

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

YVES LOUBET À FOND LA PASSION



BMW
i8

Proto pour public averti

Porsche
Cayenne Platinum

Finition ultime

Audi
S5

Sportivité maîtrisée

Maserati
MC 12

La reine des circuits GT

p.32

p.44

p.50

p.68



Jeep avec



JEEP® COMPASS, VIVEZ LA VILLE AUTREMENT



Jeep Compass

Le nouveau Jeep Compass se libère de toutes les conventions pour devenir un SUV qui porte l'ADN de l'authentique Jeep et qui performe avec élégance et efficacité pour répondre parfaitement au style de vie urbain.

Vivez l'aventure urbaine au volant du plus citadin des SUVs.

Jeep est une marque de Chrysler Group LLC.

Retrouvez-nous sur  

Jeep®

CASABLANCA : SHOWROOM ITALCAR MÂARIF - ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI - TÉL. : 05 22 77 83 50 / 90.

EL JADIDA : JORF LASFAR AUTOMOBILE - IMMEUBLE ABOU EL FARAJ, ROUTE DE MARRAKECH - TÉL. : 05 23 34 05 32.

AGADIR : FENIE BROSSETTE - 46, BAB AL MADINA - TÉL. : 05 28 32 25 81 / 82.

Édito



Ahmed Kseibati

Cru exceptionnel

En ces temps de crise nationale et internationale, il y a des secteurs qui ne semblent pas trop touchés et le marché de l'automobile de collection est l'un de ces créneaux, qui n'arrête pas de croître et de réaliser des chiffres faramineux.

Ce mois de février spécialement s'avère haut en couleur pour les millionnaires passionnés d'automobiles anciennes. Puisque ce ne sont pas moins de quatre ventes aux enchères qui se sont déroulées presque en même temps à Paris, dans le cadre du Salon Rétromobile.

Alors qu'Artcurial Motors a réalisé deux sessions de vente le vendredi 7 et le samedi 8 dans l'enceinte du Salon totalisant un record de plus de 25 millions d'euros, Bonhams a ouvert sa propre vacation au Grand Palais pour une vente spéciale moto de collection et qui dépassa le millions d'euro ; le 5 février RM Auctions, célèbre maison américaine détentrice de plusieurs records de vente ces dernières années, a tenu aussi sa toute première session parisienne, jour d'ouverture de Rétromobile, place Vauban, avec un record de plus de 26 millions d'euros !
Le total de toutes ces 4 jours de ventes exceptionnelles s'élève à plus de 52 millions d'euros !

Oui, la voiture de collection est une valeur refuge, à condition qu'elle réponde à des critères spécifiques, que seuls les experts et les connaisseurs avertis sauront apprécier à leur juste valeur.

Bonne lectures Gentlemen.

Sommaire

08 Motors

- 08>10 **L'actu En bref Nationales** par Youssef Bennour
12>16 **L'actu En bref Internationales** par Amal Razine
18>23 **Actu Evènement Retromobile 2014** par Ahmed Kseibati
24>25 **Actu Evènement Lancement A3 Berline** par Ahmed Kseibati
26>30 **AutoConcept Spyker B6 Venator Spyder Concept** par Youssef Bennour
32>36 **AutoException BMW i8** par Youssef Bennour
38>42 **Lexus RC F : Ambitions à la hausse** par Youssef Bennour
44>48 **Porsche Cayenne Platinum : Encore plus exclusive** par Youssef Bennour
50>54 **AutoNouveauté Audi S3 : Sportivité maîtrisée** par Amal Razine



56 Entretien du mois Yves LOUBET

À fond la passion par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 68>76 **AutoLégende Maserati MC 12: Tempérament bien trempé** par Youssef Bennour
78>79 **MotoException KTM 1190 Adventure** par Lina Mouafak

80 L'Homme

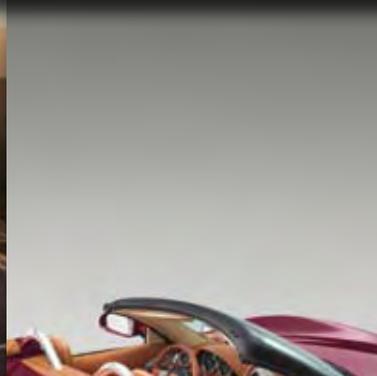
- 80>81 **Montres Cartier Rotonde Terre et Lune** par Lina Mouafak
82>83 **Sport d'élite Pikes Peak Hill Climb** par Lina Mouafak
84>85 **Cigare H.Hupmann Sir Winston** par Antoine Dalmas
86>87 **Hightech** par Hicham Rehane

88 Lifestyle

- 88>91 **Evasion Circuit Charade** par Lina Mouafak
92>93 **Art Rob Ijbema** 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 **Naima Jwabri** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe
Hicham Zemmar - Laurent Chanut Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel »
42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931
www.gentlemendriversmag.com
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours





Avec ou Sans Parure
Tous les jours de 14h à 15h30



Radios et l'état d'esprit au Luxe

avec
rachid hallaouy



RMA WATANYA lance la toute première application mobile assurance au Maroc



Toujours à la recherche de solutions innovantes pour mieux servir ses clients, RMA WATANYA a annoncé le lancement de la première application mobile assurance au Maroc, permettant aux assurés d'accéder aux services de la compagnie depuis leur smartphone ou tablette. La compagnie n'en est pas à son coup d'essai, puisqu'elle a déjà lancé une application en 2012 qui a été bien accueillie par la clientèle. Avec cette nouvelle application mobile, RMA WATANYA a franchi un nouveau palier avec des fonctionnalités inédites à grande valeur ajoutée, telles que l'accès instantané aux contrats, la prise en charge géo-localisée ou la pré-déclaration des sinistres en temps réel.

« Notre vocation première, en tant qu'assureur, est de permettre à nos concitoyens d'anticiper et de se prémunir contre les risques de façon efficace. Pour cela, nous offrons à nos assurés et au grand public une application pratique qu'ils peuvent utiliser à tout moment », a déclaré M. Yassine Lahlou, directeur général adjoint en charge des Risques Particuliers/Professionnels & Développement Commercial de RMA WATANYA.

Concrètement, la grande nouveauté qu'apporte cette application consiste dans l'accès à toutes les informations concernant les contrats Santé, Auto et Épargne. Les clients peuvent ainsi suivre en temps réel l'état d'avancement du remboursement de leurs frais médicaux, consulter l'historique et le rendement de leur plan d'épargne, vérifier leurs garanties auto, demander des devis...

S'agissant de l'assurance Auto, l'application permet aux assurés en cas de sinistre, d'effectuer une pré-déclaration d'accident en envoyant une photo du véhicule et du constat directement à partir de leur téléphone. Un

prétraitement du dossier est ainsi automatiquement activé de manière rapide. Enfin, les assurés recevront un message d'alerte de rappel au moment du renouvellement de leur contrat auto.

Par ailleurs, grâce aux techniques de géo-localisation, cette nouvelle application permet à l'assuré de partager sa position avec les équipes RMA WATANYA, pouvant ainsi bénéficier d'une assistance à l'endroit précis où il se trouve.

Ces nouvelles fonctionnalités sont accessibles aussi bien aux assurés RMA WATANYA qu'à l'ensemble des citoyens ayant téléchargé l'application de façon gratuite et sans engagement.

La SOMACA enregistre une hausse de sa production en 2013



Les indicateurs sont au vert pour la Somaca, qui vient de boucler une année 2013 largement positive. En effet, l'usine Renault de Casablanca a produit plus de 66.500 véhicules, soit une progression de plus de 14% par rapport à 2012. Il s'agit d'un nouveau record de production, qui vient confirmer la position de la Somaca en tant que noyau historique de l'industrie automobile au Maroc. L'année 2013 a été également l'année des nouveautés avec le lancement industriel de nouveaux modèles, notamment les Dacia Logan, Dacia Sandero et Dacia Sandero Stepway. C'est ainsi qu'au terme de cette année, plus de 48.500 nouvelles Logan et Sandero ont été produites à l'usine Renault de Casablanca. En outre, près de 12.800 anciennes Logan et Sandero ont continué à sortir de l'usine avant le lancement des modèles remplaçants. L'utilitaire n'est pas en reste, puisque près de 5.100 Renault Kangoo sont sortis des chaînes de la Somaca en 2013.

Notons enfin que l'activité export a grandement contribué à ce résultat, puisque la Somaca a enregistré une ouverture à l'international en évolution continue, avec 66% de la production annuelle destinée à l'export en 2013.



