahmed Kseibati
- 52>55 **AutoConcept Cadillac Elmiraj** par Youssef Bennour
- 56>60 **AutoException Gemballa GT Spider** par Hamid Benmaarouf
- 62>67 **Ferrari 458 Italia Speciale** par Youssef Bennour
- 68>73 **AutoException Jeep Gran Cherokee** par Amal Razine
- 74>79 **Volvo XC60** par Youssef Bennour



80

89 Entretien du mois **Andreas SCHWARZ**

Le tuner de l'extrême par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 90>99 **AutoLégende Toyota : Corolla** par Hamid Benmaarouf
- 100>101 **ActuEvenement : Soirée Toyota Corolla**
- 102>103 **MotoException KTM Duke 390** par Lina Mouafak

104 L'Homme

- 104>105 **Montres Longines Avigation Oversize Crown** par Lina Mouafak
- 106>107 **Sport d'élite Les 50 ans du Muscadet** par Lina Mouafak

108 Lifestyle

- 108>109 **Cigare H.Upmann Connoisseur N°1** par Antoine Delmas
- 110>111 **Hightech Galaxy Note 3 Gear & Bentley Handbag Collection** par Hicham Rehane
- 112>115 **Evasion Circuit de Sakhir** par Lina Mouafak
- 116>117 **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** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
www.gentlemendrivsmag.com
gentlemendrivsmagazine@yahoo.fr - gentlemendrivsmagazine@gmail.com - Dépôt légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



Renault-Nissan Tanger 100.000 voitures exportées

Inaugurée en 2012, l'usine Renault-Nissan de Tanger a célébré au début du mois dernier l'exportation de sa 100.000e voiture via le port Tanger Med. Produit phare de l'usine, c'est tout naturellement une Dacia Lodgy, à destination de l'Allemagne, qui a été célébrée en présence, notamment, de Jacques Prost, Tunç Basegmez, directeur de l'usine, mais aussi des représentants de la douane, de l'ONCF et des autorités locales. Exportant vers plus de 25 destinations dans les quatre coins du monde, elle a pu atteindre cette performance grâce à une politique de perfectionnement continu, que ce soit au niveau des processus qu'à celui du management des équipes. De cette manière, la production est passée de 400 véhicules par jour courant 2013 afin d'atteindre un objectif à terme de 600 voitures. Le Groupe Renault Maroc a profité de cette occasion pour annoncer le démarrage d'une plateforme d'exportation de pièces produites au Maroc.



Jeep Lancement officiel de la marque

La nouvelle ère de Jeep a été lancée. Passée sous la houlette de Fiat en mai dernier, la marque américaine vient officiellement d'être lancée sur notre marché avec de nouveaux modèles et une nouvelle stratégie surtout, qui place le client au centre de l'intérêt. Comme annoncé, lors de la Jeep Academy, qui a eu lieu il y a quelques mois, F.G.A.M renforce son offre premium, grâce aux modèles Jeep qui seront dans un premier lieu exposés dans les showrooms de Casablanca, El Jadida et Agadir, alors que d'autres concessions s'ajouteront à la liste dans les mois à venir. Jeep compte également sur son service après vente pour séduire la clientèle et va même jusqu'à proposer un service

de conciergerie, qui a été lancé en ce mois d'octobre. Pour ce qui est de la gamme, elle s'articule autour de 3 modèles, à savoir le Wrangler, dont le prix démarre à 365.000 DH, le nouveau Compass, qui est négociable à partir de 315.000 DH et surtout le nouveau Grand Cherokee dont les tarifs se situent entre 478.000 DH et 678.000 DH.

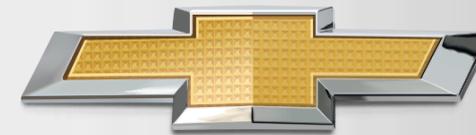


Skoda Octavia Jamais 2 sans 3

La 3e génération du best-seller de Skoda vient de débarquer sur notre marché. Succès incontestable de la marque au Maroc, la Skoda Octavia a rapidement séduit le public et compte bien reproduire si ce n'est dépasser sa performance grâce à de nouveaux atouts. En effet, avec un espace intérieur supérieur à celui de ses rivales, une conception repensée, des technologies de pointe ou encore un rapport qualité-prix des plus intéressants, la tchèque ne passe pas inaperçue dans le segment des berlines familiales. Comme pour les autres modèles de la marque, récemment lancés, l'Octavia a signé une montée en gamme, tout en conservant ce look sobre, tant chéri par la marque. Tout comme les générations précédentes, elle affirme sa polyvalence et met en avant ses avantages de voiture à hayon. Disponible en 3 versions et avec 2 motorisations (1.6 et 2.0 TDI), la nouvelle Octavia est commercialisée sous nos latitudes à partir de 199.000 DH seulement.



FIND NEW ROADS™



CHEVROLET



OSEZ LES GRANDS ESPACES



Réservez votre Test Drive au 0522 25 08 13

CAPTIVA

Ferrari au Maroc Inauguration en grande pompe

Attendue depuis un moment par les passionnés du cheval cabré, la première concession officielle de Ferrari a ouvert ses portes dans la zone automobile de Ain Sebaâ à Casablanca. Le Maroc est ainsi devenu le 61^e pays où la firme de Maranello a marqué sa présence. Univers Motors, qui a acquis la carte tant convoitée de la marque, a organisé une soirée d'inauguration digne de Ferrari. Ce sont plus de 300 invités qui ont été accueillis par Abdelhaq Laraki, président du conseil d'administration d'Univers Motors et Enrico Galliera, qui n'est autre que le Ferrari's Senior vice-president for Commercial and Marketing. Avec une surface de 300 m², les différents modèles de Ferrari sont au rendez-vous que ce soit la FF, la F12berlinetta, la 458 Italia, la California ou encore celle qui a été présentée à Francfort et qui devrait bientôt rejoindre ce beau plateau, à savoir la 458 Speciale. Alors qu'une centaine de Ferrari roule sur nos routes, Univers Motors espère écouler 12 unités l'année prochaine et le double en 2015.



Nissan au Maroc Nouvelle succursale à Zénata

Ce n'est un secret pour personne. Les chiffres de vente de Nissan au Maroc ont enregistré une forte croissance ces derniers temps, qui s'accompagne tout naturellement d'un développement de son réseau commercial. Ainsi, après la concession de Safi en février dernier et en attendant 3 nouveaux sites dans différentes villes du Royaume, c'est tout près de Casablanca et plus précisément à Zenata que la nouvelle succursale de Nissan a été inaugurée. Conscient de l'importance de la capitale économique qui représente, à elle seule, 40% du volume total des véhicules vendus au Maroc, Nissan a décidé de compléter son dispositif, afin de couvrir l'ensemble de la ville, aux côtés des succursales Nissan Village Auto et Nissan Moulay Ismaïl. Le nouveau site, dispose d'un showroom avec une exposition possible

de 5 véhicules, d'un atelier mécanique avec neuf postes de travail et d'un magasin de pièces de rechange, répondant ainsi aux normes du constructeur, tout en offrant à ses clients des services de qualité.

NISSAN MAROC

Arval Maroc compense les émissions de CO2

Le spécialiste de la location longue durée de véhicules, Arval Maroc, compense les émissions de CO₂ émises par sa propre flotte automobile pour l'année 2012, en finançant une partie du programme Kasigau REED de protection des forêts kenyanes, un projet à dimension internationale, permettant d'absorber le CO₂ et de protéger la couche d'ozone au niveau de la planète. Ce projet est lancé avec l'association EcoAct.

Cette action correspond à la compensation de 104 teqCO₂ rejetés dans l'atmosphère par la quarantaine de véhicules utilisés par Arval Maroc et ses collaborateurs.

Arval Maroc avait déjà compensé les émissions de CO₂ de sa flotte automobile en 2010 et 2011 et poursuit ses efforts en matière de flotte « responsable et durable », par le choix de véhicules plus propres.

Dans la lignée de cette initiative, Arval Maroc propose dorénavant à ses clients qui le souhaitent, de compenser le CO₂ émis par leurs flottes, un service qui renforce davantage la position d'Arval en tant qu'innovateur sur le marché de la location longue durée au Maroc.



CLUB WORLD CUP
MOROCCO 2013
PRESENTED BY
TOYOTA



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN

VOUS ÊTES EXIGEANT, IL EST TEMPS DE LE MONTRER

ALL NEW COROLLA DIESEL 199 000 DH



Chez Toyota, nous plaçons tous les jours la barre un peu plus haut. Nous faisons de l'innovation une nécessité et de l'émotion une exigence afin de perpétuer la légende qu'est la Toyota Corolla.

Richement équipée, elle vous invite à profiter pleinement de chaque voyage dans un confort digne d'une grande berline. Bluetooth, allumage automatique des phares, climatisation automatique ou encore écran tactile avec caméra de recul*, exigez le meilleur de la technologie automobile.

Découvrez la nouvelle Corolla Diesel à partir de 199.000 DH

* Disponibles sur la version Gold.



www.toyota.co.ma



ToyotaDuMarocOfficiel

Numéro Eco

080 200 8100

Fiat Cinq nouveaux modèles dans les deux prochaines années

La conquête du marché du haut de gamme dans laquelle s'est lancée Fiat à travers les marques Alfa Romeo et Maserati, ne lui a pas fait oublier pour autant la marque principale du groupe. Ce sont ainsi cinq nouveaux modèles qui seront présentés dans les deux années à venir. Sur ces cinq véhicules, quatre appartiendront à la famille 500 et un à la famille Panda. Dans le camp des 500, il y aura bien entendu le crossover 500X.

S'agissant de la Panda, le projet de lancement d'un nouveau modèle est dans le pipe et les confidences du patron de Fiat pour l'Europe le confirment : le prochain crossover de Fiat, positionné au dessus de la 500X sera le nouveau membre de la famille Panda.

Quant à la remplaçante d'un autre modèle à succès de Fiat, à savoir la Punto, elle devra patienter jusqu'en 2016.



Fisker vendu aux enchères

Plus l'ombre d'un doute sur le sort du constructeur américain Fisker, qui a fait pendant un bon moment l'objet de toutes les spéculations. Les responsables du département américain à l'énergie n'accordent plus de temps à Fisker et c'est le 11 octobre prochain que les actifs de ce dernier passeront aux enchères. À travers cette opération, les créanciers du constructeur (dette se chiffrant à 171 millions de dollars) entendent récupérer une partie de leur mise...

Toutefois, le montant d'adjudication ne devrait pas atteindre ce montant. On peut par exemple se souvenir que le consortium allemand Fritz AG Nol s'était récemment positionné à hauteur de 25 millions de dollars, une proposition qui reste loin du compte. Il y a lieu de préciser que l'unique obligation faite à celui qui remportera la mise est le maintien de la production aux USA. Le consortium

allemand ne devrait pas être seul en lice, puisque des candidats chinois lorgnent l'affaire. Il reste à savoir si Henrik Fisker et ses partenaires referont surface.



BMW lance la production de la « i3 »

Débuté il y a six ans, le projet de production de la voiture électrique par BMW entame enfin la phase de production. C'est la i3 qui ouvre le bal, après avoir joué les vedettes au salon de Francfort. En effet, après le rodage pour les modèles de présérie, la production a réellement commencé dans l'usine de Leipzig.

Pour réussir son pari de l'avenir, BMW n'a pas fait les choses à moitié, comme en attestent les larges investissements dans les chaînes de production : 400 millions d'euros dans l'usine de Leipzig, 600 millions au total dans les sites de BMW et un total de 1.500 emplois directs créés.

Ce recentrage sur l'électrique s'accompagne d'un bouleversement technologique, avec la première utilisation en masse de matériaux composites à base de fibre de carbone (CFRP Carbon Fiber Reinforced Plastic).

L'assemblage final de la i3 est opéré sur les mêmes chaînes que les Série 1 et X1, également produites à Leipzig. Les premiers exemplaires de la i3 seront livrés aux clients dès le mois de novembre prochain. Le lancement de la production en Chine et aux États-Unis se fera l'année suivante.



HYUNDAI i30

Vous l'avez aimé pour son design,
Vous allez succomber pour ses équipements !



*photos non contractuelles

Vous l'aviez déjà remarquée... Ses lignes épurées, son design avant-gardiste, parfait équilibre entre élégance et sportivité... Pourtant, vous n'aviez encore rien vu. Hyundai i30 se révèle aujourd'hui comme le véhicule le mieux équipé de sa catégorie : airbags, ESP, régulateur de vitesse, jantes alu, allumage automatique des phares... Vous n'imaginiez pas un tel confort à bord. Que dire alors de la boîte de vitesse automatique ? Le comble du luxe... et du plaisir de conduite.

Diesel Boîte auto à 215 000 Dhs



NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

Mercedes Une édition limitée de sa GLA



À l'instar de l'A45 AMG ou encore la CLA, Mercedes propose pour le lancement de sa nouvelle GLA une édition limitée dénommée « Edition 1 ».

Disponible seulement pendant douze mois, avec une ouverture des commandes en novembre, cette édition limitée du Mercedes GLA sera livrée avec quatre teintes de carrosserie : Cirrus White, Montagne Grey Metallic, Orient Brown Metallic et Designo Magno Mountingrau. De l'extérieur, elle se distinguera par des jantes en alliage AMG de 19 pouces de couleur noire et des phares bi-xénon. Des badges « Edition 1 » viendront également orner ses ailes avant. Cet accastillage se complète par des rails de toit en aluminium, des protections de pare-chocs en finition chromée, ainsi que des doubles sorties d'échappement dans le même traitement.

Quant à l'habitacle, il reçoit le pack exclusif « Desert Dust » sur les housses des sièges en cuir avec l'extérieur en cuir marron. Cette édition limitée dispose également d'un volant à trois branches et à fond plat, gainé de cuir avec quelques inserts en aluminium et d'un pédalier sport en acier inoxydable.

Alfa Romeo Feu vert pour la Disco Volante

Le carrossier italien Touring Superleggera n'attendait plus que l'autorisation d'Alfa Romeo pour proposer aux propriétaires de la diva 8C sa transformation en Disco Volante. Ce concept présenté à Genève en 2012, a été gratifié du Design Award dans la catégorie Concept-car et Prototype au Concours de la Villa d'Este 2013... C'est désormais chose faite et les heureux propriétaires de 8C vont pouvoir réaliser leur rêve. Contrairement au modèle exposé à Genève en mars dernier, les véhicules auront donc le droit d'arborez le véritable logo Alfa Romeo.

Maintenant que l'accord est en poche, il reste donc à convaincre les rares propriétaires de la 8C de confier leur bijou à la firme pour la transformer en Disco Volante. Il s'agit bel et bien d'une transformation à partir d'un véhicule donneur et non pas d'un assemblage de pièces disponibles

chez le constructeur milanais. La carrosserie sera réalisée en fibre de carbone et aluminium, mais le soubassement, la cellule centrale, la structure des portes, la planche de bord et les éléments de conduite ne seront pas touchés. Pour l'instant, le prix de cette transformation n'a pas été précisé, mais le temps de réalisation l'est : 4.000 heures de travail ! Le véhicule final pourra ainsi être remis à son propriétaire 6 mois après la mise à disposition de la 8C. Si les clients sont au rendez-vous, Touring peut toujours songer à proposer une Disco Volante découvrable, prenant comme base la 8C Spider...



La Nouvelle Honda NSX annonce déjà ses couleurs

Le modèle définitif de la nouvelle Honda NSX n'a pas encore été officialisé que déjà le constructeur japonais propose sur sa page Facebook un configurateur permettant de changer la couleur du concept, via une palette et suivant trois angles différents. C'est une nouvelle façon de communiquer autour du coupé très attendu d'Acura et Honda.

Cela dit, la nouvelle sportive de Honda n'a pas manqué pas de médiatisation, notamment à l'écran, où elle a déjà été vue aux côtés de Robert Downey Jr. dans Avengers. Plus récemment, elle a même effectué ses premiers tours de roue en public sur le circuit de Mid-Ohio, pour ouvrir une manche de l'IndyCar.

Pour rappel, la NSX est une sportive hybride, qui profitera de la combinaison d'un V6 VTEC et de deux moteurs électriques. Sa présentation officielle aura lieu au salon de Tokyo en novembre prochain et sa fabrication devrait commencer début 2015.



Pack Auto Fonctionnaires



Vous êtes fonctionnaire et vous cherchez une assurance auto qui s'adapte à vos besoins ?



Pour vous et rien que pour vous, AXA a conçu un pack à un prix attractif que vous pouvez régler en plusieurs mensualités, sans frais.**

Avec le pack spécial fonctionnaires, profitez d'une assurance auto dédiée, à un tarif adapté à votre budget, que vous pouvez régler librement en plusieurs mensualités, sans frais**.

Bénéficiez également de plusieurs garanties offertes, telles que la Défense et Recours, la Protection Familiale du Conducteur et des Passagers, la Perte Financière et l'Incendie pour toute souscription de la garantie Vol.

Avec AXA, gagnez à être mieux couvert.



Appelez le
05 20 43 95 30



Connectez-vous sur
www.axa.ma



Contactez votre
intermédiaire AXA

réinventons /
l'assurance auto



Renault s'implante sur le marché indonésien

Le groupe français Renault nourrit des ambitions pour l'Indonésie. Comme Nissan, le constructeur au losange sera distribué par Indomobil (un groupe qui importait déjà des Renault depuis 2001).