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN

ALL NEW *COROLLA* ELUE VOITURE DE L'ANNÉE 2014



DIESEL 199 000 DH



www.toyota.co.ma/corolla



ToyotaDuMarocOfficiel

Numéro Eco
080 200 8100



Le groupe Renault Maroc confirme son statut de leader du marché marocain



Le groupe Renault continue de truster la première place du marché automobile marocain en termes d'immatriculations. Ainsi, la part de marché du groupe en VP + VU a progressé de 2,4 point, à 39,0 %. Dans un marché en baisse de 7,3%, ses volumes n'ont baissé que de 1,4 %. S'agissant de la marque au losange, les chiffres à fin décembre 2013 confirment sa position de deuxième marque du marché.

En VP/VU, les immatriculations Renault se chiffrent à 16.651, soit une régression de 19,2 % par rapport à fin décembre 2012, dans un marché en baisse de 7,3%. La part de marché de la marque au losange reste solide, à 13,8%. La preuve de cette solidité est la présence de deux véhicules de la marque dans le top dix des ventes en 2013, à savoir la Kangoo et la nouvelle Clio. Cette dernière assure la deuxième place du segment B Berline Bicorps, hors Sandero. Pour sa part, la Kangoo, dont la nouvelle version a été lancée mi-novembre 2013, prend la place de leader sur le segment C assimilés VP, en décembre 2013.

Plus globalement, le groupe a placé six véhicules dans le top dix des véhicules particuliers les plus vendus, à savoir dans l'ordre, Nouvelle Logan, Nouvelle Sandero, Dokker, Kangoo, Duster et Nouvelle Clio.

Quant à Dacia, elle confirme son leadership, avec une part de marché cumulée de 25,2%. En VP/VU, les volumes de Dacia ont augmenté de 12,1%, atteignant ainsi 30.388 immatriculations. Ces résultats confirment le succès du renouvellement de la gamme Dacia, avec Nouvelle Sandero, Nouvelle Logan et Dokker.

Hyundai Maroc renforce son réseau de distribution

Dans le cadre du renforcement de son réseau de distribution, Hyundai Maroc a annoncé l'ouverture de cinq nouveaux sites à Rabat, Tanger, Tétouan, Safi et Chichaoua. Ces nouvelles ouvertures s'inscrivent dans la stratégie de proximité déployée par l'entreprise depuis de nombreuses années, pour mieux servir ses clients. Derrière cette opération, Hyundai Maroc compte générer plus de 1.200 nouvelles ventes, aussi bien sur le marché des véhicules particuliers que sur celui des utilitaires. Selon les prévisions, le chiffre d'affaires global escompté pour les nouvelles concessions devrait atteindre 160 millions de dirhams en 2014.

À Tanger, Hyundai Maroc a choisi de s'implanter directement avec une nouvelle succursale, en ouvrant le plus grand site automobile de la région Nord. Celle-ci a une capacité d'accueil de 120 véhicules et un showroom permettant d'en exposer 13. Elle dispose, en outre, d'un atelier SAV ainsi que d'un magasin pour pièces de rechange



et des locaux administratifs.

Quant à Rabat, elle accueille une nouvelle succursale dédiée aux véhicules utilitaires, sur une superficie globale de 2.680 m², comprenant showroom, atelier et magasin de pièces de rechange. Pour sa part, la concession de Safi dispose d'un showroom de 300 m², d'un atelier de 200 m², d'un magasin de 80 m² et offre une capacité d'exposition de 10 véhicules. Enfin, la concession de Chichaoua se dote d'un showroom de 400 m², d'un atelier SAV de 700 m², d'un magasin de 60 m² et de 12 véhicules en exposition.

Déployant des efforts en continu pour mieux satisfaire ses clients, Hyundai Maroc a su s'imposer sur le marché dans le top cinq des marques en termes de ventes. Avec ces nouveaux points de vente, Hyundai Maroc poursuit son ambition de toujours apporter plus de valeur ajoutée aux consommateurs, en mettant à leur disposition des produits adaptés à leurs besoins et respectueux de l'environnement.

HYUNDAI *i40*

Un nouveau phénomène sur terre.



Diesel – Boîte Auto

274 000 Dhs

Phénoménale ! Voilà le mot qui définit le mieux la nouvelle Hyundai i40. Phénoménale... comme son design avant-gardiste et ses lignes harmonieuses. Phénoménale... à travers son niveau d'équipement unique, avec l'aide au stationnement, le détecteur de pluie ou encore le radar de recul de série. Phénoménale... à l'image de son prix incroyablement accessible : 274 000 dhs seulement en version diesel.... Sans aucun doute, la nouvelle Hyundai i40 est un phénomène à ne pas rater.

Porsche 911 Targa Dévoilée à Détroit



Alors que les premières photos étaient en fuite et que les rumeurs allaient bon train, la Porsche 911 Targa a enfin été dévoilée au Salon de Détroit. Et comme les photos qui affolaient la toile jusque-là, elle rend bel et bien hommage au modèle lancé dans les années 60. En effet, cet hommage se matérialise par l'adoption du toit amovible au dessus des sièges avant et de la fameuse lunette arrière enveloppante. Cette nouvelle Targa met à disposition un système de toit entièrement automatique afin que ce dernier puisse se ranger derrière les sièges arrière en appuyant simplement sur un bouton. Elle est disponible en 2 versions, à savoir la 911 Targa 4 et la 911 Targa 4S. Si la première est animée par un 6 cylindres de 3,4 litres développant 350 ch, la seconde peut compter sur son 3,8 litres pour délivrer 400 ch. Cette dernière abat le 0 à 100 km/h en 4,4 s et atteint une vitesse de pointe de 296 km/h. Une nouvelle fois, Porsche a su remettre, avec succès, un mythe au goût du jour.

Tata Motors Mort tragique du DG

Etant à Bangkok pour assister au conseil d'administration de la filiale locale du groupe indien, Tata Motors Thailand Ltd, le directeur général Karl Slym a été retrouvé mort dans son hôtel. Le corps de Karl Slym, âgé de 51 ans, a été retrouvé au 4e étage du Shangri-La Hotel de Bangkok, alors qu'il logeait au 22e étage. N'ayant décelé aucune trace de lutte, la police de Bangkok favorise la piste du suicide, d'autant plus qu'une lettre de 3 pages en anglais a été retrouvée. Cette dernière est en cours d'analyse afin de vérifier s'il s'agit bien de l'écriture de Karl Slym. Embauché en 2012 pour redresser les ventes et la part de marché de Tata en Inde et dans le monde, celui qui a été président de General Motors en Inde avait mis en place une stratégie commerciale, à

travers, notamment, le lancement de nouvelles options et couleurs pour les modèles déjà existants, la réorganisation totale du réseau d'approvisionnement de pièces, une nouvelle équipe de direction, ainsi que de nouveaux produits. Malheureusement, suite à l'annonce du décès de Karl Slym l'action Tata Motors a chuté de près de 4%.



Lamborghini Une bonne année 2013

Lamborghini ne connaît pas la crise, bien au contraire. La firme italienne a enregistré une hausse des ventes de 1,82% en comparaison avec 2012. En effet, l'année dernière ce sont 2.121 Lamborghini qui ont été livrées avec une répartition plutôt équilibrée de 34% des ventes enregistrées pour l'Europe, le Moyen Orient et l'Afrique, 36% pour l'Amérique du Nord et du Sud et enfin 30% pour l'Asie-Pacifique. Cette augmentation, Lamborghini la doit principalement à l'Aventador, qui a battu les records de ventes des modèles V12 avec 1.001 unités écoulées, soit une hausse de 9% et cela n'est pas près de baisser, puisque le carnet de commandes de 2014 est déjà plein. L'Aventador a été épaulée par la Gallardo, qui a écoulé 1.120 unités soit 41 exemples, seulement de moins qu'en 2012, alors que c'était sa dernière année de commercialisation. Cette année, la commercialisation de l'Huracan pourrait permettre à Lamborghini de continuer sa croissance.



Audi
Vorsprung durch Technik



Nouvelle Audi A3 berline

L'avènement d'une référence



L'Audi A3 Berline bénéficie des dernières avancées de l'ingénierie de pointe Audi. Sa ligne compacte s'accompagne d'un design résultant du croisement subtil entre le concept tri corps classique et l'esprit du coupé. Son coffre spacieux de 425 L vient compléter les avantages indéniables de cette berline premium compacte. L'efficacité record du moteur, avec une consommation moyenne de 3,8 L/100 km en cycle mixte pour le moteur 1.6 TDI, doit être soulignée.

L'Audi A3 Berline est également caractérisée par l'attention minutieuse donnée au détail. D'un tempérament enjoué et efficace, elle offre généreusement un système complet de nouvelles technologies d'info-divertissement qui rendent la conduite « intelligente ». Ces données sont affichées sur un écran 7 pouces sortant électriquement du tableau de bord : rationnel et esthétique. Deux motorisations essence (TFSI) et deux diesels (TDI) sont disponibles. Les groupes essence ont une cylindrée de 1,2 litre - 105 ch et 1,8 litre - 180 ch. Les deux diesels présentent 1,6 litre - 105 cv et 2 litres - 150 cv.

www.audi.ma - info@audi.ma - info-sav@audi.ma



PRIX DU
VOLANT D'OR
2013



Honda Piétons épargnés à 60 km/h



Les systèmes anti-collision avec les piétons équipent de plus en plus de voitures, notamment des Honda mais ceux-là ne peuvent pas freiner la voiture au-delà de 30 km/h. La marque nipponne a décidé de doubler cette limite, puisque la prochaine Legend sera équipée d'un système de freinage d'urgence qui pourra ralentir, voire arrêter complètement la voiture même si celle-ci roule à 60 km/h, évitant ainsi le choc avec le piéton. Si cela est destiné à équiper en premier lieu la Legend, qui sera commercialisée dans quelques mois au Japon, d'autres modèles de la gamme en bénéficieront par la suite. La technologie utilisée par Honda est basée sur des radars à ondes millimétriques intégrés dans des capteurs de détection et une caméra de haute résolution qui permet de détecter les piétons bien avant les autres systèmes déjà existants. Ce nouveau système prouve l'intention du constructeur japonais de développer de nouvelles technologies pour le lancement à terme de la voiture autonome.

McLaren P13 Premiers chiffres révélés

À un an de son lancement, la McLaren P13 a déjà dévoilé des chiffres intéressants, qui commencent déjà à affoler la toile. La nouvelle entrée de gamme de la marque anglaise est attendue au Salon de Genève en 2015. Si le premier croquis a vu le jour en décembre dernier sur Internet, cette fois, c'est le patron de McLaren Automotive, Mike Flewitt, qui a révélé les performances de la P13 au magazine Autocar. Flewitt a donc annoncé qu'elle serait animée par un V8 de 3,8 l qui développerait entre 450 et 500 ch et serait accouplé à une boîte automatique 7 rapports à double embrayage. L'anglaise abattra le 0 à 60 mph soit 96 km/h en moins de 4 s et la vitesse de pointe serait

d'au moins 298 km/h. Celle qui s'est tout naturellement inspirée de la P1, afficherait un poids inférieur à 1.400 kg et pourrait même par la suite accueillir une version Spider bien plus radicale, afin de rivaliser avec la 911 GT3. Un an à attendre, officiellement, mais les fuites sur Internet ne devraient pas l'épargner.



Toyota N°1 ventes mondiales



Ce sont près de 10 millions de Toyota qui ont été vendues en 2013 à travers le monde. Pour être plus exact, ce sont 9,98 millions de véhicules immatriculés qui ont permis au nippon de conserver sa place de numéro 1, devant General Motors et Volkswagen. En tête des ventes mondiales dès l'issue du 3e trimestre, Toyota voulait dépasser la barre symbolique des 10 millions et il faut dire qu'il n'en était pas loin et General Motors non plus d'ailleurs. En effet, le groupe américain a enregistré 9,7 millions de ventes tandis que Volkswagen en compte 9,5 millions. Autant dire que les écarts se réduisent entre les 3. En 2013, le groupe Toyota a vu ses ventes mondiales augmenter de 2%, toutes marques confondues, avec une progression de 5% (7,685 millions) hors du Japon au moment où les ventes au sein du pays ont reculé de 5% (2,295 millions). Pour 2014, les prévisions de Toyota sont de l'ordre de 10,32 millions soit une hausse de 4%. Ainsi le japonais sera le premier à dépasser le seuil des 10 millions de ventes dans le monde.



Nouvelle
INSIGNIA

NOUVELLE INSIGNIA

LAISSEZ VOTRE EMPREINTE

Transformez votre expérience de conduite et marquez votre territoire avec la nouvelle Opel Insignia. Son intérieur luxueux, ses lignes généreuses, sa calandre agressive lui confèrent une allure résolument majestueuse. Puissance, Design, Modernité, Technologie et Élégance en font la digne ambassadrice de la marque allemande.

Plus qu'une berline, plus qu'une sportive, plus qu'une voiture, une signature.

Pour toute information complémentaire, contactez nous au 0802 00 24 24

Rejoignez la communauté opel sur  /OpelMaroc

www.opel.co.ma



Wir leben Autos.

Ford F-150 SVT RaptorTrax

Ken Block opte pour des chenilles



Le créateur des Gymkhana, Ken Block, ne se contente jamais de modèles de séries. Cette fois, il a frappé encore plus fort en optant pour un Ford F-150 SVT RaptorTrax à chenilles Mattracks, qui sera exposé lors des X-Games d'hiver à Aspen. Animé par un V8 6.2 et doté d'un compresseur Whipple, il a été surnommé le « world's fastest snowcat ». L'américain pourra utiliser cet engin hors normes pour se rendre sur son spot de snowboard. D'ailleurs, un espace de rangement a spécialement été conçu pour les planches. Doté d'un arceau, d'une galerie de toit et de sièges Recaro, le véhicule américain pourra affronter les pistes enneigées avec un style unique, pour le moins qu'on puisse dire et qu'il sera impossible d'imiter. Les couleurs qui ont l'habitude d'habiller les voitures de Ken Block, sont au rendez-vous et le pilote a promis de préparer une vidéo pour l'hiver prochain, comme seul lui sait si bien le faire. Alors à moins d'aller à Aspen, on attendra avec impatience la publication de cette nouvelle vidéo.

Audi S1

Lancement à Genève

Comme tous les autres modèles de la marque aux anneaux, l'A1 aura également droit à sa version S. C'est à Genève que la S1 fera une première apparition très attendue. Variante la plus sportive de la petite Audi, elle vient rendre le rêve accessible à tous ceux qui n'ont pas pu s'adjuger un des 333 exemplaires de l'A1 Quattro avec ses 256 ch, son couple de 350 Nm et un exercice de 0 à 100 km/h abattu en 5,7 s. En effet, il faut avouer que les performances de la S1 ne sont pas loin et elles sont d'ailleurs animées par le même bloc. Il s'agit du 2.0 TFSI qui, sous le capot de la S1, développe 230 ch et est accouplé à la fameuse boîte S-Tronic à double embrayage. La trois et cinq portes sont

toutes deux attendues par le public comme c'est le cas, notamment, de son aînée, la S3. Voulant rivaliser avec la Volkswagen Golf GTI, son prix devrait avoisiner les 30.000 euros. À quand alors la RS1 ? Ils y sont déjà, à une lettre près.



Formule 1

Les voitures révélées

Durant le mois de janvier, les écuries ont toutes présenté leurs nouvelles monoplaces, avec des museaux qui n'en finissent pas de créer le buzz. La réglementation 2014 a été mise au point de façon à ce que la Formule 1 devienne un espace d'expérimentation technique pour l'automobile de série. Downsizing et réductions de consommation sont à l'ordre du jour. Les monoplaces ont troqué leur V8 contre un V6 1.6 turbo intégré dans une chaîne de traction hybride sophistiquée. Les écarts vont se resserrer davantage, puisque 3 motoristes fourniront les 11 équipes. Ainsi, Renault équipera Red Bull, Caterham, Lotus et Toro Rosso, Mercedes équipera sa propre équipe, Force India, McLaren et Williams, alors que Ferrari se chargera de son écurie, de Marussia et enfin de Sauber. Pour ce qui est de la réduction de consommation, les monoplaces sont équipées d'un limiteur de débit de carburant à 100 kg de l'heure soit l'équivalent d'une puissance maximale de 600 ch pour le V6. D'autres nouveautés ont été apportées aux monoplaces, que le public pourra découvrir lors des différents Grands Prix.