À cet effet, un accord de partenariat a été signé entre Carlos Ghosn et Jusak Kertowidjojo, le président-directeur de PT Indomobil Sukses International et dont la mise en œuvre interviendra courant septembre 2013.

Le Duster 1.5 dCi, sous badge Renault assemblé localement, la Megane RS et le Koleos seront les premiers modèles distribués, avec l'ambition de positionner Renault comme une marque de référence sur le marché indonésien, mettant en avant la performance moteur, l'image haut de gamme et l'excellence technologique. Parallèlement, le réseau de distribution sera étoffé de 45 points de vente d'ici à 2016.

L'Indonésie qui est une des économies émergentes à fort potentiel dans la zone Asie du Sud-Est, constitue un marché particulièrement attractif, puisque selon Renault, le nombre de voitures par habitant est de 36 pour 1000. À l'horizon 2015, Renault lancera plusieurs véhicules spécifiquement adaptés, destinés à être assemblés localement et qui constitueront une offre pour le cœur de ce marché.



Kimi Raikkonen retourne au sein de la scuderia Ferrari

Il semblerait que Kimi Raikkonen, alias 'Iceman', ne se sent à l'aise que dans un baquet estampillé Ferrari. Et pour cause, le pilote finlandais a décidé de retrouver sa place au sein de la Scuderia Ferrari après deux saisons passées chez Lotus.

Selon Kimi, les raisons du divorce sont purement financières. En effet, l'écurie britannique accusait des retards de paiement qui ont indisposé le Champion du Monde 2007 de Formule 1. «La raison pour laquelle je quitte l'équipe est purement financière, pour des choses

que je n'ai pas reçues, comme mon salaire», explique Räikkönen. «C'est regrettable. Il y avait beaucoup de choses à faire pour me convaincre de rester et je suis sûr qu'ils savent ce qu'ils auraient pu faire». Et de conclure : «C'est difficile de dire ce qui se serait passé s'ils avaient pu réunir tous les éléments pour me garder, mais je suis heureux de la décision que j'ai prise».



Koenigsegg One Au-delà du réel

L'artisan suédois n'est pas près de s'arrêter. Alors que les CCX, Agera ou encore Agera R sont déjà des hypercars à la puissance stupéfiante, Koenigsegg est sur le point de pousser une nouvelle fois les limites à travers sa nouvelle œuvre nommée la One :1. Un nom qui est loin d'être choisi par pur hasard puisque l'hypercar est annoncée avec une puissance de 1400 ch pour un poids de 1400 kg soit 1 kg/ch. Comptant 430 ch de plus que sur l'Agera R, la One :1 revendique également un couple monstrueux de 1200 Nm. Avec une telle configuration, les premières performances annoncées ne font même pas illusion à l'exercice du 0 à 100 km/h mais plutôt à celui du 0 à 200 km/h, où elle devrait être la plus rapide, et surtout celui du 0 à 400 km/h qui lui demanderait à peine 20 s. La vitesse max homologuée serait, elle, de 450 km/h. Rien que ça ! Avec une production limitée à 6 exemplaires seulement et avec un prix dépassant le million d'euros, la One :1 sera présentée l'année prochaine. Alors un peu de patience pour voir à quoi ressemblera la bête suédoise.



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 innent, 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.

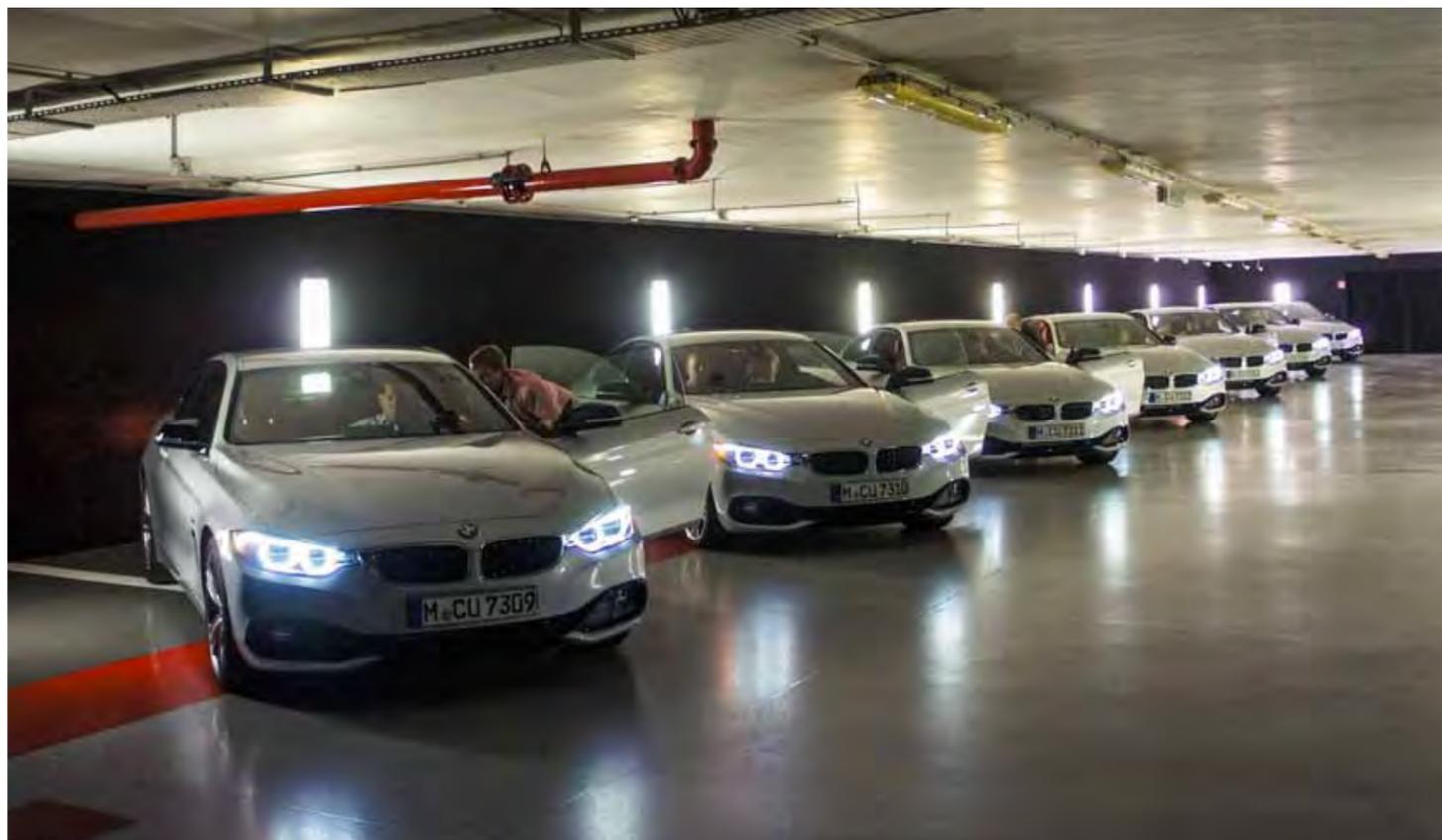


تأمين الوفاء
Wafa Assurance

BMW Série 4 435i

Un pur d'hélice

Alors que la Série 3 Coupé a connu un franc succès à travers ses différentes générations notamment la dernière, la E92, BMW a décidé de lui changer de nom. En effet, les coupés se distinguent désormais des berlines grâce à leurs chiffres pairs désignant ainsi les carrosseries « fastback » de la marque, qui devraient se renforcer avec l'arrivée de la prochaine Série 2. Toutefois, celle qui tient la vedette chez le constructeur bavarois, en ce moment, c'est bel et bien la Série 4. C'est au Portugal que nous l'avons découverte, dans sa version la plus sportive, forte de plus de 300 ch, en attendant le passage chez Motorsport et le moins que l'on puisse dire est que cet essai était un pur d'hélice, que nous tenons tout naturellement à partager avec vous.



Si elle change de nom, la BMW Série 4 vient également quelque peu chambouler, positivement bien sûr, la gamme de la marque allemande. Alors que la Série 3 avait droit, avant, aux versions berline, break, coupé et cabriolet, ces deux derniers se sont détachés pour devenir des modèles à part entière, avec un nouveau nom sur un créneau où les précédentes générations avaient déjà posé leurs jalons. Basé sur la plateforme de la berline, le coupé saura faire la différence, grâce à son dynamisme et à ses capacités bien au dessus de la Série 3 qui ne démerite pas, loin de là ! De cette dernière, elle reprend tout naturellement la plateforme et si la face avant rappelle la berline, les autres éléments lui sont propres et lui confèrent une allure délibérément sportive.

Dès le premier regard que l'on pose sur elle, la Série 4 séduit et impressionne. Sous le soleil portugais, elle a fait la belle dans une robe grise qui met tout naturellement ses lignes en valeur. À l'avant, son regard est certes familier, mais a gagné en élégance, tout en conservant l'esprit qui permet au double haricot de se distinguer. Toutefois, si les touches élégantes ne manquent pas, les touches sportives du coupé se font tout de suite remarquer, à commencer par le long capot nervuré, sans oublier les ouïes latérales « Air Breather » positionnées derrière les passages de roues avant, un détail dont le rôle est bien plus qu'esthétique, comme son Cx de 0,28 le confirme d'ailleurs. De profil, grâce à sa ligne de toit fuyante et à ses nervures, elle marque son territoire et prépare ainsi le terrain pour le cabriolet et surtout le Gran Coupé. Alors que pour certains designers, l'arrière d'un coupé est souvent un casse-tête, c'est loin d'être le cas des équipes de BMW, preuve à l'appui, une fois encore, avec la Série 4. Musclé, élégant et respirant la sportivité, l'arrière intègre les fameux feux en « L » et est agrémenté, pour notre version d'essai, de deux





sorties d'échappement pour ceux qui doutaient encore des ambitions sportives du coupé.

À l'intérieur, même son de cloche, élégance et sportivité offrent au conducteur une ambiance unique que nous avons appréciée dès l'ouverture de la portière, d'autant plus que les habitués de la marque ne seront en aucun cas dépayés. Si l'extérieur revendique une franche rupture avec la berline, l'habitacle, lui, n'hésite pas à reprendre ce qui a fait son succès, que ce soit l'ergonomie, le confort et même l'habitabilité. Il faut dire que sur ce dernier point, le coupé fait fort. En effet, la Série 4 qui a été allongée de 1 cm par rapport à la berline en a conservé le même empattement qui est de 2,81 m, ce qui ne laisse pas l'occasion aux passagers arrière de se plaindre de l'espace aux genoux. Par

contre, pour les plus de 1,75 m, les 7 cm enlevés à la berline se font ressentir, mais n'oublions pas que c'est un coupé et que sa ligne fuyante malmène par défaut les plus grands de taille. Quant à nous, installés sur un siège en cuir rouge avec une position de conduite, plutôt basse, nous nous sommes retrouvés devant la même planche de bord que sur la berline, ce qui est loin d'être déplaisant. L'iDrive est toujours de la partie, offrant la possibilité de naviguer entre le GPS, la radio et les différents modes de conduite. Le volant sport à 3 branches avec les fameuses palettes va nous permettre de basculer dans le côté obscur et découvrir les capacités de cette 435i. Pour cela, les équipes de BMW nous ont concocté un parcours des plus intéressants avec des routes sinueuses.

Quoi de mieux pour découvrir celle qui revendique dynamisme et sportivité. Il faut dire que sur papier déjà, elle impressionne puisqu'avec une garde au sol réduite de 10 mm, elle a le centre de gravité le plus bas de la gamme actuelle BMW. Cela se ressent bien évidemment sur la route, car même si les virages s'enchaînent, nous sommes collés au sol et cela ne demande pas vraiment d'effort de notre part. Animée par le 3.0 turbo de 306 ch, la 435i est dotée de la boîte à huit rapports, qui n'a plus besoin d'être présentée, tant elle a fait ses preuves par le passé. Selon le mode et la lourdeur du pied droit, la Série 4 réagit de la meilleure manière qui soit. La sonorité du 6-cylindres est toujours agréable pour nos oreilles mélomanes, qui ont tout de même une préférence pour la mélodie

orchestrée par le mode Sport. La montée de l'aiguille dans les tours représente parfaitement notre plaisir à conduire ce coupé qui affiche 260 km/h au compteur alors que la vitesse maximale est bridée à 250 km/h. Cependant, au-delà de ces performances, ce qui impressionne par-dessus tout est le comportement de la Série 4 qui s'est révélé être irréprochable sur les routes portugaises. Attendue dans quelques mois sur nos routes, le coupé ne tardera pas à séduire une clientèle déjà acquise grâce à son look, à son habitacle, mais également à ses motorisations, dont la plus puissante, pour le moment, est celle que nous avons prise en main. Alors, finalement, la Série 3 coupé a bien fait de se mettre en 4 !



Alfa Romeo 4C

Un essai jouissif

Oubliez tout ce que vous avez conduit jusqu'à présent ! La nouvelle Alfa Romeo 4C n'est pas une voiture normale. Je suis intimement convaincu que sur le plan sensoriel, les malvoyants seront les plus à même d'apprécier les lignes, puisqu'une telle voiture, il faut la caresser, l'effleurer, la toucher et puis l'écouter démarrer. Par contre, lorsque vous démarrez, eh bien ce sont les voyants qui seront les plus heureux, parce que là, il auront entre les mains une des voitures les plus accomplies sur le plan plaisir de conduite, motorisation, tenue de route, freinage et design dont l'industrie automobile nous a gratifiés depuis bien longtemps.

A travers ces quelques lignes, nous allons essayer de vous transmettre les sensations que nous avons eues lors de notre essai à Balocco, dans les environs de Milan.



Si les normes anti-pollution, la réglementation routière ont réduit les voitures plaisir à la proportion congrue, il existe heureusement encore une poignée de constructeurs qui croient à l'audace stylistique et au réveil des sens, chantant les louanges des sportives à caractère. C'est le cas de la marque au Biscione, qui forte d'un passé sportif prestigieux, nous a concocté une sulfureuse bombinette au sang italien chaud. Dévoilée sous la forme d'un concept à l'occasion du Salon de Genève 2011, la 4C est devenue réalité deux ans plus tard, à l'occasion du même Salon de 2013.

Même si ce n'est pas la première fois que je découvre la belle italienne, la contempler de si près sous toutes ses coutures et la toucher a été un moment fort en émotions.

S'inspirant clairement des modèles mythiques, la 33 Stradale de 1967, cette 4C se distingue avant tout par le V sur son capot, qui se termine au niveau de la calandre, entourée de deux larges prises d'air. L'arrière rappelle, pour sa part, sa grande sœur la 8C Competizione, avec ses deux feux cylindriques, son aileron intégré, sa double sortie d'échappement et son diffuseur. De profil, la sportivité est également au rendez-vous, comme en témoigne l'énorme prise d'air située juste derrière la porte. Ce dynamisme des lignes s'explique par ailleurs par la compacité du coupé italien, qui mesure un peu moins de 4 mètres en longueur et seulement 1,18 m en hauteur.

Faisant écho au plumage, l'habitacle respire le sport avec le volant à deux branches à méplat. La planche de bord avec son design épuré s'inspire des motos de course GP, avec notamment une instrumentation 100 % numérique et une console centrale orientée vers le conducteur. Les excellents baquets rehaussés de superbes surpiqûres complètent ce joli tableau de fort belle manière.

Côté équipement, la 4C n'est disponible pour le moment qu'en une seule finition. De série, elle est équipée de vitres électriques, de la centralisation, des jantes en alliage, de la sellerie, du double airbag, du contrôle de la pression des pneus et de l'ordinateur de bord. Toutefois, pas de direction assistée ou d'autoradio, par





exemple ! Mais rassurez-vous, ces deux options sont proposées gratuitement.

Après ce tour du propriétaire, passons maintenant aux choses sérieuses. Bien installé et sanglé dans le cockpit, il ne restait plus qu'à tourner la clé de contact. Et là, belle surprise ! Le 4 cylindres Alfa émet une voix grave matinée d'un timbre caverneux dont on ne se lasse pas. Très vite, je me sens tenaillé par l'envie de me lancer sur la route et de taquiner la zone rouge à chaque passage de rapport pour me délecter les tympans.

Mais la sonorité n'est pas la seule qualité de ce moteur de 1,7 l, disposant d'un couple de 350 nm, disponible à partir de 2.200 tr/mn, car ce dernier ne manque pas de coffre, grâce à une cavalerie de 240 ch et surtout une puissance spécifique de 137 ch/l ! Sur le bitume, cela se traduit par des accélérations à vous couper le souffle, ponctuées de belles envolées lyriques. Résultat, le 0 à 100 km/h est avalé en moins de 5 secondes, tandis que la vitesse de pointe atteint les 258 km/h.

Quel que soit le rapport engagé, le 4 cylindres pousse fort jusqu'à la zone rouge. À mesure qu'on enchaîne les tours, on se prend vite au jeu, aidé par un châssis d'une rigidité phénoménale et qui pousse les lois de la physique à des limites inconnues. En effet, il est extrêmement difficile de prendre en défaut cette voiture, même avec toutes les aides de conduite en off. Ainsi, on ne se lasse pas d'alterner fortes accélérations, rétrogradages à la volée et freinages appuyés. Un exercice d'autant plus enchanteur que le comportement de la sportive italienne est bluffant. Celle-ci enchaîne les virages mieux qu'un kart et cela malgré l'absence d'autobloquant et aucune perte de motricité ne se déclenche, grâce au dispositif Q2 qui





agit sur les freins pour ralentir la roue en manque d'adhérence. Cet agrément de conduite est sublimé par une excellente boîte robotisée à double embrayage à sec Alfa TCT, avec palettes au volant.