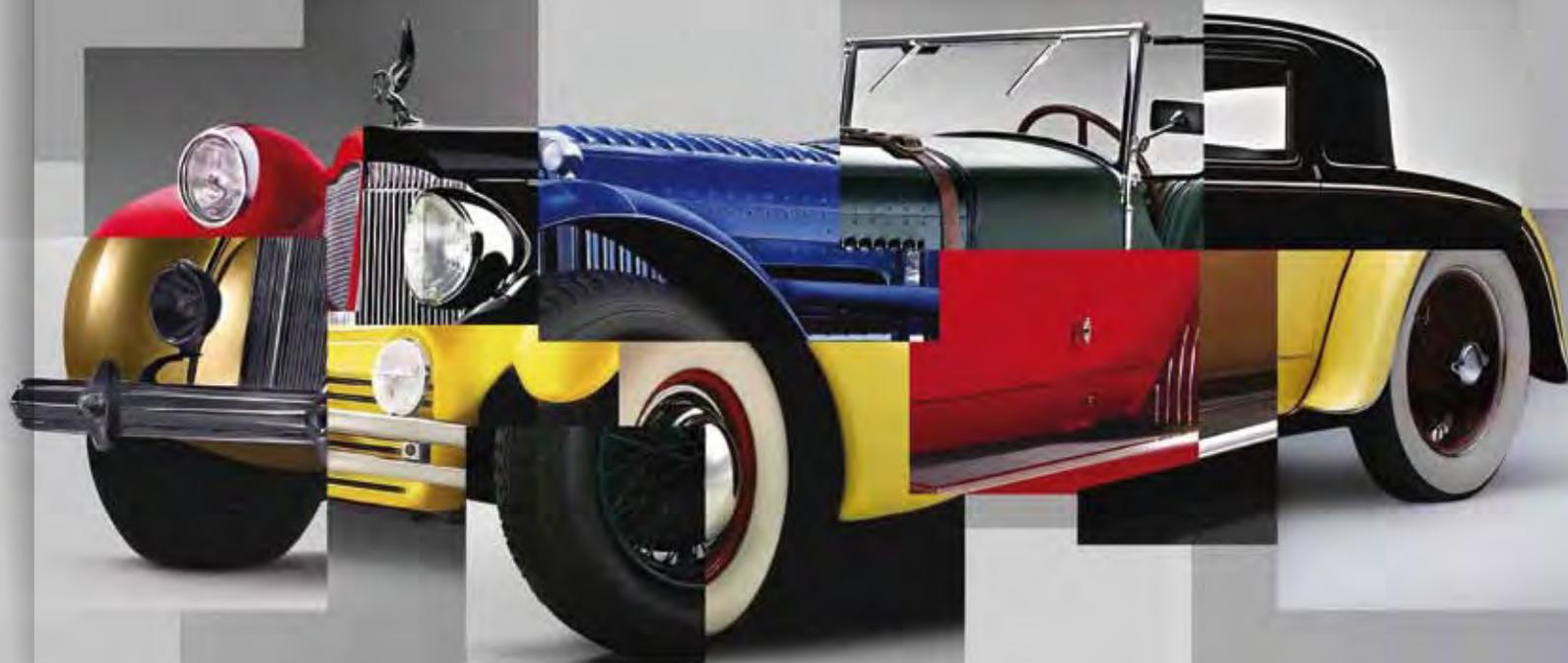
Sidi ali

Pour la plus parfaite des machines

Inimitable, le corps humain est une machine unique. Au repos ou en mouvement, notre corps réalise chaque jour des exploits et n'a besoin pour son bon fonctionnement que d'éléments nutritionnels et d'eau. Par les vertus minérales qui ont depuis toujours fait sa valeur, Sidi Ali est l'eau qui prend soin de votre corps au quotidien pour votre plus grand bien.

SALON RETRO MOBILE

AUTO · MOTO · PASSION

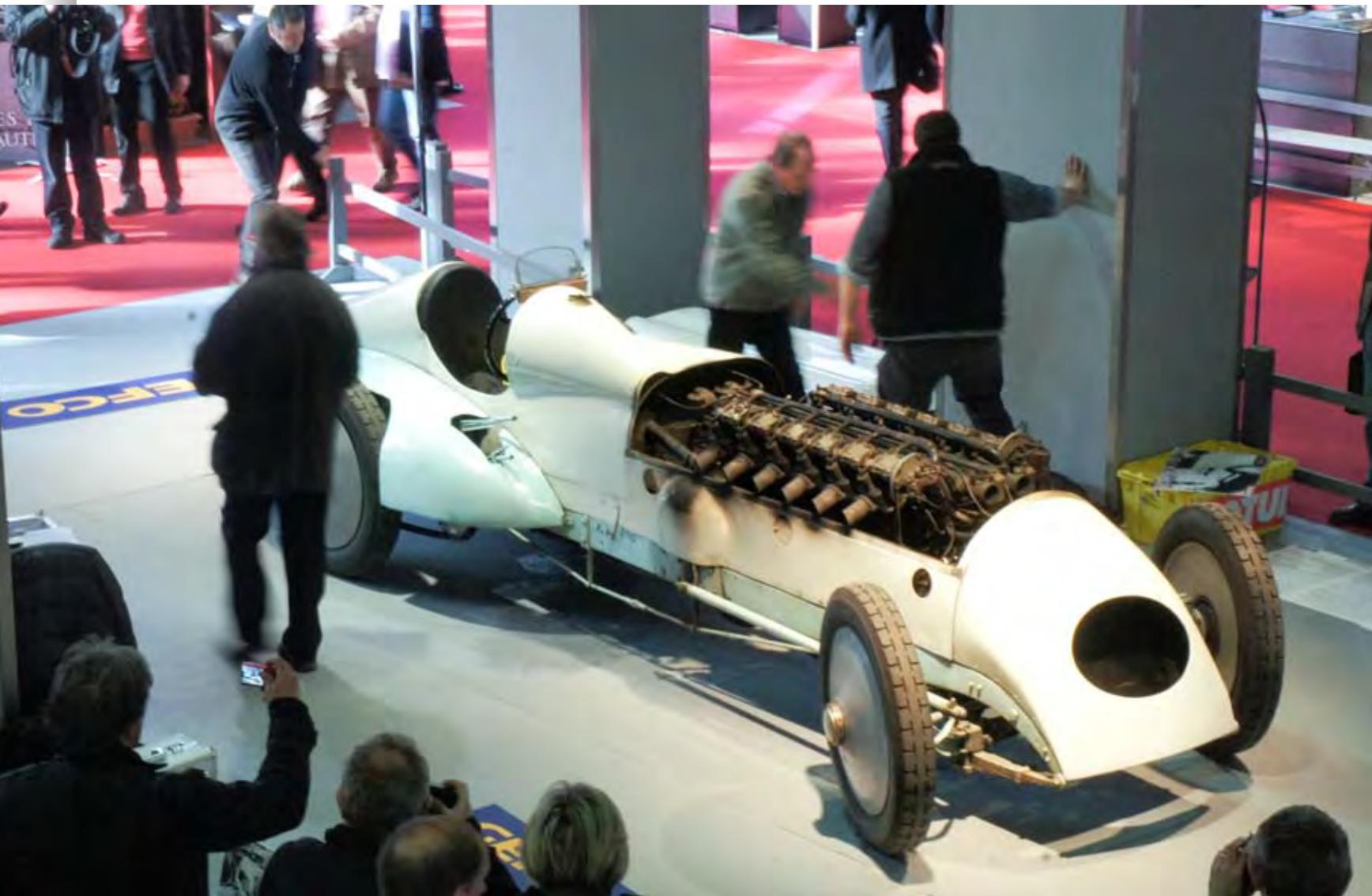


Du 5 au 9 février dernier, l'automobile et plus précisément celle d'antan était à l'honneur à la porte de Versailles lors du Rétromobile. Le rendez-vous annuel des amoureux de l'automobile rétro a une fois encore dépassé les attentes et célébré des modèles qui ont marqué l'histoire des 4 roues. En effet, à la porte de Versailles et au Parc des Expositions, la Peugeot 205 a fêté ses 30 ans alors que la Porsche 911 a continué les célébrations de ses 50 ans. Une 39^{ème} édition durant laquelle Gentlemen Drivers était aux premières loges pour vous proposer des photos plus exceptionnelles les unes que les autres.











Soirée

Lancement Audi A3 berline

Jeudi 23 janvier dernier fut célébré le lancement de la nouvelle Audi A3 Berline auprès de 800 convives tous présents au nouveau Terminal Audi brillant de mille feux.

Un pont de lumière à l'entrée, prélude de l'ambiance chic et feutrée réservée à nos invités, est sublimée par la présence du chanteur new yorkais Chris Norton, invité spécialement pour cette occasion.

le dévoilement de la voiture plongea nos invités dans un cadre futuriste : Des anneaux Audi illuminés se déployant dans une chorégraphie enflammée laissent surgir des robots échassiers. Le tout enrobé de fumée et de suspense.

Le rideau se lève laissant apparaître la somptueuse A3 Berline.!!





Spyker

B6 Venator Spyder Concept

CLIN D'ŒIL AU PASSÉ

Présenté au Salon de Genève, la Spyker B6 Venator a attendu le Concours d'Élégance de Pebble Beach pour dévoiler sa déclinaison cabriolet.





AUTTOCOMPT

Du point de vue du style, le Spyder, conçu directement sous la férule de Viktor Muller, reprend beaucoup du coupé déjà vu à Genève. Ce roadster compact (4,347 m) affiche une robe qui évoque le passé aéronautique lointain du constructeur, matérialisé par la devise en latin « Nulla tenaci in via est via » (aucune route n'est fermée à qui est tenace). Cette dernière orne le couvre-capote, mais également les flancs et se grave même dans les canules d'échappement !