Enfin, si cette Alfa Roméo s'apprécie avant tout en usage sportif, elle n'en demeure par moins à conduire au quotidien. Cette polyvalence est rendue possible par le système DNA doté de 4 modes de fonctionnement : un normal avec un ESP très intrusif, un mode All Weather qui limite la puissance sur route glissante, un mode Dynamic, qui influe sur les changements de

rapports et permet de faire glisser la voiture jusqu'à une inclinaison du volant de 30° et enfin le mode Race, qui déconnecte toutes les aides électroniques et permet même de bénéficier d'un launch Control.

En définitive, force est de reconnaître que cette magnifique 4C signe le retour au premier plan d'Alfa Roméo au sein du segment des coupés sportifs sans concession ni compromis. Un coupé émotion, qui distille beaucoup de sensations et qui revendique clairement sa vocation de voiture plaisir. Un rôle qu'elle interprète avec talent, à un tarif plus que raisonnable.



SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE SPORT ET LUXE

PORSCHE FERRARI Lamborghini MASERATI Audi Rolls-Royce BENTLEY Mercedes-Benz

Entretien Réparation Préparation

Ancien chef d'atelier de la Présidence au Gabon
Diplômé des Grandes Ecoles de Genève en mécanique et électricité
Motoriste automobile
Outils diagnostiques complets

Philippe LE COARER
Gsm : 0637 127 946

+ 25 ans de compétition automobile de haut niveau



Importateur exclusif
des Filtres K&N



Laissez respirer votre moteur

SPÉCIALISTE DE LA PROGRAMMATION

Optimisation par reprogrammation cartographie



Programmation électronique sur mesure
Essence ou diesel
Turbo ou atmosphérique
Disponible pour plus de 5 000 modèles
Programmeur officiel de la Coupe Clio RS Maroc
www.o2programmation.com

Boîtier additionnel
Installation facile et rapide
Aucune perte de garantie constructeur
Essence ou diesel
Turbo ou atmosphérique
www.prowize.com



Christophe LAMY
Gsm : 0679 016 015

+ de 15 ans de programmation



Augmentation de puissance garantie
Gain de 10 à 50 chevaux

Retrouvez-nous dans nos Ateliers à Casablanca, Roches Noires



PORSCHE DRIVING EXPERIENCE

Baptême de piste

Conduire une Porsche est certainement un moment de plaisir, que beaucoup d'entre nous aimeraient s'offrir, mais la piloter dans des conditions extrêmes est carrément une pure jouissance. C'est à ce privilège que certains amateurs de la marque ont eu droit à l'occasion de la deuxième édition de Porsche Driving Experience organisée par la C.A.C, importateur exclusif de la marque au Maroc.

Après une première édition de Porsche Driving Experience réussie, la C.A.C a remis le couvert en conviant, du 20 au 22 septembre 2013, la presse spécialisée, des clients ainsi que des amateurs de sensations fortes à l'essai de quelques modèles de la marque. Le tarmac de l'aéroport de Benslimane a été encore une fois le cadre idéal pour lâcher la bride et se faire plaisir en toute sécurité. Mais avant d'entrer dans

le vif du sujet, quelques exercices en compagnie des instructeurs pour reconnaître le circuit et s'approprier les bolides s'imposaient. En effet, le pilotage d'une Porsche sur circuit ne s'improvise pas et nécessite une dextérité qui ne s'acquiert qu'avec la pratique. Pour satisfaire les différents goûts, les organisateurs n'ont pas lésiné sur les moyens et presque tous les modèles était représentés : Boxster S, 911 Carrera et Carrera S,





Panamera GTS, Cayenne Diesel et S Hybrid.

Freinage dégressif, optimisation des trajectoires, techniques de freinage et placement du véhicule en entrée de courbes, contrôle de la voiture en sous et sur-virage... Autant de techniques que les participants ont expérimenté et intégré dans leur façon de conduire, grâce à une logistique infaillible et un encadrement de haut vol. D'ailleurs, les instructeurs sont tous des pilotes professionnels agréés par Porsche, qui courent ou ont couru dans différentes disciplines de sport automobile : Formule 3, Sport Prototype, Mégane Trophy, Super Tourisme, Formule Renault, Porsche Carrera Cup, etc. Ces derniers n'ont pas hésité à partager avec les heureux participants leur expérience de la compétition et leur connaissance de la technologie Porsche.



Une partie des essais a également été consacrée à l'évitement d'urgence sans freinage pour montrer le rôle joué par le PSM, qui régule automatiquement la stabilité du véhicule dans les conditions de conduite les plus extrêmes. Et pour finir en apothéose, les pilotes ont eu droit à un baptême de vitesse avec le moniteur au volant. Avec des pointes pouvant flirter avec les 260 km/h en ligne droite, il va sans dire que les montées d'adrénaline ne manquaient pas à l'appel !



En somme, ce deuxième cru, à l'image du premier, s'est avéré être un véritable succès et a permis aux clients et amateurs de Porsche d'apprécier le comportement dynamique de ses modèles. Cette expérience a été également l'occasion pour les participants de constater par eux-mêmes l'efficacité des aides à la conduite, qui rendent l'exploitation du potentiel des bolides de la marque à la fois plus facile et plus sûre.



PORSCHE 911 50th Anniversary

Vibrant hommage

Carton plein pour le « jubilé 911 » organisé par la Fédération des Porsche clubs de France les 27 et 28 septembre 2013 en Auvergne, afin de célébrer le 50^e anniversaire de la mythique sportive. En effet, plus de 700 Porsche ont participé à cette grande fête de l'automobile, pour le plus grand bonheur des amateurs de cette icône.

À cette occasion, un large choix d'activités a été proposé pendant ces deux jours en deux « packs » distincts : l'un orienté « Circuits » pour les adeptes de sensations fortes et le pack Rallye, pour ceux qui souhaitent partir à la découverte des paysages de la région au volant de leur bolide.

Les possesseurs de 911 avaient également rendez-vous avec un concours des plus beaux spécimens 911 sur le parvis du stade Marcel-Michelin, suivi d'une soirée de gala, où tous les participants se sont retrouvés pour partager leur passion.

Pour rappel, ce jubilé était ouvert à tout propriétaire d'une 911, quelle que soit sa génération ou de tout autre véhicule de marque Porsche.









par Ahmed Kseibati

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

AWARDS

CONCOURS
DE LA PLUS BELLE VOITURE
DE L'ANNÉE 2013
PAR CATEGORIES

LE 16 NOVEMBRE 2013 À MARRAKECH



CABRIOLETS

BMW Série 6 Cabriolet

Après une carrière en demi-teinte, le coupé série 6 disparaît du catalogue, au profit d'une nouvelle génération au dessin très classique, mais non dénué de charme, d'élégance et de sportivité. Cela se traduit par l'adoption de naseaux façon « nez de requin », ainsi que de nouveaux phares et feux arrière. L'offre mécanique consiste pour sa part en deux blocs : un six cylindres de 320 ch et un V8 de 407ch. La série 6 cabriolet fait par ailleurs la part belle aux équipements high tech, tels que la caméra de recul, l'éclairage directionnel adaptatif, la vision nocturne avec repérage de piéton, l'assistance au stationnement ou encore l'affichage tête haute.



BMW Série 6 Cabriolet

Mercedes SL

En 2008, la Mercedes SL s'est refait une beauté, avec des modifications esthétiques et des nouveautés techniques au programme. Esthétiquement, elle adopte une nouvelle calandre élargie en forme de flèche, de nouveaux phares dans le même esprit que ceux de la CLS, un double bosselage sur le capot et des sorties d'air sur les flancs. L'équipement, lui, est de haut niveau et comprend, entre autres, les sièges et la colonne de direction à réglage électrique, avec fonction mémoire, un lecteur DVD... S'agissant des motorisations, l'importateur marocain, Auto Nejma, n'a retenu que deux motorisations, si l'on exclut les fameuses séries AMG : un six cylindres 3.5 l de 245 ch et un V8 développant 306 canassons.



Mercedes SL



Porsche Boxster

Porsche Boxster

Avec son style très maison, le Boxster n'a aucun mal à revendiquer son identité Porsche. Son dernier restylage, assez light, s'est limité à des feux de position avant et arrière à LED, des phares légèrement redessinés dans l'esprit Carrera GT et des retouches sur les boucliers.

En revanche, les évolutions techniques sont plus profondes. Ainsi, le flat 6 de base passe de 2,7 l à 2,9l et délivre désormais 255 ch. Le S dispose, pour sa part, d'un 3,4l à injection directe de 310 ch. Les deux blocs sont accouplés à une boîte 6 mécanique qui peut être remplacée par la fameuse boîte PDK robotisée à 7 rapports et double embrayage. Pour les plus sportifs, une version allégée offrant 320 ch est également prévue au catalogue.



Mercedes classe E cabriolet

Mercedes classe E cabriolet

Début 2010, Mercedes a présenté la variante découvrable de sa classe E, reprenant le style et le châssis du coupé apparu un peu plus tôt. Ce cabriolet utilise une plate-forme de Classe C, dont il récupère d'ailleurs la suspension. Contrairement à son grand frère, le SL, le E cabriolet opte pour une capote souple, qui assure une bonne insonorisation. Bien que le coupé soit disponible avec la suspension pneumatique, ce n'est pas le cas de sa variante cabriolet. Cette dernière dispose en revanche de l'Agility Control, qui adapte en continu la fermeté de l'amortissement. S'agissant de l'offre mécanique, l'importateur marocain n'a retenu qu'un bloc essence, le V6 3,5 l de 272 ch.



BMW Z4 Cabriolet

BMW Z4 Cabriolet

Le BMW Z4 Roadster incarne le plaisir de conduire à l'état pur. Les caractéristiques du roadster classique, telles que le capot moteur allongé, les porte-à-faux courts et la position assise basse et très reculée, ont été réinterprétées et se marient à la perfection avec le toit rigide rétractable. Le passage d'une configuration à l'autre (coupé-cabriolet) se fait en 20 secondes, via un mécanisme entièrement automatisé. Au chapitre mécanique, trois versions animent la gamme de ce modèle : Z4 23i (204 ch), Z4 30i (258 ch) et Z4 35i (306 ch).



Mercedes SLK

Mercedes SLK

Une ligne athlétique, un capot long, un porte-à-faux arrière court et entre les deux, un habitacle assez reculé. Pas de doute, le SLK troisième du nom fait un clin d'œil au roadster 190 SL de 1955. Mais la face avant, caractérisée par une grille de calandre flanquée d'un logo proéminent et des blocs de phares débordant sur les ailes renvoie plutôt aux dernières CLS et SLS AMG. Doté d'un toit rigide, le roadster innove en introduisant le toit dit « Magic Sky Control » permettant au conducteur de faire varier l'opacité du verre.

Sous le capot, le SLK donne le choix entre trois versions : un 2 l de 184 ch, un 2,5 l de 204 ch et un V6 de 306 ch.



Jaguar F-Type

Jaguar F-Type

S'inspirant du concept CX-16 présenté en 2011, la Jaguar F-Type adopte le langage stylistique des dernières productions de Jaguar et notamment les phares acérés et calandre béante. L'arrière, lui, se distingue par de jolis feux arrière à LED s'étirant sur les côtés. En osmose avec le plumage, l'intérieur se distingue par la noblesse de ses matériaux et sa parfaite ergonomie.

Au chapitre mécanique, trois motorisations sont disponibles : un V6 3 litres offrant deux niveaux de puissance : 340 ch et 380 ch et un V8 développant 495 ch.

COUPÉS

BMW Série 4

Remplaçant la Série 3 Coupé, la Série 4 s'approprie l'héritage technique de sa devancière, tout en affirmant sa propre personnalité pour le reste. Ainsi, le nouveau modèle revendique une singularité esthétique, qui se traduit par des ouïes d'aération derrière les roues avant et des feux arrière étirés.

Le changement se ressent également au niveau de l'allure de l'auto, qui transpire davantage de sportivité à la faveur d'un abaissement de son centre de gravité.

Les réglages de suspension sont aussi spécifiques, afin de gagner en agilité sur parcours sinueux.

Quant à l'offre mécanique, elle se limite en diesel au 4 cyl 2,0 l de 184 ch, tandis qu'en essence, la Série 4 propose deux blocs : un 4 cyl 2,0 l de 245 ch et un 6 cyl revendiquant 306 ch.



BMW Série 4



Mercedes E coupé

Mercedes E coupé

Dans le sillage de la berline, le Coupé E vient de subir un toilettage qui lui a permis de se remettre au goût du jour. Les retouches ont concerné pour l'essentiel la proue, dont le regard s'est rafraîchi, grâce au nouveau design des phares et à l'arrière, qui s'est paré de nouveaux blocs optiques bicolores à LED. Le design intérieur fait écho à l'extérieur, en proposant un habitacle bien agencé et respirant la qualité. En option, le toit ouvrant panoramique avec store pare-soleil électrique, qui s'étire jusqu'à la poupe fait naître une sensation d'espace incomparable.

Sous le capot, une large palette de motorisations est offerte, dont trois blocs diesel : un 2,2 l, un 2,5 l et un 3,5 l offrant respectivement 170, 204 et 272 ch.



Alfa Romeo 4C

Alfa Romeo 4C

Esthétiquement, le coupé de la marque au Biscione ne pouvait trouver meilleure référence que l'émblématique 8C Competizione, qui a fortement inspiré le design de sa proue et de sa poupe. Cette dernière est joliment mise en valeur par le dessin des feux à l'arrière, dont les dix diodes électroluminescentes font penser à des turbines. À l'intérieur, on découvre un habitacle respirant la sportivité et paré de fibre de carbone. En parfaite adéquation avec cet esprit, des baquets recouverts de cuir noir avec surpiqûres rouges sont une invitation au pilotage. Côte motorisation, le coupé italien est propulsé par un 4 cylindres 1.750 TBI dans une version actualisée, qui développe 240 ch et 350 Nm.



Porsche Cayman

Porsche Cayman

Relifté en 2012, le Cayman reprend à son compte toutes les nouveautés esthétiques du Boxster, notamment ses entrées d'air qui s'élargissent vers l'extérieur. À l'intérieur, on découvre un habitacle entièrement repensé, à la fois sportif et confortable. Au chapitre mécanique, deux six cylindres sont au catalogue : un 2.7 l développant 275 ch, qui équipe le Cayman et un 3.4 l de 325 qui propulse la version la plus puissante, le Cayman S. Quant à la transmission, elle est confiée de série à une boîte mécanique à six rapports. Plus efficace, la boîte à double embrayage Porsche PDK, disponible en option, permet d'améliorer les performances en termes d'accélération et de sobriété.



Porsche 911 Carrera

Porsche 911 Carrera

Dévoilé en avant-première au Salon de Francfort 2012, le nouveau modèle de la 911 était très attendu, au point de créer le buzz avant même sa sortie. Esthétiquement, la silhouette du nouveau cru reste reconnaissable entre toutes. La partie arrière rend la 911 bien différente de la précédente, avec de petits blocs optiques nettement plus fins. Mécaniquement, la version de base étrenne un flat-six de 3,4 litres de cylindrée, dont la puissance est portée à 350 chevaux.

Quant à la version « S », forte d'une plus grande cylindrée - 3,8 litres - elle revendique une puissance de 400 ch. Une boîte manuelle à sept vitesses ou une automatique PDK à double embrayage à sept rapports viennent compléter le tout. Il y a lieu de noter enfin que ces deux versions existent en configuration quatre roues motrices.

Mercedes SLS

Certaines voitures sont destinées dès leur sortie à entrer de plain pied dans la légende. La Mercedes SLS AMG lancée en 2011 en hommage à la 300 SL Gullwing en fait partie. D'ailleurs, son esthétique en est une réinterprétation moderne : un capot interminable, un arrière très court et bien sûr les surprenantes portes papillon. Sous le capot, la SLS accueille un moteur V8 6,2l de 571ch, mis au point par AMG. De quoi assurer des performances intéressantes pour ce modèle de 1.600kg : le 0 à 100 km/h s'efface en seulement 3,8 secondes ! Quant à la vitesse de pointe, la marque à l'étoile annonce 317km/h. L'emplacement du moteur, situé en position centrale avant, assure à la bête une tenue de route équilibrée, tandis que le freinage est d'une efficacité redoutable, grâce à l'emploi de disques en céramique.



Mercedes SLS

BERLINE

BMW Série 5

La sixième génération de la Série 5 se montre moins audacieuse que sa devancière et adopte un design classique, qui s'inspire fortement du dernier langage stylistique de la marque. Présentant l'empattement le plus long de son segment, la routière de BMW se distingue par un capot moteur long, des porte-à-faux réduits et une ligne de toit fluide typée coupé. À bord, l'habitacle mêle fonctionnalité à une ambiance haut de gamme. Sous le capot, la nouvelle BMW Série 5 ne propose que de grosses cylindrées à l'exception d'un quatre cylindres turbodiesel.



BMW Série 5



Audi A6

Audi A6

Succédant à un modèle de l'A6 qui s'est très bien vendu, l'actuel opus datant de 2011 avance de nombreux atouts, à commencer par une esthétique mêlant classicisme et sportivité : long capot-moteur, ligne de toit basse et tendue et contours marquants des flancs. À l'avant, les phares LED proposés en option soulignent encore davantage un regard belliqueux. L'habitacle spacieux de la nouvelle Audi A6 prolonge le caractère nerveux de l'extérieur. L'élément fort en est le « wrap around », une application décorative faisant le tour de l'habitacle et englobant le conducteur et son passager. Sous le capot, l'allemande abrite cinq motorisations puissantes et extrêmement efficaces, deux moteurs essence et trois TDI. Ils développent des puissances échelonnées entre 177 ch et 300 ch.

Maserati Ghibli

Le segment des routières premium doit désormais compter avec un nouvel outsider de taille, la nouvelle Maserati Ghibli. D'emblée, reconnaissons que cette routière ne manque pas d'atouts, à commencer par sa plastique suggestive. Arborant une ligne profilée et des portes dépourvues d'encadrement, la transalpine s'abreuve de la philosophie des coupés-berlines. L'intérieur est de la même veine, avec un design aérien et épuré de la planche de bord, qui brille avec sa finition sérieuse. Côté mécanique, trois motorisations sont pour l'instant au menu : un V6 essence disponible dans deux configurations de puissance : 330 ch (500 Nm) et 410 ch (550 Nm), ainsi qu'un 3.0 litres V6 diesel de 275 ch (600 Nm).

Mercedes Classe E

C'est sous un nouveau visage que la Mercedes Classe E nous revient en 2013. Esthétiquement, l'évolution majeure concerne la face avant et ses projecteurs, où les désormais incontournables LED sont mis en relief. Le dessin des boucliers change également avec l'adoption de plus grandes prises d'air. À l'arrière, les blocs de feux intègrent désormais une fine bande blanche et leurs contours ont été adoucis. Pour le reste, la nouvelle Mercedes Classe E a surtout profité de cette mise à jour pour revoir sa présentation intérieure, qui devient moins austère. Quant à l'offre mécanique, elle consiste en quatre motorisations diesel, développant entre 136 et 231 ch.



Mercedes Classe E



COUPÉS 4 PLACES

Porsche Panamera

À l'occasion du dernier Salon de l'auto de Shanghai, la berline de Porsche a bénéficié d'un léger lifting après quatre ans de service. Ainsi, les pare-chocs avant et arrière ont été revus, celui de l'avant se caractérisant par une entrée d'air plus large. Quant aux projecteurs, ils passent en bi-xénon façon 911 type 991. Dans la foulée, l'équipement de la nouvelle Panamera s'enrichit. Ainsi, de série, la berline est désormais dotée de phares bi-xénon, d'un volant multifonction et d'un hayon motorisé. Au chapitre mécanique, Porsche a appliqué sa recette du downsizing en remplaçant le huit cylindres atmosphérique de 4.8 litres des Panamera S et 4S par un nouveau V6 biturbo de trois litres de cylindrée.



Porsche Panamera

Audi A7

S'intercalant entre la berline A6 et la limousine A8, l'Audi A7 allie le confort d'une routière au dynamisme d'un coupé. Esthétiquement, cette longue berline surbaissée, avec une ligne de toit fuyante, affiche de faux airs de coupé à 4 portes. Importée en deux versions (3.0 TDI de 245 ch et 3.0 TFSI de 300 ch) déclinées en deux niveaux de finition (Avus et Prestige), l'A7 met en avant un équipement très riche. En plus d'une dotation généreuse, la finition Prestige ajoute notamment une clé intelligente (Advanced Key), un chargeur de 6 DVD, une caméra de recul couplée au système de stationnement automatique (Park Assist), ainsi qu'un habillage intérieur rehaussé.



Audi A7

Mercedes CLS

La ligne sculpturale et élégante de la première génération est préservée mais gagne néanmoins en agressivité. La face avant, pour sa part, rappelle vaguement celle de la Mercedes SLS AMG. Un toilettage qui, en plus de ses vertus esthétiques, permet d'améliorer l'aérodynamisme qui affiche un CX de 0,26 %. Au rayon moteurs, cette nouvelle génération propose des blocs performants et sobres. L'importateur Auto Nejma, a retenu en diesel le V6 3 l de 265 ch et le 4 cyl 2,2 l de 240 ch. En essence, le V8 de 408 ch et le volcanique 6,3 AMG de 525 ch raviront les plus sportifs.



Mercedes CLS



BMW Grand Coupé

BMW Grand Coupé

Les Mercedes CLS et Audi A7 doivent désormais compter avec une nouvelle concurrente, qui n'a d'autres ambitions que de marcher sur leurs plates-bandes : la BMW Série 6 Gran Coupé. Esthétiquement, ses traits sont calqués sur les lignes de la dernière Série 6 Coupé, aux deux portes arrière près. Par ailleurs, cette berline-coupé embarque un large éventail d'équipements d'avant-garde : stop/start, direction à assistance électromécanique, affichage tête haute, assistant au stationnement...

Côté motorisation, les six cylindres en ligne à essence qui équipent les 640d et 640i Gran Coupé développent respectivement 313ch et 320ch. Ils sont accouplés de série à une boîte automatique à 8 rapports.

LIMOUSINE

Mercedes Class S

Après six ans de bons et loyaux services, la Classe S passe le témoin à un nouveau modèle plus sophistiqué. 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 les CLS, Classe A et CLA, tandis que son regard se fait plus intense, grâce à des rampes de LED dans les optiques. Sans surprise, l'habitacle est une ode au luxe et au raffinement et se révèle digne de la réputation de ce modèle.

Sous le capot, on retrouve entre autres le désormais éprouvé V6 3 litres de 258 ch, qui représentera certainement la majeure partie des ventes.

Maserati Quattroporte

Contrairement à sa devancière, dont le design porte le sceau du célèbre bureau de style Pininfarina, la nouvelle génération de la Quattroporte se réclame d'un style 100% maison. Et comme on pouvait s'y attendre, les designers n'ont trouvé meilleur référentiel que le dernier langage stylistique de la marque, qui se traduit ici par des ouïes latérales et une imposante calandre. L'intérieur, lui, ne déroge pas à la tradition de la marque, avec des matériaux de qualité et une finition luxueuse. Sous le capot, la limousine étrenne un nouveau V6 suralimenté, développant 410 ch, qui la propulse de 0 à 100 km/h en 5,1 secondes et lui permet d'accrocher 285 km/h en vitesse de pointe.



Maserati Quattroporte



Audi A8

Audi A8

Restylée en 2010, la reine des anneaux commence à prendre quelques rides et il était temps pour elle de passer sous le scalpel, afin de rajeunir ses traits.

L'actuel opus arbore une esthétique qui ne tranche pas fondamentalement avec les habitudes d'Audi. Les feux arrière à diode, la calandre Single Frame un peu plus arrondie, plus épurée et moins agressive, sont là pour le rappeler. Le style de l'habitacle reflète le même conservatisme, même si les lignes ont gagné en fluidité. Dans la foulée, la limousine perd un peu plus de kilos, à la faveur d'une construction allégée par le recours massif à l'aluminium.

Au chapitre mécanique, l'Audi A8 recourt aux services d'un V8 essence de 372 ch et de deux diesel : un V8 4.2 TDI de 350 ch et un V6 3.0 TDI qui se contente lui de 250 ch.

BMW Série 7

Sortie en 2008, la Série 7 a subi son restylage de mi-carrière quatre ans plus tard. Au menu : nouvelle calandre avec six lamelles verticales en moins, bouclier refait, signature lumineuse des projecteurs à diodes (en option) modifiée. Côté confort, on remarque la généralisation de la suspension à air du train arrière, désormais de série et une aide au stationnement capable de tourner le volant toute seule. Pour se mouvoir, le vaisseau amiral de la marque à l'hélice compte sur deux blocs essence : un 6 cyl 3.0 de 320 ch et un 8 cyl 4.4 de 450 ch. Quant à l'offre diesel, elle se traduit par un six cylindres cubant 3 litres offrant deux niveaux de puissance : 258 et 313 ch.

4X4

Mercedes ML

Par rapport à la génération précédente, l'actuel ML avance une ligne plus virile, surtout à l'avant. Cela se traduit par une impressionnante grille de calandre, recevant un blason surdimensionné, des optiques avant plus effilées et des feux de jour à LED intégrés au bouclier. L'habitabilité est également un de ses atouts, grâce à un empattement en net progrès. L'habitacle, pour sa part, enregistre une hausse notable de la qualité perçue et un enrichissement des équipements de confort.

Au chapitre mécanique, la baroudeur stuttgartois s'appuie sur une large palette de motorisations, mais son fer de lance demeure le 250 BlueTEC de 204 ch, qui met toutes les chances de son côté avec ses 158 g de CO₂/km et ses 6 l/100 km.



Mercedes ML



BMW X5

BMW X5

Premier SUV de BMW, le X5 a redéfini les standards du luxe et de la performance dans son segment. Son design allie savamment élégance et sportivité, comme en témoigne son empattement long, ses porte-à-faux courts et ses contours puissants. À l'intérieur, le cuir côtoie les inserts en bois noble, créant une ambiance de luxe raffiné. À l'avant-garde de la technologie, ce SUV renforce la sécurité de conduite en offrant, entre autres, l'avertissement de franchissement de ligne et le contrôle dynamique de la stabilité.

Sous le capot, le X5 propose en diesel un 4.0 l de 306 ch, un 3.0 l développant 245 ch, ainsi qu'un surpuissant 6 cyl à triple suralimentation crachant 381 ch. En essence, l'offre se limite à un V8 TwinPower Turbo fort de 407 ch et un 6 cyl en ligne de 306 ch.

Range Rover Vogue

Le Nouveau Range Rover HSE présente un profil avant contemporain et innovant : calandre avant Dark Atlas, pare-choc avant, ouïes latérales et poignées de porte assorties à la couleur de la carrosserie. Pour une touche plus personnelle, il est possible de choisir parmi une large gamme de couleurs intérieures et de peintures extérieures. L'habitacle, lui, est proposé avec des sièges en cuir grené à commandes électriques et chauffants.

Au volet mécanique, le Range Rover HSE offre trois motorisations : le nouveau TDV6 3 litres avec système stop/start intelligent, le V8 5 litres de 510 ch suralimenté et un V6 de 3 litres.

Porsche Cayenne

Restylé en 2010, l'actuel Cayenne est moins typé 4x4 côté style. On retrouve ainsi une face avant qui partage de nombreux points de ressemblance avec la Panamera, mais la principale nouveauté concerne le profil. En effet, la seconde génération du Cayenne a grandi de 5 cm en longueur et de quelques millimètres en hauteur. Cette filiation avec la Panamera se vérifie également à l'intérieur, avec un groupe de cadrans à plusieurs cylindres et une console centrale qui s'élève jusqu'au tableau de bord, pour offrir au conducteur des commandes parfaitement positionnées. Côté motorisation, le Cayenne se décline en deux versions essence, la V6 de 300 ch et la GTS de 420 ch et autant en diesel : un Diesel V6 245 ch et le puissant S V8 développant 382 ch.



Range Rover Vogue



Porsche Cayenne



Jeep Grand Cherokee

Jeep Grand Cherokee

Commercialisée depuis 2010, la quatrième génération du Jeep Grand Cherokee joue davantage la carte de l'esthétisme. Sa grosse calandre chromée est ornée des fameuses 7 ouïes, alors que sa proue de colosse affiche une prédisposition à avaler le macadam. Toutefois, le nouveau Grand Cherokee fait encore quelques concessions aux tout-terrain des villes avec sa ceinture de caisse très haute, qui lui donne un profil plus urbain et plus dynamique. La poupe, elle, est bien « made in USA » par ses dimensions. À l'intérieur, le Cherokee se révèle généreux, tant en habitabilité qu'en équipement. Disponible en plusieurs motorisations, le SUV yankee compte surtout sur un V6 diesel de 3.0 l de 241 ch d'origine italienne, qui constitue son fer de lance.



Cadillac
ELMIRAJ



Futuriste

Décidément Cadillac a récemment développé un goût pour la démesure. Ainsi, après « Ciel », grand cabriolet à quatre places, le constructeur américain fait de nouveau dans la longueur - 5,21 mètres - avec son nouveau concept car, dénommé Elmiraj. Ce nom rend hommage au lac asséché El Mirage situé en Californie, où se déroulent des courses d'accélération.

AUTO CONCEPT

Présenté pour la première fois au dernier concours d'élégance de Pebble Beach, il s'inspire avant tout du concept Ciel, présenté en 2011 et de la mythique Eldorado de 1967. Son design fait la part belle aux lignes très simples, élégamment proportionnées et soulignées par de fines barres chromées. À l'avant, le changement se traduit par l'adoption de nouvelles optiques, qui deviennent verticales, tout en s'affinant au maximum et d'une calandre qui abandonne l'aspect massif. Clay Dean, le chef designer, déclare à ce propos : « Nous avons été influencés par l'Eldorado 1967, que ce soit par son dessin ou par le fait que cette voiture amenait un contraste frappant et une nouvelle direction ».

L'intérieur, lui, est encore plus futuriste que l'extérieur. Exhalant une ambiance de cuir couleur caramel, l'habitacle séduit par ses sièges sport à renforts latéraux et sa partie basse, vêtue d'un gris foncé, tandis que les dossiers et le volant intègrent du bois.

La planche de bord, toujours très avant-gardiste chez Cadillac, affiche pour sa part des compteurs et des instrumentations sous vitres, allégeant le dessin. Enfin, la direction adopte la forme du nouveau logo de la marque, qui abandonne les lauriers. Le nouveau badge revient ainsi à sa plus belle époque, celle de 1964, toutefois sans la couronne.

Au chapitre mécanique, l'Elmiraj étrenne le moteur V8 4,5 litres biturbo, dont la puissance serait de 500 chevaux et un couple maxi de 678 Nm. Une cavalerie respectable et bien en phase avec les freins en céramique associés à des étriers monoblocs et les énormes jantes de 22 pouces.

Il sied enfin de préciser que la Cadillac Elmiraj n'est pas destinée à la production, mais devrait constituer la principale source d'inspiration des futurs coupés de la marque, dont l'attendu ATS Coupé et la future deux portes haut de gamme LTS.

GEMBALLA

GT Spider



Méchant look

S'intégrant parfaitement dans la philosophie maison qui prône les transformations audacieuses mais bien étudiées, la dernière exécution de Gemballa sur la base de la McLaren MP4 C-12 Spider signe le grand retour du préparateur allemand sur la scène du tuning de très haut niveau.



Cylindrée : V8 à 90° 32 soupapes
Puissance : 600 ch à 7000 tr/min
Couple : 600 Nm à 3000 tr/min
Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1435 kg
Dimension : 4.50/1.91/1.20 (L/V/h)
Réservoir : --- l
Volume coffre : --- l
Pneumatique : 235/35 R19-305/30 R20

Performances globales

Vitesse max : 330 km/h
0 à 100 : 3.3 s
Consommation : ---/100
Autonomie : --- km

Après une période où Gemballa s'est fait très discret suite à la mort tragique de son créateur Uwe Gemballa, le tuner allemand semble renaître de ses cendres et multiplie les réalisations sur la base des supercars les plus sulfureux. Dernière en date est la transformation extérieure de la McLaren MP4 C-12 Spider, dévoilée à l'occasion du Salon de Genève 2013.

L'auto reçoit un kit carrosserie comprenant un nouveau spoiler avant affublé de grosses ouïes d'aération, évoquant la F430 et de nouveaux bas de

caisse. Réalisés en carbone, ils permettent de gagner quelques précieux kilos, tout en étant optimisés d'un point de vue aérodynamique.

Cet accastillage est complété par des jantes Gforged de 20 pouces sur le train avant, et de 21 pouces sur le train arrière, disponibles en noir/aluminium ou en finition titane. Pour parfaire le tableau, le tuner allemand propose également des étriers de freins d'une teinte spéciale et des pneus Michelin Pilot Super Sport en 245/30 et 305/25.



L'habitacle a été modifié dans la foulée avec une sellerie complète en cuir et alcantara joliment mise en valeur par de superbes surpiquûres et dont le dossier des sièges est estampillé du logo de la marque. L'instrumentation également offre au client différentes possibilités de personnalisation, en optant pour les multiples couleurs proposées par le préparateur allemand.

En matière de comportement routier, l'anglaise surfe sur la vague de la sophistication technologique, en se parant d'un système d'amortisseurs interconnectés et gérés électroniquement. L'ensemble pourra fonctionner selon trois modes : normal, sport et haute performance. Ce système est censé permettre de contrôler les phénomènes de roulis de manière proactive. La MP4 récupère par ailleurs à son compte des innovations développées sur les F1 de la marque. C'est le cas notamment du brake steer, un système permettant à la fois de combattre le sous-virage en entrée de courbe et de favoriser la motricité en sortie, en freinant la roue arrière intérieure. On notera par ailleurs une nouvelle option au catalogue, avec une garde au sol réglable pour mieux franchir les ralentisseurs. Le réglage autorisera 4 cm de plus sur l'avant et 2,5 cm sur l'arrière jusqu'à une vitesse maximale de 60 km/h.