À l'intérieur, on retrouve une planche de bord 100% maison, avec un traitement raffiné comprenant de l'aluminium bouchonné, de l'alu massif et une très belle sellerie en cuir, fournie par les Royal Hulshof Dutch Tanneries à Lichtenvoorde. Il y a lieu de noter la forme particulière du levier de vitesses et de son soubassement, qui est un clin d'œil au passé. Enfin, le client peut choisir la couleur du cuir, celle des fils et surpiqûres, ainsi que l'association du dit cuir avec





d'autres matières, comme l'alcantara ou le velours. Côté technique, toute la carrosserie du bolide est en fibre de carbone, alors que le châssis est en aluminium. Une plateforme connue, puisque Spyker utilise des éléments provenant de la défunte marque allemande Artega. De quoi gagner quelques kilos sur la balance, malgré les renforts nécessaires pour la rigidification de ce type de carrosserie.

Sous le capot, pas de changement, puisqu'on retrouve le six cylindres en V suralimenté de plus de 375 chevaux

du coupé, pour un poids de moins de 1.400 kg (42% à l'avant, 52% à l'arrière). Placé en position centrale arrière, ce bloc est associé à une boîte à vitesses automatique à six rapports, avec commande par palettes au volant qui envoie la puissance aux roues arrière.

D'après le constructeur, l'Europe, l'Asie, le Pacifique et l'Inde seront les premiers livrés et il faudra attendre le printemps 2015 pour les clients américains. Quant au prix, il est de toute évidence très élitiste et devrait avoisiner 150.000 dollars.



LG
Life's Good

**1^{ÈRE}
OLED TV
INCURVÉE
AU MONDE**



LG OLED TV

L'EXPÉRIENCE VISUELLE ULTIME

Seul le premier téléviseur OLED incurvé au monde dispose de la plus innovante technologie WRGB avec 8,3 millions de sous-pixels pour vous procurer la qualité d'image la plus ultime et vous offrir l'expérience la plus immersive. Le monde n'a jamais connu de couleurs aussi précises et des courbes aussi exquises.

....Et le meilleur créa le premier. **With LG, it's all possible.**

par Youssef Bennour



i8





CE N'EST PAS DU CINÉMA !

Il y a quelque temps encore, la BMW i8 était un projet futuriste que seul Tom Cruise pouvait conduire. La mission impossible est devenue possible, grâce aux équipes de BMW, puisque la sportive allemande investira les routes à la fin de l'année. Présentant un look futuriste, soucieuse de l'environnement et soignant son intérieur pour séduire une clientèle triée sur le volet et qui serait surtout prête à en payer le prix.

Quel aficionado des 4 roues n'a pas déjà rêvé de se retrouver au volant d'un modèle unique qui tient la vedette d'un film ? Si certains modèles en restent au stade de véhicules de cinéma, d'autres voient le jour et investissent le monde réel pour le plus grand bonheur du public et des constructeurs également. C'est notamment le cas de la BMW i8, qui était à l'honneur dans Mission Impossible 4 et qui a fait parler d'elle, autant que son célèbre conducteur. Grâce à son design visionnaire, même 3 ans après la sortie du film, elle paraît toujours aussi futuriste. Ses lignes sculptées,

sa technologie embarquée et son moteur innovant lui ont permis de faire le tour des salons internationaux, avant de se prêter aux tests sur circuit.

La marque à l'hélice a doté sa sportive de tous les atouts esthétiques qui lui permettent d'attirer les regards, où qu'elle soit. Extrêmement basse, la BMW i8 présente un empattement long, des porte-à-faux courts, une voie large ainsi qu'une proue abaissée. Il faut dire que tout a été pensé pour une aérodynamique optimisée. À l'avant, BMW rend hommage à ses origines à travers une double calandre imposante et



basse, alors que le capot a droit à une Black Belt en forme de V qui s'étend jusqu'à l'arrière. Autant dire que dès le premier contact, elle ne laisse pas indifférent et son regard est là pour enfoncer le clou. L'i8 va même jusqu'à proposer en option des feux de route au laser, intégrant un éclairage diurne en forme de U. De profil, sa silhouette sportive propose un aérodynamisme avec lequel il est difficile de rivaliser. L'ensemble de la carrosserie semble être conçu en strates auquel le nom de « layering » est donné. Le détail extérieur important et spectaculaire est, bien évidemment, les

Cylindrée :	TwinPower Turbo+eDrive
Puissance :	231 + 131 ch
Couple :	320 et 250 Nm
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1490 kg
Dimension :	4.68/1.94/1.29 (L/l/h)
Réservoir :	-- l
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	195/50R20-215/45R20

Performances globales

Vitesse max :	250 et 120 km/h
0 à 100 :	4,4 s
Consommation :	2,5 l/100
Autonomie électrique :	35 km





portes en élytres, qui s'intègrent parfaitement à sa silhouette.

Pour le design intérieur également, la sportivité a été le maître-mot. Optant pour des matériaux légers, plusieurs éléments de l'habitacle sont en carbone. Plaçant le conducteur, qui profite d'une position de conduite très basse, au centre de son attention, le cockpit est tourné vers lui et intègre des instruments, faciles à utiliser à travers deux grands écrans, entre autres. Proposant une alliance entre un modèle à la fois sportif et durable, la BMW i8 permet de choisir entre trois ambiances intérieures, à savoir « Halo », « Carpo » et « Neso ». Les deux premières ont droit à une sellerie entièrement en cuir, alors que « Neso » offre l'intérieur le plus futuriste avec des détails sportifs à la modernité incontestable. Les designers ont eu recours à des matières légères recyclées revendiquant ainsi un statut écologique pour sa sportive.

Avec une architecture LifeDrive innovante, un centre de gravité extrêmement bas, une répartition des masses 50/50 et surtout une association entre un moteur électrique et un puissant moteur essence, elle est, selon le constructeur, la sportive la plus innovante de nos jours. Cette innovation prend tout son sens à la découverte du système hybride rechargeable qui anime l'allemande. Allier l'efficacité d'un moteur

électrique et le dynamisme d'un moteur essence, c'est le pari relevé. Avec une puissance de 131 ch, le moteur électrique est placé sur l'essieu avant alors que sur l'essieu arrière c'est un 3-cylindres BMW TwinPower Turbo développant 231 ch et un couple de 320 Nm, qui officie. Les deux moteurs associés permettent à l'i8 d'abattre le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes tout en ne consommant que 2,5 l/100 km et n'émettant que 59g de CO₂/km. Si ces chiffres ont pu être atteints, c'est grâce notamment au BMW eDrive, développé dans le cadre du programme BMW Efficient Dynamics. Ainsi, le couple délivré dès le démarrage par le moteur électrique reste disponible jusqu'à la vitesse maximale et le système de refroidissement a pour mission de maintenir la batterie haute tension à la température de fonctionnement optimale, augmentant aussi bien ses performances que sa durée de vie.

Les arguments pour tomber sous le charme de la BMW i8 ne manquent pas. Que ce soit son look, sa technologie ou ses performances, elle excelle dans tous les domaines et il serait difficile de rivaliser avec elle avant même qu'elle n'investisse le marché international. La marque à l'hélice a donc réussi le pari de produire un modèle qui s'était distingué sur grand écran, tout en conservant cette part de rêve, que recherche le genre de clientèle visé.



LA TOUTE NOUVELLE VOLVO XC60 LE SUV QUI VA ZLATANER* TOUS LES AUTRES

(*)Zlataner : Agir en situation de suprématie physique, technique et tactique, dominer un adversaire de manière outrageante et humiliante.



NOUVELLE VOLVO XC60 DIESEL BVA
FULL OPTIONS À

399.000^{DH}

CASABLANCA
TEL : 0522-40-68-60

RABAT
TEL : 0537-79-51-88

MARRAKECH
TEL : 0524-44-84-34

AGADIR
TEL : 0528-28-89-90

TANGER
TEL : 0539-34-03-62

FES
TEL : 0535-74-82-14

Motors

Auto Exception

par Amal Razine

 **LEXUS**
RC F



AMBITIONS À LA HAUSSE

Pour se faire une place dans le segment très élitiste des coupés premium aux performances sportives, Lexus a dégainé à l'occasion de son vingt cinquième anniversaire une nouvelle arme, la RC-F. Pour tailler des croupières à ses concurrents allemands, ce coupé musclé joue résolument la carte de la sportivité, qui se vérifie aussi bien au niveau de son ramage que de son plumage.