Cet arsenal de haut vol, conjugué au châssis réalisé entièrement en fibre de carbone, est à même de garantir à la Spider un comportement à la hauteur de son potentiel mécanique. À propos du moteur, on retrouve la totalité des évolutions fraîchement

apportées au coupé, à commencer par la dernière variante du V8 3.8 biturbo, qui grimpe de 600 à 625 ch, tout en soignant davantage ses vocalises. Il s'agit d'une cavalerie impressionnante au regard de la modeste cylindrée, 3,8 litres, du huit cylindres bi-turbo qui a été entièrement développé par McLaren. Ce bloc est accouplé à une boîte de vitesses à 7 rapports SSG à double embrayage, qui dispose d'un système inédit de pré-engagement manuel du rapport. Résultat : des performances décoiffantes avec un 0 à 100 km/h abattu dans les temps du coupé, à savoir 3,1 s, un 0 à 200 km/h en 9,0 s et une vitesse de pointe qui plafonne à 329 km/h.

Pour stopper la brute, la MP4 dispose d'un système de freinage de série conçu dans un alliage de fonte et d'aluminium et annoncé plus léger que les freins en carbone proposés en option, en raison de leurs dimensions plus réduites. En complément, l'aérofrein se déploie en fonction de la vitesse et de la pression exercée sur la pédale de frein et permet de mieux contrôler le freinage et les turbulences aérodynamiques entourant la voiture.

Au final, cette exécution spéciale signée Gemballa est destinée aux propriétaires du supercar britannique qui cherchent à la fois une personnalisation assez discrète, qui ne dénature pas la superbe ligne de leur bolide, mais qui se distingue par un niveau de qualité que le préparateur allemand a l'habitude d'offrir à sa clientèle très exigeante.

La 2^{ème} édition de LA BATIMMO' CUP

Samedi 26 octobre 2013
Au Pullman Royal Golf d'El Jadida

Ce Trophée rassemble 15 sponsors issus du secteur BTP & Immobilier et leur 130 invités VIP multi secteurs : cadres, dirigeants d'entreprises, architectes, notaires...

18 équipes de 4 golfeurs joueront sous la marque du sponsor pendant que 40 débutants intégreront le programme Initiation & Découverte...

LA BATIMMO'CUP est l'un des 7 trophées annuels, multi sponsors, sectoriel et inter entreprise organisé par l'agence SWINGEVENTS.

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE



SWINGEVENTS info : 35 avenue
du 2 mars 22000 - Casablanca
Tél 0522 49 13 22
Email : swingevents.hanane@gmail.com



Ferrari**458****ITALIA Speciale**

Bête de piste

Modèle à succès de la marque au cheval cabré, la 458 Italia jouait la carte de la sportivité, tout en préservant un caractère civilisé qui la rendait vivable au quotidien.

Pour les amateurs du pilotage sur circuit, Ferrari vient de lancer une version plus affûtée baptisée « Speciale » dans la lignée des 360 Stradale et 430 Scuderia.





C'est désormais une tradition chez Ferrari, la berlinette à moteur V8 du catalogue reçoit en cours de carrière une version affûtée. La toute nouvelle 458 « Spéciale », qui a fait sa première apparition au Salon de Francfort 2013 fait partie donc de la lignée des 360 Stradale et 430 Scuderia. Cette déclinaison dont le design a été travaillé en collaboration avec Pininfarina reçoit plusieurs modifications par rapport à la 458, à la fois à l'extérieur et sous le capot. Esthétiquement, la toute nouvelle 458 ne cache pas ses prétentions ultra-

sportives, en affichant des artifices aérodynamiques voués à la performance pure. C'est le cas tout d'abord du capot avant creusé et qui reçoit des arêtes à ses deux extrémités. Le bouclier avant y passe également, puisqu'il se retrouve affublé de deux entrées d'air. Notons au passage la présence de nouveaux volets aérodynamiques mobiles à l'avant et à l'arrière, dont l'incidence varie avec la vitesse, une technologie qui autorise un meilleur appui sans augmenter la traînée. La poupe, elle, se distingue par un imposant diffuseur



en carbone, qui renvoie aux oubliettes la triple sortie d'échappement caractérisant le modèle standard. En écho à cet accastillage extérieur, l'habitacle, dont l'agencement est déjà une ode à la sportivité avec pour point d'orgue le design futuriste de son tableau de bord, se drapé pour la circonstance de cuir et d'alcantara, du plus bel effet. Au chapitre mécanique, Ferrari n'a pas fait les choses à moitié, puisque cette édition « Spéciale » devient le modèle du constructeur transalpin équipé d'un V8

plus puissant. Sous le capot, placé donc à un V8 d'une cylindrée de 4,5 l retravaillé et qui développe désormais une puissance totale de 605 chevaux et 540 Nm de couple. Le rendement en ressort à un exceptionnel ratio de 135 ch/l établissant un nouveau record du monde pour un moteur atmosphérique. Notez que le taux de compression atteint aussi la valeur record de 14:1, grâce à de tous nouveaux pistons. Cette mise à jour moteur plus ou moins dictée par la concurrence de la McLaren MP4-12C ou de la Porsche 911 GT3,



entre autres, s'accompagne d'un allègement de 90 kg, qui devrait faire tomber le poids à sec sous les 1.300 kg (2,13 kg/ch). Les performances sont au diapason de ce potentiel mécanique hors normes, puisque le bolide italien peut abattre le 0 à 100 km/h en trois secondes et le 0 à 200 km/h en 9,1 secondes. Mais cela, il faudra aussi le mettre au crédit d'une aérodynamique active, particulièrement poussée, que l'on devine seulement en détaillant les nouvelles entrées d'air du bouclier avant, ainsi que le diffuseur arrière désormais beaucoup plus large grâce au rehaussement des échappements.

Ces performances nettement en hausse n'entament en rien la stabilité du bolide, car même à très grande vitesse, la 458 offre une stabilité de haut vol, grâce à son diffuseur qui exerce une poussée verticale vers le sol allant jusqu'à 140 kg à 200 km/h. De plus, le fait que l'aile ne soit pas mis en relief permet de maîtriser les différents flux d'air entourant l'Italia en créant une déportance de 360 kg à pleine vitesse.

Pour le reste, la Spéciale reste fidèle au châssis et aux trains roulants de la version standard. Ainsi, elle reste toujours équipée de deux triangles superposés à l'avant et du système multi-bras à l'arrière, qui ont

montré leur efficacité en conduite sportive. Il en est de même pour la direction, appréciée pour sa réactivité et sa précision, le contrôle de trajectoire « F1-Trac » et le différentiel électronique piloté qui n'ont subi aucune modification.

Si Ferrari ne donne pas la vitesse maximale de son nouveau modèle, il nous donne son temps réalisé sur le circuit d'essai de Fiorano qui est d'une minute 23 secondes et 5 dixièmes, soit une seconde et demie de moins que la 458 Italia.. L'adoption d'une nouvelle version de son système de contrôle de motricité électronique, gage d'une efficacité en courbe encore meilleure, ainsi que des rapports de boîte plus rapides (0,060s !) ne sont sans doute pas étrangers à cette efficacité accrue.

Plus radicale, cette 458 Spéciale est digne de sa noble lignée et ne se fait pas prier pour extérioriser ses gênes de pistarde sur circuit dès que l'occasion se présente. C'est un vrai régal pour les amateurs de sensations fortes, qui devront quand même disposer d'un compte en banque bien garni, car la belle ne se négocie pas à moins de 230.000 euros !

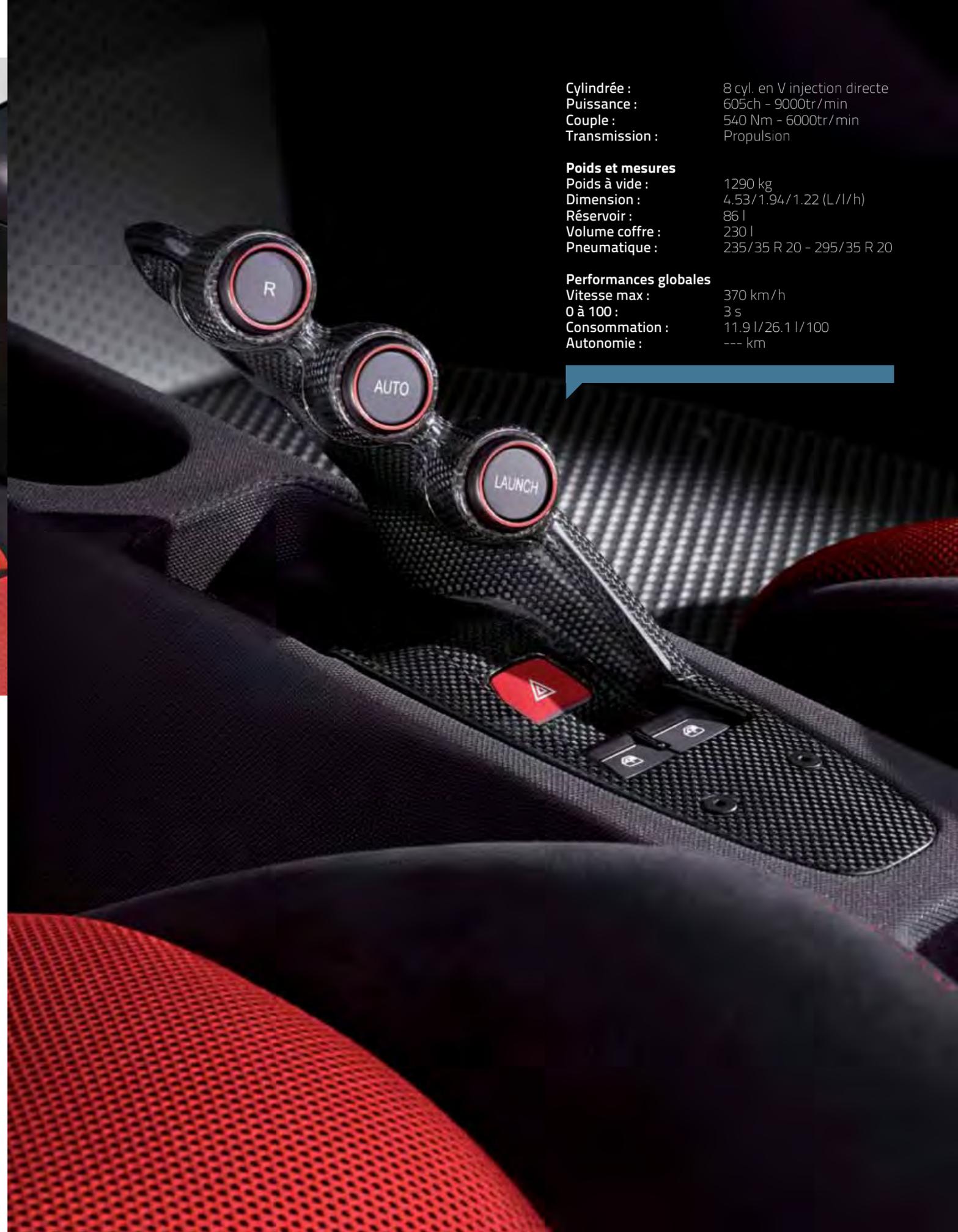
Cylindrée : 8 cyl. en V injection directe
 Puissance : 605ch - 9000tr/min
 Couple : 540 Nm - 6000tr/min
 Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1290 kg
 Dimension : 4,53/1,94/1,22 (L/l/h)
 Réservoir : 86 l
 Volume coffre : 230 l
 Pneumatique : 235/35 R 20 - 295/35 R 20

Performances globales

Vitesse max : 370 km/h
 0 à 100 : 3 s
 Consommation : 11,9 l/26,1 l/100
 Autonomie : --- km





The European way

Si le rêve américain reste un mythe qui a traversé les temps et les générations, on peut dire qu'aujourd'hui les Américains rêvent de l'Europe. C'est bien évidemment le cas du Jeep Grand Cherokee, l'alliance Fiat-Chrysler a été le déclic. Le SUV à la réputation mondiale a su se plier aux normes européennes, tout en conservant son identité, pour séduire un public plus large.

Jeep
Grand Cherokee



Cylindrée : 3.6L V6 Flexfuel
Puissance : 286ch - 6350tr/min
Couple : 347 Nm - 4200tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2226 kg
Dimension : 4,82/1,94/1,78 (L/I/h)
Réservoir : 93,5 l
Volume coffre : 457 - 1557 l
Pneumatique : 245/65 R 17

Performances globales

Vitesse max : 206 km/h
0 à 100 : 9,1 s
Consommation : 20,5/11,8/15 l/100
Autonomie : 517 km

Les 4x4 américains sont connus pour être imposants, présenter une finition plutôt cheap et surtout consommer énormément d'essence. Cela ne les empêchait aucunement de se faire un nom et une carrière à l'étranger, mais les temps ont bel et bien changé. Preuve en est, le fief de l'automobile américaine, Détroit, s'est déclaré en faillite. Cette raison parmi tant d'autres a poussé les constructeurs américains à s'allier aux Européens. C'est donc tout naturellement que plusieurs touches italiennes font leur apparition sur le Grand Cherokee 2014, d'autant plus que l'avenir de Jeep se décide à Turin. Les principaux changements ne sont pas tous visibles, puisque les changements stylistiques sont plutôt minimes, s'agissant là d'un

restylage plutôt que d'une nouvelle génération.

L'américain, qui a conservé son gros gabarit, a surtout revu sa face avant qui se veut plus arrondie. Celle-ci intègre des feux, inspirés de ceux de la Thema, qui mettent en avant sa modernité, ainsi qu'une nouvelle calandre conservant, certes, les 7 barres mais qui a perdu en hauteur et qui a accueilli plusieurs touches de chrome que l'on retrouve un peu partout sur la carrosserie et qui ne manquent pas de faire leur effet. À l'arrière également, les feux ont été revus pour offrir au Grand Cherokee une signature lumineuse qui lui permettra de se distinguer dans les beaux quartiers aux 4 coins du monde. Avec ses boucliers qui mettent en avant robustesse et agressivité, l'américain revendique

une certaine modernité mais surtout une montée en gamme qui saute aux yeux. Cette impression ne peut qu'être confirmée au vu du traitement réservé à l'habitacle. En effet, c'est à l'intérieur que la touche italienne se fait le plus ressentir, avec des finitions qui viennent confirmer les ambitions haut de gamme de l'américain. Offrant un espace considérable, que ce soit à l'avant ou à l'arrière, le Grand Cherokee s'est armé jusqu'aux dents pour affronter la concurrence européenne. Ainsi, c'est un cuir de haute facture que l'on retrouve sur les sièges, qui sont chauffants de série. Cette option est présente également sur le volant, ce qui ne manquera pas de séduire les frileux lors des hivers les plus rudes. Confortablement installé,



le conducteur pourra facilement naviguer entre les différentes commandes, grâce à l'écran central tactile de 8,4 pouces et profiter d'une bonne sonorisation d'origine Alpine ou Harman Kardon, selon la finition choisie. Mais l'américain ne s'arrête pas là et sa dotation technologique ne laissera pas ses concurrents de marbre. Gestion électronique de la transmission intégrale, système anti-collision actif, régulateur adaptatif ou encore hayon à cinématique électrique, le Grand Cherokee n'a pas fait les choses à moitié, allant même jusqu'à emprunter sa boîte automatique, une

ZF à 8 rapports, à la Maserati Ghibli, évidemment en s'améliorant et en s'adaptant aux performances de cette dernière. Sous le capot, le Grand Cherokee restylé est animé par un V6 Diesel qui a gagné en puissance pour afficher 250 ch pour un couple de 570 Nm. Ces chiffres lui permettent de signer des performances

correctes pour son poids et son segment, tout en affichant des consommations contenues, loin des chiffres faramineux auxquels nous ont habitués les SUV américains. Offrant confort et conduite agréable sur goudron, il s'en sort également avec les honneurs sur les terrains accidentés, grâce notamment à sa garde au sol variable, mais surtout à sa surveillance électronique de la transmission intégrale. D'ailleurs

il nous l'a bien prouvé lors de la « Jeep Academy », à travers les différentes acrobaties qu'il a réalisées et les difficultés qu'il a affrontées avec une prestance déconcertante. Attendu en mai prochain à l'Auto Expo, le Grand Cherokee s'offre une nouvelle jeunesse, qui lui permettra de découvrir de nouveaux horizons et de les faire découvrir à une clientèle qui ne peut qu'être séduite. Tout vient à point, à qui sait attendre !

par Amal Razine

VOLVO**XC60**

Cure de jeunesse

Dévoilé au dernier Salon de Genève, le nouveau Volvo XC60, qui demeure incontestablement le best-seller de la marque suédoise, vient de bénéficier de son restylage de mi-carrière. Au menu, un design plus viril, un équipement enrichi et de nouvelles motorisations plus efficaces. Ce nouvel opus sera bientôt disponible chez l'importateur local de la marque, Scandinavian Auto Maroc.





l'ête de gondole de la marque suédoise sur le plan commercial, le Volvo XC 60 s'est offert récemment un subtil lifting, faisant de lui une des attractions du stand de la marque suédoise au dernier Salon de Genève. Esthétiquement, le cru 2014 se montre clairement plus viril à la faveur d'une face avant qui troque ses doubles optiques pour une nouvelle signature lumineuse de jour verticale (LED) que l'on retrouve sur la V40 en finition R-Design ou encore sur la Cross Country. Le 4X4 suédois gagne également en prestance, grâce à un nouveau dessin de capot qui lui donne fière allure et large silhouette. La partie arrière quant à elle évolue moins. Elle conserve l'un des atouts stylistiques de la marque, à savoir ses feux verticaux et arqués. Le travail s'est porté sur les sorties d'échappement, qui disposent désormais d'une forme rectangulaire.

À l'intérieur, le XC60 se montre toujours accueillant. Ce millésime inaugure même des nouveaux sièges sport, qui procurent un bon maintien, ainsi que des entourages d'ouïes de ventilation et de commandes d'éclairage désormais en métal satiné. Il y a lieu de noter

le nouveau combiné d'instruments digital, un procédé apparu sur les V40 et qui fait appel à un affichage LCD à matrice active TFT, permettant de varier l'affichage en fonction des envies ou des besoins. Le conducteur peut ainsi choisir entre trois thèmes graphiques: Élégance, Éco et Performance. Le thème Éco se différencie par son fond d'éclairage vert et affiche un éco-mètre et les valeurs de consommation instantanée et totale, gratifiant par la même occasion le conducteur d'un voyant vert attestant de sa conduite écologique.

Au niveau équipement, un système multimédia baptisé Sensus Connected Touch avec écran tactile de 7 pouces et connexion à Internet fait également son arrivée pour le plus grand bonheur des geeks. Il offre

Cylindrée : 2.4L 5cyl. inj. directe turbo
 Puissance : 163ch - 4000tr/min
 Couple : 420 Nm - 1500tr/min
 Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1732 kg
 Dimension : 4.63/1.90/1.72 (L/l/h)
 Réservoir : 70 l
 Volume coffre : 490 - 1450 l
 Pneumatique : 235/65 R 17

Performances globales

Vitesse max : 190 km/h
 0 à 100 : 10.9 s
 Consommation : 5.6/8.9/6.8 l/100
 Autonomie : 854 km

de nombreuses prestations : service cloud intégré, navigation optimisée avec cartographie 3D, recherche locale et fonction Send-to-car, option télématique 3G avec point d'accès Wi-Fi, radio internet et streaming musical via Bluetooth....

Faisant toujours l'originalité de Volvo par rapport à la concurrence, la console centrale flottante légèrement orientée vers le conducteur brille par son ergonomie, tout en octroyant une sensation d'espace supplémentaire. Parlant justement d'espace, ce dernier est également un des points forts du nouveau XC 60. Son habitabilité généreuse permet en effet d'envisager sereinement des voyages avec la famille. La capacité de chargement, elle, est à l'avenant avec un coffre offrant de 490 à 1.450 litres.

Le XC60 fait par ailleurs le plein de technologies de sécurité et de confort, avec l'incontournable freinage d'urgence avec détection des piétons (City Safety), l'alerte de franchissement de ligne, les phares automatiques (le passage feux de route et pleins phares s'effectue automatiquement), le volant chauffant... Mais la grande nouveauté demeure l'extension de la détection des piétons aux cyclistes. Grâce à un ensemble de capteurs qui balaient la zone située devant le véhicule, si un cycliste roulait dans la même direction fait un écart devant la voiture qui s'approche de lui par l'arrière et rend la collision imminente, une alerte se déclenche instantanément, accompagnée d'un freinage à pleine puissance.

Sous le capot, le constructeur suédois propose une nouvelle gamme de motorisations « Drive-E », qui consomme et pollue moins. L'offre en essence consiste en un six cylindres turbo T6 de 306 ch, un cinq cylindres T5 de 245 ch tandis qu'en diesel, on aura droit à un quatre pattes suralimenté de 181 ch. Ils sont accouplés à une nouvelle boîte automatique à huit rapports. Baptisée « Geartronic », elle offre pour la première fois un mode séquentiel avec palettes au volant. Seul, le D4 peut recevoir la boîte manuelle à six rapports. Ce bloc frugal grâce à un système d'injection

innovant baptisé i-Art (un capteur de pression par injecteur) vient s'ajouter au cinq cylindres diesel de 215 ch (D5) qui demeure au catalogue pour ceux qui cherchent plus de dynamisme : 8,3 secondes pour atteindre les 100 km/h départ arrêté, pour une vitesse maximum de 205 km/h.

Au chapitre comportement routier, le nouvel opus démocratise le contrôle en virage CTC (Corner Traction Control) qui est désormais fourni en série. En accélération en sortie de virage, ce dispositif de

vectorisation du couple pallie toute velléité de sous-virage en appliquant à la roue motrice intérieure un freinage précisément dosé et en transmettant à la roue motrice extérieure un couple supérieur.

Avec la transmission intégrale, le nouveau XC60 devient plus performant sur tous types de revêtement et par tous les temps. Dans cette configuration, le SUV suédois offre de série le système de contrôle en descente HDC, qui augmente encore les capacités du véhicule sur les pentes abruptes.



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

ANDREAS SCHWARZ

GEMBALLA

LE TUNER DE L'EXTRÊME

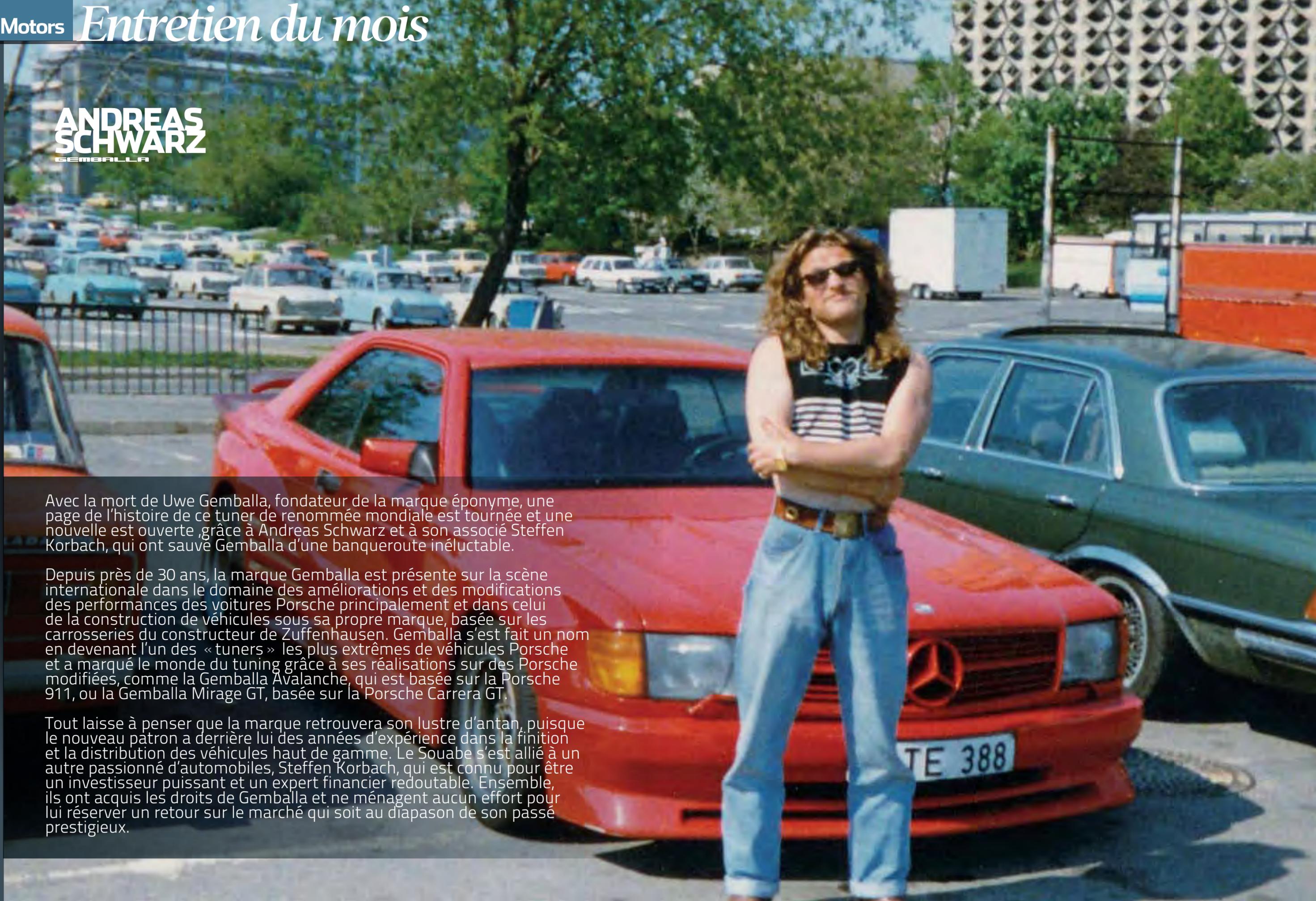


**ANDREAS
SCHWARZ**
GEMBALLA

Avec la mort de Uwe Gemballa, fondateur de la marque éponyme, une page de l'histoire de ce tuner de renommée mondiale est tournée et une nouvelle est ouverte, grâce à Andreas Schwarz et à son associé Steffen Korbach, qui ont sauvé Gemballa d'une banqueroute inéluctable.

Depuis près de 30 ans, la marque Gemballa est présente sur la scène internationale dans le domaine des améliorations et des modifications des performances des voitures Porsche principalement et dans celui de la construction de véhicules sous sa propre marque, basée sur les carrosseries du constructeur de Zuffenhausen. Gemballa s'est fait un nom en devenant l'un des « tuners » les plus extrêmes de véhicules Porsche et a marqué le monde du tuning grâce à ses réalisations sur des Porsche modifiées, comme la Gemballa Avalanche, qui est basée sur la Porsche 911, ou la Gemballa Mirage GT, basée sur la Porsche Carrera GT.

Tout laisse à penser que la marque retrouvera son lustre d'antan, puisque le nouveau patron a derrière lui des années d'expérience dans la finition et la distribution des véhicules haut de gamme. Le Souabe s'est allié à un autre passionné d'automobiles, Steffen Korbach, qui est connu pour être un investisseur puissant et un expert financier redoutable. Ensemble, ils ont acquis les droits de Gemballa et ne ménagent aucun effort pour lui réserver un retour sur le marché qui soit au diapason de son passé prestigieux.



**ANDREAS
SCHWARZ**
GEMBALLA



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

Oui, à l'âge de 16 ans j'ai eu ma première voiture: une Alfa Romeo. À l'âge de 18 ans, quand j'ai reçu le permis de conduire, une BMW d'une puissance de 105 chevaux était déjà ma troisième voiture. Un an plus tard, j'ai acheté ma première Porsche 911 2.7 litres, avec mon propre argent.

Qu'en est-il de votre travail de finition et de vente de véhicules haut de gamme?

J'ai travaillé dans le domaine des véhicules de luxe depuis de nombreuses années et je prends toujours du plaisir à chaque fois qu'une voiture est prête pour une livraison au client. J'insiste toujours à faire le contrôle final de la voiture avant qu'elle ne soit livrée.

Vous avez toujours été fasciné par les produits de Gemballa et vous avez été touché par le sort de Uwe Gemballa. Pourquoi?

Je n'ai rencontré Uwe Gemballa qu'une seule fois. Je n'ai aucune explication concluante pourquoi j'ai aimé

ses créations mais il est indéniable qu'elles étaient célèbres et sont encore connues dans le monde entier.

Quelles sont les voitures Gemballa qui vous fascinaient le plus?

Il n'y a pas une seule voiture qui me fascine, c'est plutôt la somme de toutes les caractéristiques. En d'autres termes, j'apprécie la conception, la performance, la qualité, l'individualité et l'unicité des véhicules Gemballa conjuguées à la notoriété d'une marque forte de près de 30 ans d'expérience dans le tuning.

Quelle est votre motivation pour faire revenir Gemballa sur le marché?

La marque Gemballa n'a jamais disparu. La société a dû subir une réorganisation, mais la marque est toujours l'une des plus électrisantes dans le tuning et le marché de la personnalisation dans le monde. Gemballa est l'un des noms les plus anciens et les plus connus quand il s'agit de la production de voitures très exclusives. Donc, la société recèle un énorme potentiel dans l'individualisation de voitures. Avec une entreprise



ANDREAS SCHWARZ

GEMBALLA

complètement nouvelle et un investissement de plusieurs millions, nous nous dirigeons maintenant vers un avenir plein de succès. En plus des droits associés au nom de la société, nous avons également acquis certains actifs et nous avons démarré avec 22 employés. Nous prévoyons de prolonger la ligne de design Gemballa en nous inspirant des modèles plus anciens. Nous avons commencé par travailler sur différents concepts pour la Porsche Panamera et la nouvelle Porsche Cayenne, entre autres.

Le savoir-faire en termes de financement fourni par mon associé Korbach comme investisseur devrait également permettre à la société d'accéder au marché des capitaux plus facilement à l'avenir.

Quels sont les principaux projets sur lesquels vous avez travaillé?

Les deux dernières années ont été très chargées pour notre département de développement. On pourrait les décrire comme une sorte de marathon. Nous avons développé de grands projets : la Mistrale, qui offre désormais plusieurs niveaux de puissance, s'échelonnant de 610 ch à 700 ch et la Tornade, qui donne le choix entre un premier modèle fort de 580 ch et un kit moteur encore plus performant qui permet de développer quelques 700 ch pour plus de 1.000 Nm de couple, sans oublier nos kits aérodynamiques GT pour la Porsche 991 ou la McLaren Spider.

En ce moment, notre axe de développement est la remplaçante de la Mirage GT, basée sur la Porsche 918 qui n'a pas encore vu le jour et la nouvelle Avalanche, basée sur la nouvelle Porsche 911 Turbo et bien sûr, nous avons encore plus de produits en développement, tels que les roues forgées, des kits aérodynamiques et de nouveaux concepts d'intérieur. Chez Gemballa, on ne cesse pas d'innover.

Nos voitures ont toujours été parmi les plus rapides de leur genre, de sorte que les améliorations apportées au moteur et à l'échappement tendent à maximiser le potentiel inhérent aux moteurs de base. Viser le sommet, mais ne pas aller plus haut, est le mot d'ordre à Gemballa, car l'accent est mis également sur la fiabilité à long terme. Par conséquent, les ingénieurs testent chaque moteur par rapport aux valeurs de



référence imprimées dans la brochure. Le client reçoit alors une attestation de sa puissance officielle.

Est-il vrai que l'objectif principal de tout cela est la mise en place à long terme de la marque Gemballa en tant que constructeur?

Depuis 1985 Gemballa a le statut d'un fabricant automobile officiel et la société actuelle Gemballa GMBH jouit également de ce statut. Nous avons deux secteurs d'activité au sein de l'entreprise. D'un côté, nos voitures de production (conversions complètes comme la Mistrale ou la Tornade), qui sont livrées en tant que voitures Gemballa, avec l'emblème sur le capot. Le second domaine sont les packages d'individualisation que nous offrons pour le raffinement de Porsche et McLaren. Ces packages se composent de roues, kits aérodynamiques ou de nouveaux aménagements intérieurs, etc. Nous voyons un énorme potentiel dans ce domaine, qui doit être exploité. La stratégie à long terme de l'entreprise est bien sûr la fabrication de nos voitures à production limitée, mais également la mise en place de nos programmes d'individualisation dans les nouveaux marchés où nous ne sommes pas encore bien représentés.

Actuellement, nous investissons temps et argent dans le renforcement du réseau de distribution de la marque et nous n'allons accueillir favorablement que les partenaires qui peuvent fournir des services à la clientèle au plus haut niveau. En bref, je suis à la recherche de gens qui ne

ANDREAS SCHWARZ

GEMBALLA

parlent pas seulement de légendes, mais qui peuvent les vivre et les respirer aussi. Pour bien comprendre nos voitures uniques, il faut non seulement les approcher avec les yeux, mais sentir aussi la façon de les conduire.

L'objectif final est de voir dans un avenir proche des créations automobiles de Gemballa avec une bouffée d'air frais pour la marque et des activités commerciales fiables. La salle d'exposition de Leonberg est maintenant ouverte aux clients et à toutes les parties intéressées.

Gemballa a créé sa division de course appelée Gemballa Racing en 2011, en faisant appel à la McLaren MP4-12C GT3 au lieu de Porsche? Pourquoi ce changement?

L'équipe Gemballa Racing est une société entièrement à part et n'a rien à voir avec Gemballa. Nous avons donné notre nom de marque pour le projet visant à promouvoir notre programme de personnalisation de la McLaren MP4-12C. Il était important pour nous que Porsche ne participe pas à la course, parce que les attentes auraient été trop élevées pour une équipe jeune et nouvelle. Le nom Gemballa a une solide réputation quand il s'agit de la mise au point des voitures Porsche. Cependant, pour promouvoir davantage notre nouveau programme de Tuning McLaren, la décision a été prise en faveur de la McLaren GT3.

Quels sont vos projets futurs?

Nous avons beaucoup de bonnes idées, mais nous avons mis l'accent sur les développements à venir tels que mentionnés précédemment. Le plus important est que le marché est prometteur et qu'il y aura toujours des modèles d'automobile dans l'avenir qui peuvent être achetés pour des montants à six chiffres. Avec le vent dans les voiles et les transactions fiables, les acheteurs potentiels devraient être trouvés dans le monde entier. Mais le marché des pièces de rechange pourrait également attirer un plus large public vers nos produits. Et qui sait quels types de voiture seront badgés du prestigieux nom de Gemballa dans le futur.

Êtes-vous un collectionneur de voitures ?