Motors

Auto Exception





Célébrant les 25 ans de la marque de luxe de Toyota, la version sportive du coupé RC été dévoilée au dernier salon de Tokyo. Déjà exubérant en version classique, le coupé RC devient carrément bestial une fois frappé du F. Ainsi, cette version musclée se distingue par un look agressif, caractérisé par une calandre gigantesque en double trapèze, reprenant le dessin de celle dite « Diabolo », une ouïe de capot, des sorties d'air latérales, ainsi que des ailettes stabilisatrices. À l'arrière, on remarque que le Lexus RC F emprunte certains codes stylistiques à la LFA, avec par exemple le petit spoiler arrière, qui se déploie à 80 km/h et se rétracte lorsque la vitesse tombe sous les 40 km/h, pour mettre en valeur la pureté des lignes du coupé à l'arrêt. La poupe se distingue également par un diffuseur muni de deux paires de sorties d'échappement superposées, à la manière de la IS F. y a lieu de noter que le capot et le toit sont réalisés en fibres de carbone, afin d'abaisser le poids sous 1.800 kg. Enfin, trois variantes de jantes de 19 pouces à 10 branches en aluminium forgé sont proposées par niveau de finition : deux sont polies mécaniquement, tandis que les jantes de la finition haut de gamme le sont à la main. Donc côté style, la Lexus n'a pas fait dans la dentelle et c'est bien les



sportives allemandes qui sont visées, en l'occurrence les coupés Audi RS5, BMW M4 et Mercedes C63 AMG.

En phase avec l'exubérance du style extérieur, l'habitacle affiche une présentation qui rappelle un cockpit d'avion. Il dispose de sièges baquets particulièrement enveloppants, drapés d'un cuir à surpiqûres et dont les appuie-tête des sièges se parent de la lettre F, d'un pédalier en aluminium, de fibre de carbone ou encore d'une casquette de tableau de bord en alcantara et même une instrumentation sur écran à cristaux liquides, dont l'affichage change avec chacun des 4 modes de conduite sélectionnables. Par ailleurs, le RC-F inaugure pour Lexus le premier volant à section elliptique et à jante épaisse. Ce dernier est censé offrir un positionnement idéal des palettes de changement de vitesses.

Quant à la motorisation, la japonaise a opté pour un Big block à la sauce US. Il s'agit d'un 5,0 litres développant plus de 450 ch et plus de 520 Nm de couple, ce qui en fait la voiture à moteur V8 la plus puissante jamais développée par Lexus. Ce groupe allie deux cycles, Atkinson, à bas régime et Otto, à haut régime, afin de concilier économie et puissance. Ainsi, le cycle Atkinson à vitesse de croisière réduit la demande en carburant, tandis que le cycle Otto permet de tirer plus de puissance haut régime, optimisant ainsi la puissance lors d'accélération ou de reprises. Le coupé a donc pour objectif moins de 4,8 secondes pour

abattre le 0-100 km/h et moins de 11,6 l/100 km en consommation moyenne. Quant à la vitesse, elle est limitée électroniquement à 270 km/h.

Afin de distribuer cette puissance aux roues arrière, la F adopte, pour la première fois sur une voiture de cette architecture, une boîte à huit rapports et un différentiel à vecteur de couple. Celui-ci propose trois programmes : standard, slalom et circuit.

Côté tenue de route, cette version musclée a reçu des renforts structurels avec des longerons plus épais et une traverse avant inférieure ultra-rigide, pour une meilleure stabilité. En outre, ce coupé sport à moteur avant et propulsion arrière adopte des suspensions indépendantes à ressorts hélicoïdaux à l'avant et à l'arrière, avec des amortisseurs à gaz monotubes et des barres stabilisatrices à rotules. Enfin, un aileron arrière actif est intégré sur le couvercle du coffre, pour améliorer l'appui au-dessus de 80 km/h.

En conclusion, Lexus confirme à travers ce coupé musclé son ambition de tenir la dragée haute aux meilleurs coupés du moment et notamment ceux du trio allemand, Mercedes, BMW et Audi. Pour cela, elle enfonce le clou côté style, en arborant une robe exubérante doublée d'un gros V8 à la sauce américaine. Pour le reste, ce coupé reste fidèle à la tradition de la marque, en affichant une présentation luxueuse et des équipements raffinés.

Rallye de Régularité organisé sous la Présidence d'Honneur de S.A.R. Le Prince Moulay Rachid



21^{ème} RALLYE MAROC CLASSIC

2014 - La Route du Coeur®



Du 15 au 22 mars 2014



L'allure n'est pas qu'une question de vitesse.



TOTAL



الخطوط الملكية المغربية
royal air maroc



RENAULT



إسمنت المغرب
Ciments du Maroc
Italcementi Group



GROUPE DES BRASSERIES DU MAROC



ALD
Automotive



GROUPE JAMAIN BACO
DEPUIS 1926



Habanos
Unicos desde 1492



Morocco mall



Ensemble
MAROC



B.R.M.
Chronographes



YOFI
LAVAZZA



LTS
LOGTRANS SERVICES



YOKOHAMA



SAMSUNG



LE MATIN



FEMINA



المغربية



AUTO

autonews



PORSCHE CAYENNE PLATINUM EDITION



ENCORE PLUS EXCLUSIF

Le succès de Porsche est incontestable dans les quatre coins du monde, un succès qu'il doit à sa large gamme, certes, mais principalement au Cayenne. En effet, si la firme de Zuffenhausen a clôturé 2013 avec une hausse de 15% de ses ventes par rapport à 2012, c'est grâce à son best-seller, dont 84.000 exemplaires ont été écoulés sur un total de 162.145 Porsche. Représentant donc un peu plus de la moitié des ventes de la marque, le Cayenne a eu droit à une nouvelle édition limitée, pour bien démarrer l'année et continuer à surfer sur la vague du succès, alors que son petit frère ne devrait plus tarder à être commercialisé.



Inutile de présenter le Cayenne, dont la notoriété a dépassé les frontières et traversé les différents océans. Modèle le plus vendu de Porsche, il ne compte pas se reposer sur ses lauriers, bien au contraire, puisqu'une édition limitée vient d'être lancée. La Platinum Edition, qui a droit à une liste d'équipements des plus enrichies, ne manquera pas d'arguments pour convaincre une clientèle cherchant toujours à se distinguer. Que ce soit en diesel ou en essence, elle ne jure que par le 6-cylindres.

Les lignes du best-seller de Zuffenhausen sont

toujours les mêmes, mais sont davantage mises en valeur, grâce notamment à de nombreux détails qui permettent de reconnaître l'exclusivité de la version Platinum. Toujours aussi imposant, avec grâce et élégance, le Cayenne Platinum a droit à des lamelles, à des prises d'air latérales et centrales, à un entourage des vitres latérales, à une lèvre du spoiler de toit et à une baguette décorative du hayon, mettant en avant une teinte argent platine qui leur permet de gagner en éclat. Si le noir et le blanc sont proposés de série sur la Platinum d'autres teintes métallisées, cette fois,



Cylindree : 3.6L V6 inj. directe
Puissance : 300 ch - 3000 tr/min
Couple : 400 Nm - 3000 tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1995 kg
Dimension : 4.85/1.94/1.71 (L/I/h)
Réservoir : 85 l
Volume coffre : 670 l
Pneumatique : 255/55 R18

Performances globales

Vitesse max : 230 km/h
0 à 100 : 7,5 s
Consommation : 15.9/8.4/11.2 l/100
Autonomie : 630 km



sont disponibles en option, à l'instar du Gris Météor, Noir Intense, Acajou ou encore le Blanc Carrara, qui a été spécialement créé pour cette édition limitée. Adeptes de l'élégance et de la distinction, le Cayenne a tout naturellement choisi, pour sa version Platinum de se chausser de jantes 19", portant merveilleusement l'écusson de la marque en couleur.

Cherchant toujours à choyer ses futurs acquéreurs, le modèle le plus vendu de Porsche a porté un soin tout particulier, d'une précision chirurgicale, puisque chaque détail est élégamment mis en valeur dans son emplacement. Les inconditionnels de Porsche ne resteront pas de marbre face à la combinaison de Noir et de Beige Luxor qui a été choisi pour l'habitacle, dont la sellerie est proposée partiellement en cuir de série, alors que le cuir intégral est disponible en option. Pour ceux qui ne se seraient pas rendus compte de son exclusivité et de sa distinction par rapport aux autres versions proposées par le modèle, la Platinum Edition a choisi de signer ses seuils de porte avant et de griffer ses tapis de sol qui reprennent d'ailleurs le Beige Luxor. Les conducteurs ont droit, de série, à un volant sport Design, avec ses palettes qui invitent à se faire plaisir aux commandes. Quant aux passagers, ils ne peuvent qu'être ravis d'être dans une ambiance

élégante, où les petites intentions ne manquent pas, comme les écussons Porsche en relief sur les appuie-tête, que ce soit à l'avant ou à l'arrière. Pour ce qui est de la liste des équipements, elle ne souffre d'aucune critique, comptant notamment le Porsche Communication Management (PCM) avec son écran tactile HD de 7" et son système audio avec 11 haut-parleurs totalisant une puissance de 235 W. La Platinum Edition offre également la boîte Tipotronic S à 8 rapports, les phares Bi-Xénon, la direction assistée Servotronic, l'assistance parking à l'avant et à l'arrière, sans oublier les rétroviseurs intérieurs avec la fonction anti-éblouissement automatique et les vitres arrière teintées.