Laissez-moi vous dire ceci : j'ai juste une petite collection, qui est certainement encore extensible. En



plus d'un roadster SLR, une Range Rover SK 40 et une Maybach sont encore à venir. Et bien sûr, il y aura plus de véhicules Gemballa dans ma collection aussi.

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

C'est une question très difficile. Mais il y a certainement quatre véhicules de légende appartenant à cette catégorie : la Bugatti Type 57 SC Atlantic de 1937, dont seuls trois exemplaires existent actuellement dans le monde, la Talbot-Lago T150 CSS de 1939, dont il ne reste aujourd'hui encore que 14 coupés. La plupart d'entre eux sont parfaitement restaurés et changent de main à l'occasion de ventes aux enchères de véhicules classiques. Il y a aussi la Speedster Boattail 851 de 1935 et la Mercedes-Benz 540K Special Roadster de 1935.

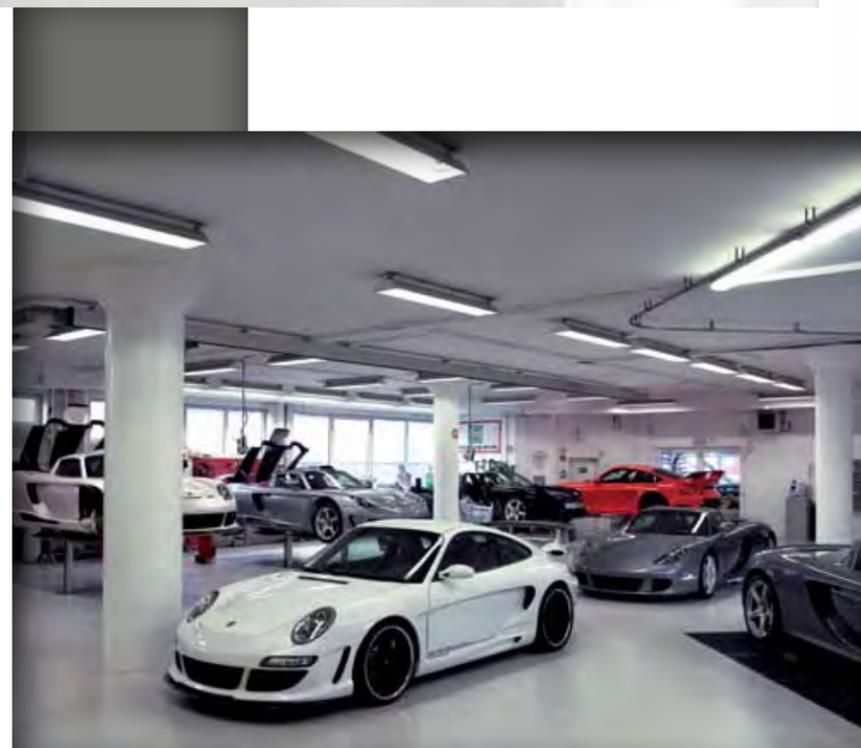
Vous êtes plutôt coupé ou berline?

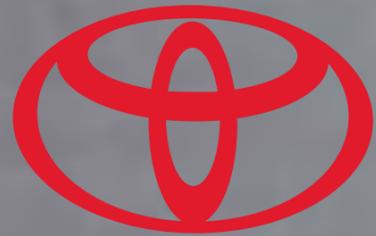
Certainement coupé, mais au quotidien, l'usage de la berline prend tout son sens.

Quels sont vos autres hobbies?

Avant, j'étais pilote de course automobile. Aujourd'hui, j'organise des championnats de sport automobile et j'agis très souvent en tant que directeur de course lors de divers événements.

J'aime aussi beaucoup le ski et j'aide ma femme à s'occuper de nos chevaux et de nos chiens. Je m'intéresse également au golf, mais malheureusement je n'ai pas le temps de le pratiquer.





TOYOTA

COROLLA

LA SAGA D'UN BEST SELLER



Première génération Toyota Corolla 1966-1970

Véritable icône de l'histoire automobile contemporaine, la Toyota Corolla a séduit depuis son lancement en 1968, plus de 40 millions de clients. Ses atouts, sa fonctionnalité, sa longévité et ses moteurs increvables. Rétrospective des différentes générations qui ont fait le succès de la compacte de Toyota.



Première génération Toyota Corolla XGA 1966-1970

Confronté à une perception négative s'agissant de la qualité de ses produits, Toyota a travaillé dur durant les années 60 pour prouver le contraire. La Corolla, avec ses petits prix a démontré que même lorsque Toyota construit une petite voiture peu chère, la qualité de fabrication n'est pas touchée.

Première génération (1968-1969)

L'extrême simplicité était au cœur de l'ingénierie de la première génération de la Corolla. Introduite en 1966 au Japon, la première Corolla affichait un empattement de 90 pouces et était déclinée en coupé deux portes, berline à quatre portes et carrosserie break à deux portes. Son moteur était un petit quatre cylindres de 1,1 litre, relié à une transmission manuelle à quatre vitesses et à un essieu arrière rigide.

La première structure monocoque de Corolla avait une suspension avant à bras, dont l'essieu arrière faisait appel à une paire de ressorts à lames. Techniquement, la japonaise était très simple, et c'est justement cette qualité qui allait en grande partie fonder sa grande popularité.

Confronté à une perception négative s'agissant de la qualité de ses produits, Toyota a travaillé dur durant les années 60 pour prouver le contraire. La Corolla, avec ses petits prix a démontré que même lorsque Toyota construit une petite voiture peu chère, la qualité de fabrication n'est pas touchée.

Deuxième génération (1970-1974)

La première génération de la Corolla ne souffrait pas d'un vice rédhibitoire, mais elle était vraiment trop petite et de faible puissance pour le goût des clients nord-américains. Le deuxième Corolla est apparu au cours de l'année 1970, avec un empattement étiré à 91,9 pouces et une puissance provenant d'une nouvelle version du quatre pattes 1,2 litres de l'OHV développant 73 ch.

Aussi faible que puisse paraître un empattement de presque deux pouces et avec des changements de forme rudimentaires, le cru de 1970 était pourtant une voiture plus confortable et plus fiable que la version de 1969 et offrait désormais une transmission automatique. Forte de ses atouts, elle est vite devenue la deuxième voiture la plus vendue de la planète.

Durant l'année 1971, la Corolla s'est bonifiée davantage, avec un moteur 1.6 litre, qui offrait la respectable puissance de 102 ch. La grille de calandre a été reconçue l'année suivante, en devenant plus tarabiscotée, sans aucun avantage esthétique. Les deux années suivantes, il y avait peu de changements, notamment l'apparition de plus grands pare-chocs et l'introduction de modèles «SR5» sportifs, avec des transmissions manuelles de cinq vitesses.

Troisième Génération (1975-1978)

Plutôt bizarrement stylisée, la Corolla de 1975 a disposé d'une section de centre augmentée dans le grillage de la calandre, renvoyant ainsi à un design plus angulaire. Cette année-là, un total de cinq modèles de la japonaise était disponible. L'entrée de gamme, une berline à deux portes alimentée par un moteur 1.2 litre, a été rejointe plus tard par une berline à quatre portes, une découvrable à deux portes et un break à cinq portes, tous alimentés par le quatre cylindres



Deuxième génération Toyota Corolla 1970-1974



Troisième génération Toyota Corolla 1974-1979

Plutôt bizarrement stylisée, la Corolla de 1975 a disposé d'une section de centre augmentée dans le grillage de la calandre, renvoyant ainsi à un design plus angulaire.

Avec un nouveau châssis, la Corolla de 1979 est une voiture plus sophistiquée et plus satisfaisante que les modèles



Quatrième génération Toyota Corolla
XGA 1979-1983

produits jusque-là. Cette génération de la Corolla a finalement renoncé à la suspension arrière avec ressort à lames, robuste mais primitive, en faveur d'un système à ressorts hélicoïdaux plus moderne.

1.6 litre. La transmission standard était manuelle à quatre vitesses, sauf pour la version la plus sportive de la gamme qui bénéficiait de cinq rapports de série. La promulgation de normes antipollution plus drastiques au milieu des années 70 a contraint la Corolla à adopter un pot catalytique pour la première fois durant l'année 1975.

L'année 1976 a enregistré l'arrivée d'une nouvelle berline avec hayon arrière à trois portes. Appelée « Liftback » par Toyota, elle avait l'air d'un break à deux portes sportif, au lieu d'une voiture à hayon traditionnelle. Le constructeur japonais avait espéré que la Liftback représente jusqu'à 30% des ventes de la Corolla aux États-Unis. Cette année a été également celle du lancement du nouveau coupé sport de la Corolla, qui a emprunté sa face avant à la Liftback. Ce coupé était également décliné dans une version très performante, destinée à un usage sportif. Il s'agissait en somme d'une alternative moins chère à la grande Celica. La face avant des berlines et des breaks a été modifiée en 1977, avec une grille de calandre plus conventionnelle.

Quatrième génération (1979-1983)

Avec un nouveau châssis, la Corolla de 1979 est une voiture plus sophistiquée et plus satisfaisante que les modèles produits jusque-là.

Cette génération de la Corolla a finalement renoncé à la suspension arrière avec ressort à lames, robuste mais primitive, en faveur d'un système à ressorts hélicoïdaux plus moderne. Le nouveau châssis monocoque affichait un plus grand empattement (94,5 pouces). Sous le capot, la Corolla quatrième du nom faisait appel à un nouveau 1.8-litre développant 75 équidés et relié à une transmission manuelle à quatre et cinq vitesses ou à une boîte automatique à trois vitesses.

Alors que les lignes de la Corolla durant les années 1980 et 1981 ne subissaient presque pas de changements, la transmission automatique a connu une modification en 1982, adoptant quatre vitesses, un rare niveau de sophistication pour une voiture économique de l'époque.

La dernière année de la vie de cette quatrième génération a été marquée par l'adoption d'un nouveau 1,6 litre, qui était à la fois plus souple et plus puissant que le précédent 1.8.

Cinquième génération (1984-1987)

Toyota a finalement succombé à la nouvelle orthodoxie à traction avant des années 80, avec l'introduction de la berline Corolla dotée de ce système en 1984. Toutefois, le Coupé SR5, la Liftback et le break ont continué à adopter le châssis à propulsion arrière de la précédente génération de la Corolla.

Techniquement, la Corolla à traction avant était tout aussi conventionnelle que la précédente. Le même moteur de 1,6 litre à SACT utilisé dans la Corolla à propulsion arrière officiait sous le capot, tandis que



Quatrième génération Toyota Corolla 1979-1983



Cinquième génération Toyota Corolla 1983-1986



Sixième génération Toyota Corolla 1986-1991



Septième génération Toyota Corolla 1991-1995

la suspension arrière faisait appel à des ressorts hélicoïdaux. L'avènement de la cinquième génération a été également le début de l'usage des moteurs diesel par la compacte nipponne.

Au milieu de l'année 1984, la Corolla Coupé et la Liftback ont bénéficié d'une nouvelle motorisation. Il s'agit d'un nouveau 1.6 double arbre à cames 16 soupapes développant 124 chevaux.

Durant les années 1985 et 1986, la gamme Corolla est restée à peu près intacte. Puis, en 1987, un nouveau coupé «FX» est introduit. Produit à l'usine NUMMI en Californie (géré par Toyota et Général Motors), ce dernier faisait appel à la motorisation 1.6 l et marquait dans la foulée le début de la production de la Corolla en Amérique du Nord.

Sixième génération (1988-1992)

Avec la refonte de 1988, le Coupé et la Liftback coupé ont été remplacés par un nouveau coupé à traction avant. Les amateurs pleuraient, mais en réalité la nouvelle Corolla coupé et la Corolla GT-S étaient beaucoup plus

raffinées et plus efficaces que leur aïeuls. Seul bémol, ces nouveaux modèles ne procuraient pas autant de plaisir.

Arborant un style plus sobre que la Corolla de cinquième génération, la berline de sixième génération est construite à la fois à l'usine NUMMI en Californie et au Japon, tandis que les coupés et les breaks étaient produits uniquement dans l'archipel.

La Corolla sixième du nom a été construite en offrant le même empattement 95,6 pouces que la précédente, mais elle était un tantinet plus large. Tous les moteurs sont des quatre cylindres à 16 soupapes. La berline, le break à traction avant et le Coupé SR5 étaient tous dotés d'une cavalerie de 90 ch, tandis que la version GT-S se montrait plus puissante, avec 115 ch sous le capot.

À partir de 1990, toutes les Corolla bénéficiaient de l'injection de carburant, et le moteur de base offrait désormais 102 ch. Pendant ce temps, la GT-S jouissait d'une hausse importante de puissance, désormais mesurée à 130 ch.



Huitième génération Toyota Corolla 1995-2000



Neuvième génération Toyota Corolla 2000-2006

L'année suivante marque l'arrêt de production des coupés. À partir de 1992, il n'était plus possible d'opter que pour la berline LE Highline, avec la boîte automatique à quatre vitesses.

Septième génération (1993-1997)

Significativement plus grande que la voiture qu'elle remplace, la septième génération est passée du statut de « sous-compacte » à celle de « compacte ». Son arrivée a sonné le glas des coupés et breaks à quatre roues motrices et a marqué la généralisation d'une suspension entièrement indépendante.

Mécaniquement, la Corolla continue de faire confiance au même moteur 1,6 l qui a fait les beaux jours de la précédente génération. Quant aux versions plus richement dotées, elles font appel à un nouveau 1,8 litre de 16 soupapes, offrant 115 chevaux. Autre nouveauté, toutes les versions sont dotées de roues de 14 pouces et de disques de freins et tambours à l'arrière, avec l'ABS offert en option.

À la fin de l'année modèle 1997, la Corolla est devenue la voiture la plus vendue de l'histoire de l'automobile, dépassant la VW Beetle.

Huitième génération (1998-2002)

La Corolla a encore progressé dans sa huitième livrée, mais elle a réussi à perdre du poids et à augmenter son autonomie, grâce à un nouveau moteur et à une transmission plus efficace. Ce gain de poids est en grande partie imputable à un tout nouveau moteur 1,8 litres en aluminium, développant 120 chevaux. Cette amélioration du rendement a induit une économie de carburant de 10 % par rapport à la génération précédente.

Commercialement, l'offre se limitait à la seule configuration berline qui offrait trois niveaux de finition. Les niveaux d'équipement sont sensiblement les mêmes que sur la génération précédente, même si l'offre de base a été enrichie de la direction assistée et de deux miroirs extérieurs. Côté sécurité de conduite, l'ABS est restée en option sur tous les modèles, et il y avait de nouveaux extras comme les airbags latéraux et d'un lecteur CD.

En 2000, Toyota a ajouté le système de distribution variable des soupapes (VVT-i) au moteur 1,8 litre, ce

En 2005, la plus puissante des versions, XRS, mettait en avant un nouveau quatre cylindres de 2,4 litres développant 158 ch et sa suspension sport. Cette année a également vu un rafraîchissement extérieur mineur, ainsi que l'apparition des rideaux gonflables latéraux et d'un contrôle de stabilité.

qui a stimulé la puissance, et contribué à la réduction des émissions. Esthétiquement, la Corolla a reçu de nouveaux feux avant et arrière. À l'intérieur, la compacte offrait une sellerie sportive, un tachymètre et un volant gainé de faux cuir.

Neuvième génération (2003-2008)

Cette neuvième génération s'est distinguée par une longueur s'élevant à 4.18 m. C'est plus court de 3 cm qu'une 307 ou qu'une Audi A3, mais c'est plus long de quatre cm qu'une Honda Civic. Le volume du coffre, lui, est de 290 litres. Côté motorisation, ce cru offrait trois blocs essence et autant de diesel, qui vont du 2.0 D4D 90 ch au 1.8 190 ch.

Peu de changements ont marqué la vie de cette Corolla. En 2005, la plus puissante des versions, XRS, mettait en avant un nouveau quatre cylindres de 2,4 litres développant 158 ch et sa suspension sport. Cette année a également vu un mineur rafraîchissement extérieur, ainsi que l'apparition des rideaux gonflables latéraux et d'un contrôle de stabilité.

Dixième génération (2009-2013)

La Toyota Corolla de dixième génération a été introduite en 2009, offrant des changements évolutifs par rapport à la précédente. Toyota a maintenu le cap avec sa berline économe, n'inaugurant aucune révolution en termes de style, mais offrant une largeur supplémentaire, notamment au niveau des hanches. Sous le capot, le moteur quatre cylindres de 1,8 litre a obtenu un coup de fouet avec une puissance poussée à 132 ch. Ce dernier est accouplé à une boîte manuelle à cinq vitesses de série ou une automatique à quatre vitesses optionnelle. La gamme est enrichie par une version plus sportive, XRS, offrant un design plus agressif et plus de puissance, à travers un quatre cylindres de 2,4 litres. L'offre en diesel est, pour sa part, suffisamment riche avec un 1,6 l de 90 ch, et deux blocs cubant 2,0 l et offrant 115 et 126 ch.

Véritable succès commercial planétaire, la Corolla a permis à Toyota de se faire connaître, même dans les régions les plus enclavées et les contrées les plus éloignées. Devenu presque une religion, cette compacte nipponne a permis à une large frange de la population mondiale, surtout dans les pays émergents, d'accéder à l'automobile. Cette saga à succès se poursuit, puisque le constructeur vient de lancer une génération plus sophistiquée de sa célèbre compacte.

Véritable succès commercial planétaire, la Corolla a permis à Toyota de se faire connaître, même dans les régions les plus enclavées et les contrées les plus éloignées.



Toyota Corolla 2014



TOYOTA

Soirée Corolla



Mr Achraf Hejjaji, Mr Nazih Bouayed, Mr Adil Bennani, Mr Shinichi Yasui, Mr Kousouki Nagamatsu et Mr Hatim Zinaoui.





KTM

DUKE 390

La famille des roadsters KTM Duke ne cesse de s'agrandir et, cette fois, le constructeur autrichien nous dévoile une KTM 390 Duke destinée en premier lieu aux débutants qui n'ont pas envie pour autant, de s'ennuyer à moto... Avec 44 chevaux pour 139 kg à sec et un châssis bien sportif, les trajets quotidiens ne devraient pas engendrer la mélancolie sur cette 390.

La Duke a encore fait des petits. Après la 690, la 125, la 200 cm³, voilà que KTM nous propose une nouvelle mini duchesse en flacon de 390 cm³, ou 373,2 cm³ plus exactement.

Avec la Duke 390, KTM fera de l'œil cette fois aux détenteurs du nouveau permis moto A2 européen ou à ceux qui ont plus d'expérience et ne souhaitent pas se tourner vers une 600 cm³ et plus, trop onéreuse à l'achat. Ainsi, la KTM 390 Duke reprend les grandes lignes techniques des modèles 125, 200 voire 690 du même nom. Le monocylindre refroidi par eau dispose toutefois d'une injection électronique Bosch.

La KTM 390 Duke est également moins complexe au niveau du moteur, abandonnant l'embrayage à glissement limité ou l'accélérateur électronique. Le moteur de la Duke 390 reste plus proche techniquement des modèles 125 et 200 cm³ que du 690 cm³. Côté performances, cette moto délivre 44 chevaux à 9.500 tr/min pour un couple de 3,5 N.m à 7.250 tr/min. Les régimes atteints sont assez élevés, mais il fallait s'y attendre de la part d'un monocylindre à vocation sportive.

La partie cycle reste quand même très proche des KTM Duke 125 et 200 cm³. Le cadre peint en orange reprend le dessin, mais KTM annonce l'avoir renforcé pour l'adapter aux performances plus élevées de la 390. La boucle arrière reste fidèle à l'acier, contrairement à la 690 Duke et à sa boucle en aluminium. Les côtes de géométrie sont presque similaires à celles des autres Duke, et l'empattement est toujours très court : 1 367 mm sur la Duke 390. Le freinage, toujours confié à un unique disque de frein par roue, adopte l'ABS. Il s'agit toujours d'une unité Bosch à double canaux, mais il se montre moins complexe que le système Bosch M9+ de la Duke 690. KTM ayant évidemment cherché à limiter les coûts de production.

Comme les 125 et 200 Duke, cette 390 a du sang indien qui coule dans ses durits : ce petit roadster sportif est en effet intégralement assemblé en Inde dans une usine du partenaire et actionnaire de KTM, Bajaj.

Néanmoins, la conception et le développement de la moto est 100% d'origine KTM : la 390 Duke n'a donc rien d'une poussive entrée de gamme « exotique », mais fait au contraire honneur à la culture maison. Fidèle à la devise « Ready to Race », la belle comporte ainsi des périphériques haut de gamme et des solutions mécaniques avancées.

Disponible uniquement en noir, orange et blanc, seul son cadre treillis teint en orange la distingue de ses consœurs. Cette coloration lui va divinement bien, puisqu'elle renvoie aux séries R du constructeur autrichien.

LONGINES



Avigation Oversize Crown

Longines poursuit le développement de ses montres, rendant hommage à son riche passé horloger, s'inspirant cette fois d'un modèle des années 20...

Inspirée d'un modèle Longines des années 1920, The Longines Avigation Oversize Crown arbore plus d'une caractéristique qui saura charmer le passionné d'aviation ou l'amateur de garde-temps à l'esthétique racée.

Cette montre d'aviateur, à porter de préférence au poignet droit, compte-tenu de l'imposante couronne de remontoir, affiche une taille contemporaine avec son diamètre de 41 mm, mais revendique clairement son aspect rétro, avec son cadran noir à chiffres blancs et ses aiguilles en poire, dorées et luminescentes, qui facilitent la lecture de l'heure dans la pénombre du cockpit... Chaque pièce est par ailleurs numérotée.

La lunette indexée tournante bidirectionnelle permet au pilote de fixer des repères temporels. Les cannelures qui l'ornent assurent une meilleure prise lorsqu'elle est actionnée. Le surdimensionnement de la partie comprenant la tige de remontoir et la couronne,



produisant l'éloignement de cette dernière du reste de la montre, permet quant à lui aux doigts gantés des pilotes de ne pas être gênés lors de l'utilisation de la lunette.

Cette lunette permettait notamment d'enregistrer des données temporelles lorsque les chronographes se faisaient encore rares, mais également de retenir l'heure d'événements importants lors de missions ou, aujourd'hui comme hier, de rendez-vous.

Si cette pièce conserve les lignes extérieures directrices de la montre originelle, elle est aujourd'hui équipée de mouvements mécaniques à remontage automatique et déclinée en trois versions, en acier inoxydable. Ainsi, à la version simple (heure, minute, seconde, date) s'en ajoutent deux autres, l'une indiquant un deuxième fuseau horaire et une troisième constituant un chronographe mono-poussoir, équipé de l'exclusif mouvement de roue à colonnes L788, la plus séduisante, incontestablement...

50 ans du bateau Muscadet

Le Muscadet fêtait les 50 ans à Lorient ces 14 et 15 septembre. Plus de 50 skippers professionnels, venus de la Coupe de l'America, de la voile olympique ou du Vendée Globe, ont répondu présent.

Il n'a été ni le plus racé ni le plus rapide, mais certainement le plus populaire : le Muscadet, ce petit voilier révolutionnaire surnommé la « 2CV des mers » pour avoir démocratisé la plaisance, La fine fleur de la course au large française, de Jean-Pierre Dick à Roland Jourdain en passant par Bertrand de Broc et Eugène Riguidel, était à la barre pour deux jours de régates d'anniversaire rassemblant une centaine d'esquifs bariolés à Lorient. La première unité de ce petit croiseur de 6,5 mètres, dessinée par Philippe Harlé, est sortie des chantiers Aubin en 1963. 350 Muscadet ont été recensés dans le monde entier, même si la majeure partie de la flotte se trouve en Bretagne, principalement du côté de

Saint-Malo, une centaine d'entre eux font partie de l'Association des propriétaires de Muscadet (APM). Une quarantaine d'entre eux naviguent. Fondée en 1987, l'APM, basée aujourd'hui à Rennes, a pour but de réunir les propriétaires de Muscadet et leurs équipiers et d'organiser des manifestations regroupant ses adhérents. Le circuit compte aujourd'hui une douzaine d'épreuves, dont Le National Muscadet, en juillet dernier à La Rochelle, et ce Rendez-Vous de Lorient. Pour fêter les 50 ans de leur bateau, les Muscadétistes ont invité les skippers pro à une régata festive les 14 et 15 septembre 2013 au port de Lorient BSM. Les skippers de la Volvo Ocean Race, de la Course de l'Aurore et du Figaro, de l'Admiral's Cup, du Vendée

Globe, des Transats et Mini-Transats, de la Coupe America ou encore des Jeux olympiques ont répondu présent. Devenu un mythe, le Muscadet, qui n'est plus fabriqué aujourd'hui, a vu des générations de marins naviguer à son bord ; grâce à la qualité des rénovations dont il a fait l'objet. Véritable bête de course, il se prête parfaitement à la régata au large des côtes. Cette course événement s'est révélée être un immense succès. Et pour cause, l'alchimie entre fidèles propriétaires, glorieux anciens, stars actuelles, et champions de demain a fonctionné à merveille, pour donner lieu à deux jours de navigation qui resteront dans les annales. Au total, cinq belles manches ont été disputées !

Devenu un mythe, le Muscadet, qui n'est plus fabriqué aujourd'hui, a vu des générations de marins naviguer à son bord, grâce à la qualité des rénovations dont il a fait l'objet.

Cigare

par Antoine Delmas



H. Upmann Connoisseur N°1 Robusto

Le cigare H. Upmann Connoisseur n°1 fait partie des grands classiques du havane. Ce cigare a été lancé en l'an 1844 et cette marque était présentée sans la bague H. Upmann sur le cigare, qui a été ajoutée en 2005.

H. Upmann est une marque haut de gamme, fondée en 1840 par les frères Upmann (Hermann et August) passionnés de cigares, à tel point qu'ils ont déménagé à La Havane pour dans un premier temps exporter des cigares en Europe. C'est en 1844 qu'ils décident d'investir dans une fabrique et de lancer leur propre ligne de cigares.

Les frères sont également connus pour avoir révolutionné le packaging des cigares. Ils ont effet inventé la boîte de cigares en cèdre, pour faciliter la conservation et le transport. Ils en ont profité pour l'utiliser en tant que support publicitaire, en y apposant la marque, ainsi que les différentes distinctions gagnées lors de concours. Malheureusement la fabrique et la bank Upmann ont fait faillite en 1922. La marque a changé ensuite plusieurs fois de propriétaires, pour être finalement rachetée par la Famille Menendez en 1937, qui a restructuré l'usine pour y fabriquer les

*Les frères Upmann
ont inventé la
boîte de cigares
en cèdre, pour
faciliter la
conservation et
le transport et
révolutionné le
packaging.*



meilleurs cigares Montecristo, à côté des H. Upmann. Le H. Upmann Connoisseur n°1 est un robusto avec une cape souple assez « rustique », mais bien roulée. La bague est simple, mais le format donne tout de suite confiance. Il est suffisant avec ses 127x19.05mm, qui équivalent à une heure de plaisir ! Cet Hermoso n4° de H. Upmann fera des heureux. Si la vitole n'est pas spectaculaire au niveau de son look, la dégustation ne pourra pas vous laisser indifférent. C'est une vitole goûteuse, avec une fumée généreuse. De caractère plutôt léger, cette pièce a néanmoins de la verve et une palette aromatique complexe. En l'ouvrant, on découvre un tirage parfait, les premières bouffées sont grasses et gourmandes à la fois. J'aime quand les vitoles donnent le meilleur d'elles-mêmes,

sans trop nous faire attendre. Ce cigare démarre tel un dominicain, doux et savoureux, avec des saveurs noisettes au 1er tiers. Arrivé au 2e tiers, le cigare prend un virage gustatif plus corsé, avec des notes poivrées et roboratives (cuir, suint, café). Il offre tout ce que l'on peut attendre d'un pur cubain. Le final garde un bon niveau gustatif, malgré la puissance engagée. Le 3e tiers est magistral, avec un bon rapport puissance/saveurs, qui permet d'en apprécier le potentiel. Attention tout de même au débutant qui pourrait souffrir sur ce final très rassasiant. Le cigare évolue en puissance du début à la fin de la dégustation. H. Upmann Connoisseur No.1 est vendu en cabinet de 25 cigares.

par Hicham Rehane

SAMSUNG

Galaxy Note 3 Gear

On a vu récemment l'écran de la phablette Galaxy Note 3. Sa taille serait de 5,7 pouces. La Galaxy Note nouvelle génération serait dotée d'un écran plus grand pourtant les dimensions de la phablette resteraient elle identique!

La Galaxy Note 3 devrait être déclinée en deux versions avec des processeurs différents.

Le Galaxy Note 3 compatible LTE / 4G sera équipé du processeur Qualcomm Snapdragon 800 cadencé à 2,3 Ghz avec un processeur graphique Adreno 330 et 3 Go de RAM.

L'autre modèle Galaxy Note 3 compatible 3G embarquera un processeur maison Samsung Exynos 5420 avec une puce graphique ARM Mali-T628 MP6 et 3Go de RAM.

La Galaxy Gear sera connectée avec les smartphones. Il s'agit d'une nouvelle catégorie de produits qui va enrichir l'expérience des utilisateurs à plusieurs niveaux.

La Galaxy Gear fonctionnera sous Android et permettra de passer des appels, gérer ses emails et peut être même naviguer sur internet.



Bentley Handbag Collection

Bentley a profité de la Monterey Car Week et du très chic concours d'Elegance de Pebble Beach pour présenter la Mulsanne Le Mans Edition, mais pas seulement... Le constructeur britannique, qui ne rate jamais une bonne occasion de commercialiser de nouveaux produits dérivés, a aussi annoncé lors du cosu rassemblement californien le prochain lancement d'une nouvelle collection de sacs à main. Une manière comme une autre d'appâter la riche clientèle féminine. Cette nouvelle gamme de produits, conçue par Daniele Ceccomori, designer en chef de Bentley, et par le concepteur de sac en cuir de luxe Vincent du Sartel,

comprend deux modèles distincts: Le Barnato, en hommage à Diana Barnato, aviatrice anglaise et fille de l'un des mythiques « Bentley Boys », et le Continental, en référence bien sûr au modèle de la firme de Crewe. Élégants et tout de cuir vêtus, ces objets contiennent, comble du luxe, une plaque d'identification pour souligner leur exclusivité.



Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DE SAKHIR QATAR

Situé près de Manama, le circuit de Sakhir est sorti du sable après 16 mois de travaux. C'est un projet national initié par la dynastie royale au pouvoir. Le tracé a été créé par l'architecte allemand Hermann Tilke, qui est à l'origine de tous les circuits récents.





Le circuit international de Sakhir est le circuit inaugural du premier Grand Prix de Bahreïn de Formule 1 en 2004. Il a été conçu, comme les nouveaux circuits de Shanghai et de Sepang, par l'architecte allemand Hermann Tilke. Dans sa première configuration, Sakhir se caractérise par une succession de courtes lignes droites et de virages lents. Les grandes courbes rapides, qui rendent la course automobile surprenante en mettant en avant les qualités de pilotage des concurrents, sont absentes.

La construction du circuit de Sakhir était un objectif national pour l'émirat de Bahreïn, initié par le Prince Shaikh Salman bin Hamad Al Khalifa, fervent supporter de sports mécaniques et président honorifique de la Bahreïn Motor Federation. Les organisateurs de la course, inquiets que le circuit ne soit pas terminé à temps, ont demandé que l'ouverture soit reportée d'une année, à la saison 2005. Cette demande fut refusée par Bernie Ecclestone et le Grand Prix 2004 s'y est tenu, même si le circuit n'était pas entièrement achevé !

Petit inconvénient, le sable ! Il règne en maître dans la région et celui-ci perturbe le bon fonctionnement des monoplaces. Par contre, le risque de pluie est lui très peu élevé, même si pour la première édition de ce Grand Prix en 2004 il y a eu une averse la veille.

En 2010, le circuit accueille la manche inaugurale de la

saison 2010 de Formule 1. Il n'est plus le même... En effet, la course se déroule sur le grand développement initialement réservé aux épreuves d'endurance. Une section supplémentaire fait passer le développement de 5,411 à 6,299 km. Cette portion de 888 mètres se situe entre les anciens virages no 4 et no 5, et comporte 9 virages supplémentaires, ce qui porte le total à 24 courbes. Le circuit bahreïni devient ainsi le deuxième plus long du calendrier après celui de Spa-Francorchamps. Cette portion finalement jugée sans intérêt, la direction du circuit de Sakhir annonce le 16 août 2010 un retour au tracé original dès 2011.

Mis à part ces activités sportives, le circuit offre aux fanatiques de courses automobiles différentes activités, tels que l'« autocross », compétition automobile qui consiste en des courses automobiles organisées sur des circuits de terre.

Les Drag nights, avec les propres motos ou voitures des participants, pour vivre une expérience inoubliable sur le circuit, sont une vraie bouffée d'adrénaline pour les amateurs de sensations fortes !

Le Président du circuit, Zayed Al Zayani, a annoncé, le 8 septembre 2013, que le Grand Prix automobile de Bahreïn 2014 pourrait être en partie nocturne, afin de célébrer en grande pompe le dixième anniversaire de l'épreuve.



La construction du circuit de Sakhir était un objectif national pour l'émirat de Bahreïn, initié par le Prince Shaikh Salman bin Hamad Al Khalifa, fervent supporter de sports mécaniques et président honorifique de la Bahreïn Motor Federation.



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 allée 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 et toujours à la peinture pour améliorer son propre style et garder vivante sa passion pour la course automobile et de l'art.



FERRARI 412P 1967
ORIGINAL PAINTING - acrylic on fine canvas

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



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



Samsung
GALAXY Note 3 + Gear DESIGN YOUR LIFE

LE **DESIGN** A ENFIN LA PLACE QU'IL MÉRITE



* Un financement à taux 7,5% HT avec assurances D et Perte Totale. Avec un apport à partir de 0%, des frais de dossiers de 0% et sur une durée de 12-84 mois. Offre réservée aux particuliers validés du 1 octobre au 31 décembre 2013. Offre sous réserve d'acceptation de votre dossier par RC Finance Maroc 44, boulevard Khalid Ibnou el Caad, Casablanca.

Photo non contractuelle.

VOTRE NOUVELLE CLIO AVEC OU **SANS APPORT***



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

- Moteur diesel dCi 4,3L/100Km
- 5 étoiles Euro NCAP
- Système multimédia R-LINK
- Prix à partir de 129 900 Dhs TTC en version essence.

DRIVE THE CHANGE