Comme nous l'avons cité précédemment, la Platinum Edition est disponible avec un V6 diesel et essence. Le premier qui délivre 245 ch annonce une consommation mixte de 7,2 l/100 km alors que du côté essence, le V6 développe 300 ch pour un couple de 400 Nm. Ce dernier a atteint une vitesse maximale de 230 km/h sur circuit pour un 0 à 100 km/h réalisé en 7,8 s. Une fois encore Porsche a prouvé qu'il avait plus d'un tour dans ses ateliers pour garder sa clientèle et la développer, le Cayenne Platinum Edition en est une belle preuve !

B.R.M.

Chronographes



Pour célébrer le 50ème anniversaire de la 595, Abarth et BRM Chronographes vous présentent cette montre, VI 2-44-ABARTH, éditée à seulement 49 exemplaires.

Entrez dans la légende !



www.brm-manufacture.com

00 33 (0) 1 61 02 00 25

Bernard Richard Manufacture

par Amal Razine



Audi S3





SPORTIVITÉ MAÎTRISÉE

Audi a choisi le Mondial de l'automobile 2012 pour dévoiler la nouvelle génération de la sportive de la gamme A3. Pas de surprise, la compacte sportive aux anneaux capitalise sur les acquis de sa devancière, tout en enregistrant des progrès dans tous les domaines.

Motors

Auto Exception





Cylindrée :	2.0L 4cyl. inj. dir turbo
Puissance :	300 ch - 6800 tr/min
Couple :	380 Nm - 1800 tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1395 kg
Dimension :	4.24/1.78/1.42 (L/I/h)
Réservoir :	55 l
Volume coffre :	365 l
Pneumatique :	225/40 R18

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	5,1 s
Consommation :	8.5/5.8/6.9 l/100
Autonomie :	662 km

Quelques mois après le lancement de la nouvelle Audi A3, la marque aux anneaux a choisi le Mondial de Paris pour lever le voile sur la version la plus sportive de la compacte, la S3. Audi répond ainsi au lancement par BMW de la M135i équipée du six cylindres en ligne 3 litres turbo de 320 ch et au futur projet de Mercedes d'une super Classe A revisitée par AMG.

Bien campée sur la route, la nouvelle Audi S3 met en avant une sculpture athlétique avec le capot bas, la typique ligne Tornado en dessous des fenêtres et les montants arrière fortement inclinés, qui effilent la carrosserie. De série, Audi offre les phares Xénon plus avec feux diurnes LED. Les feux arrière qui intègrent les feux de frein adaptatifs sont également dotés de diodes électroluminescentes.

Dotée de l'ADN de la gamme sportive d'Audi, la S3 porte la calandre Singleframe avec la grille spécifique

aux modèles S pour afficher une sportivité sans concession. Son encadrement est de style aluminium et sa grille en gris platine mat. Les doubles lamelles horizontales brillent également en style aluminium. Le nouveau pare-chocs intègre dans ses prises d'air latérales de doubles ailettes de style aluminium. À l'arrière, le pare-chocs a été entièrement revu. Le diffuseur gris platine cache les quatre embouts ovales du système d'échappement, qui comportent des caches chromés. Un grand becquet de toit engendre une portance négative à l'essieu arrière. Enfin, des badges S ornent l'arrière et la calandre.

La nouvelle Audi S3 offre un meilleur confort d'assises aux places arrière. Ce gain en habitabilité est dû au fait que l'empattement de la version Sportback est allongé par rapport à celui de la berline. Comparée à l'ancienne, la nouvelle Sportback repose donc sur un

empatement allongé de 5,8 cm. Son coffre gagne 10 litres de contenance : le volume est désormais de 380 litres sièges en place et peut grimper jusqu'à 1.220 litres, banquette rabattue.

Au chapitre mécanique, la S3 étrenne un nouveau 4-cylindres 2 litres TFSI qui, comme le 1.8 TFSI vu sur les A4 et A5, adopte une double injection, directe et indirecte. L'intérêt est d'abaisser la consommation, mais aussi et surtout, les rejets de CO₂.

Par rapport à l'ancienne génération, la nouvelle

mouture gagne donc 35 chevaux, pour atteindre la puissance de 300 ch. Cette mécanique délivre le couple de 380 Nm sur une large plage de régimes, de 1.800 à 5.500 tr/mn. Les performances suivent avec un 0 à 100 km/h franchi en 5,1 secondes avec la boîte à double embrayage S-Tronic disponible en option, au lieu de 5,7 s auparavant. Ces valeurs ne sont pas obtenues au détriment de la consommation, qui ressort à 6,9 l/100 km, soit un gain de 1,4 l/100 km. Avec la transmission S-Tronic, la S3 émet seulement 159 g/km de CO₂.



De série, la S3 est livrée avec une boîte manuelle à 6 rapports. Quant aux mélomanes, ils apprécieront de la présence d'un générateur de son électromécanique restituant la sonorité sportive au sein de l'habitacle. À l'instar des autres modèles de la gamme, la S3 a également eu droit à une cure d'amaigrissement lui permettant de gagner 60 kilos par rapport à sa devancière. À elle seule, la coque réalisée en acier trempé de haute technologie permet d'économiser 28 kilos.

Pour être en phase avec le tempérament sportif de la voiture, le châssis s'est adapté en recevant des réglages plus fermes. Pour assurer une motricité parfaite en toute circonstance et faciliter la conduite sur chaussée glissante, la S3 s'en remet à une transmission intégrale.

L'agrément et la sécurité n'ont pas été oubliés et la S3 hérite des équipements d'aide à la conduite et d'infodivertissement apparus sur la nouvelle A3. Ainsi, la compacte sportive d'Audi est équipée de série du système de régulation du comportement dynamique, comportant les modes confort, auto, dynamic, efficiency et individual. Le mode efficiency par exemple permet de faire fonctionner la climatisation automatique de série, le régulateur de vitesse et son dispositif de luminosité adaptée, en optimisant leur consommation.

De plus, la S3 offre aussi l'avertisseur de sortie involontaire de voie, l'aide au stationnement et le système de sécurité «pre sense» (resserrement électrique des ceintures, fermeture des vitres et du toit ouvrant en cas de dérapage, freinage d'urgence en dessous de 30km/h).

Au final, la nouvelle S3 reconduit toutes les qualités qui ont fait la réputation de sa devancière, tout en enregistrant des progrès à tous points de vue. C'est une compacte polyvalente, qui se plie sans broncher à la conduite en ville, mais dont le terrain de prédilection n'est autre que les départementales, où sa mécanique tonique et son châssis incisif font des merveilles.



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

YVES LOUBET

À FOND LA PASSION





TINIRACING

RACING

ASHINI A+
S. FARNOCCHIA A+

ERG

CECOMP

SKF

BILSTEIN

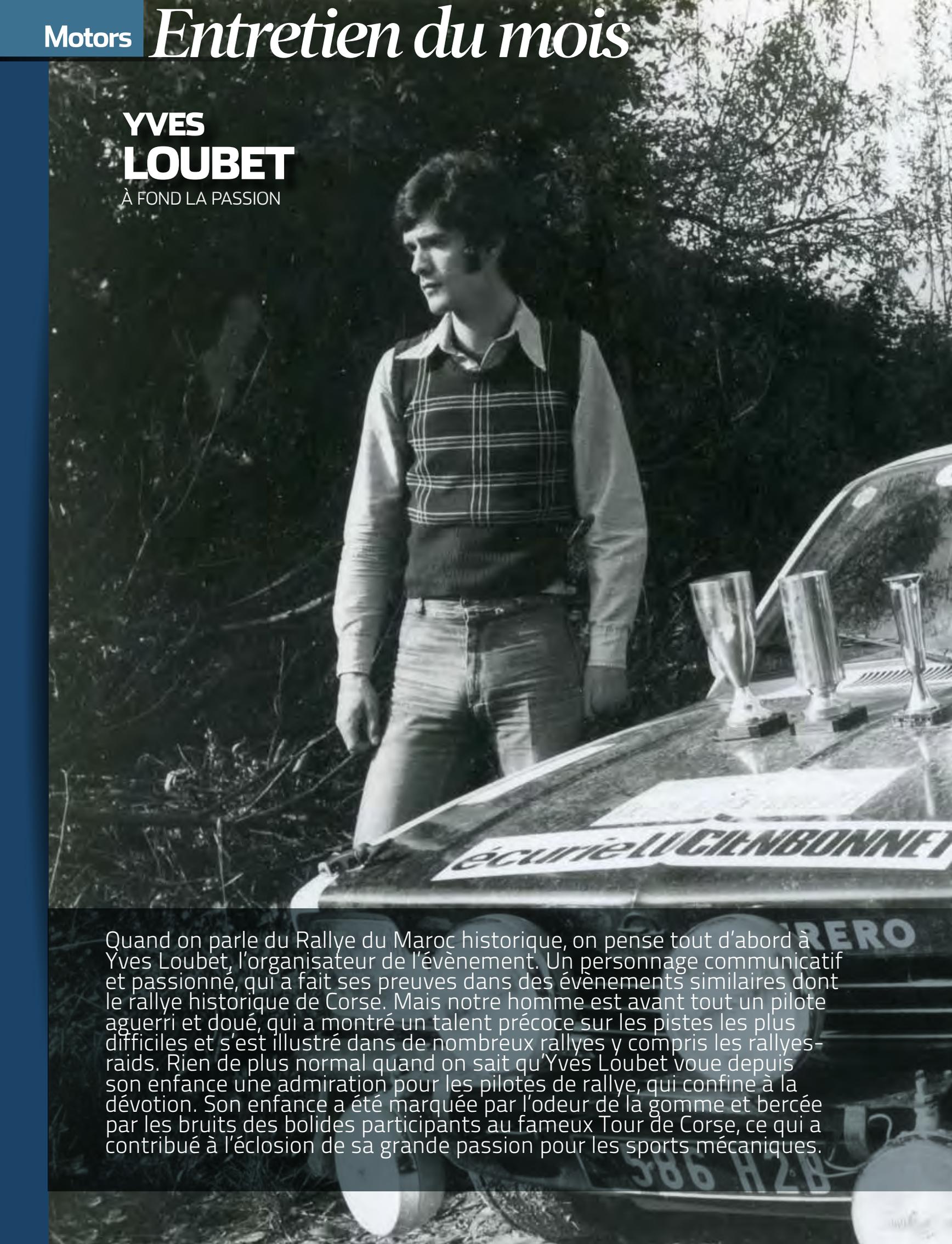
SPORTLINE

Michelin
Speedline

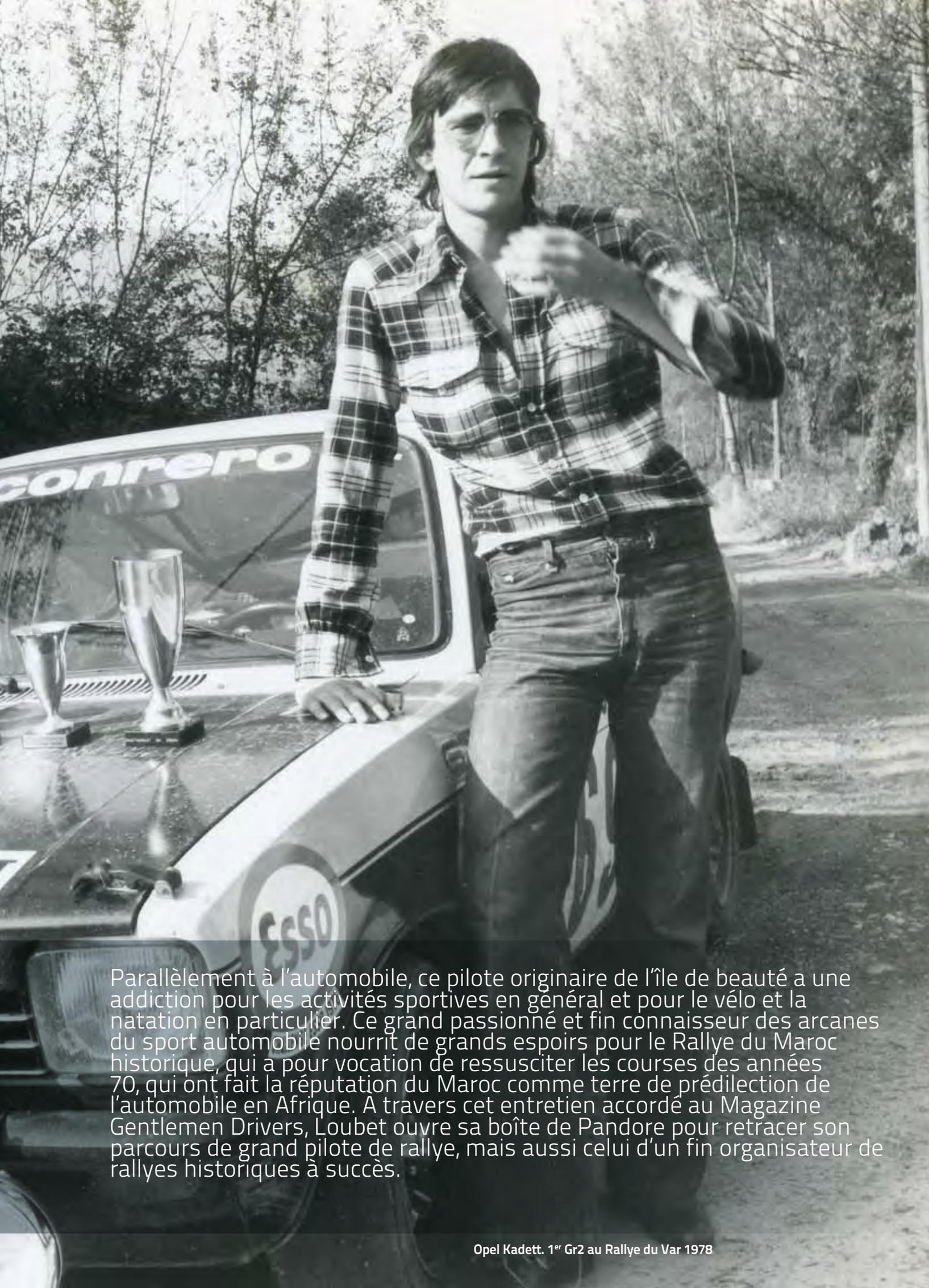


YVES LOUBET

À FOND LA PASSION



Quand on parle du Rallye du Maroc historique, on pense tout d'abord à Yves Loubet, l'organisateur de l'évènement. Un personnage communicatif et passionné, qui a fait ses preuves dans des événements similaires dont le rallye historique de Corse. Mais notre homme est avant tout un pilote aguerri et doué, qui a montré un talent précoce sur les pistes les plus difficiles et s'est illustré dans de nombreux rallyes y compris les rallyes-raids. Rien de plus normal quand on sait qu'Yves Loubet voue depuis son enfance une admiration pour les pilotes de rallye, qui confine à la dévotion. Son enfance a été marquée par l'odeur de la gomme et bercée par les bruits des bolides participants au fameux Tour de Corse, ce qui a contribué à l'éclosion de sa grande passion pour les sports mécaniques.



Parallèlement à l'automobile, ce pilote originaire de l'île de beauté a une addiction pour les activités sportives en général et pour le vélo et la natation en particulier. Ce grand passionné et fin connaisseur des arcanes du sport automobile nourrit de grands espoirs pour le Rallye du Maroc historique, qui a pour vocation de ressusciter les courses des années 70, qui ont fait la réputation du Maroc comme terre de prédilection de l'automobile en Afrique. À travers cet entretien accordé au Magazine Gentlemen Drivers, Loubet ouvre sa boîte de Pandore pour retracer son parcours de grand pilote de rallye, mais aussi celui d'un fin organisateur de rallyes historiques à succès.

Rally Raid au Maroc sur une Nissan.
Avec cette voiture, j'ai gagné le Rallye des Pharaons en Egypte.

YVES LOUBET

À FOND LA PASSION



Comment est née votre passion pour l'automobile ?

J'habitais dans un village situé sur le parcours du Tour de Corse et lorsqu'il y avait le rallye, les gens vivaient pendant un mois au rythme de l'évènement. Ils suivaient les reconnaissances, se réunissaient dans les montagnes et faisaient des feux parce que le tour se déroulait fin octobre, au moment où l'hiver est rude dans l'île de beauté. Et moi j'habitais au bas d'une spéciale qui s'appelait Guizogne et une autre dénommée col de la Bavette. Donc, j'étais entre deux grandes classiques du tour et depuis ma tendre enfance, j'ai baigné dans cette atmosphère de course. Et c'est tout naturellement que je me suis retrouvé épris de passion pour cet univers. C'est grâce à mon père que j'ai découvert le rallye pour la première fois. Il s'y rendait avec ses amis et il m'emmenait avec lui à chaque fois au même endroit un peu avant le village de Guizogne. Et là, on s'établissait à côté du col de une spéciale qui fait dix sept kilomètres. Je me rappelle qu'en haut du col, on pouvait voir le pinceau de phares qui éclairait la montagne. Dans cette ambiance de course, l'odeur de la gomme et le bruit des moteurs nous enivraient, alors que la clameur des spectateurs agglutinés des deux côtés de la piste ajoutait une

dimension festive à l'évènement. À cette époque, un début de passion pour la course automobile couvait en moi. Et à mesure que les années s'égrenaient, je n'avais qu'une idée en tête, devenir un grand pilote de course automobile.

Vous êtes passé par la case moto cross...

Comme j'étais trop jeune pour obtenir le permis, j'ai jeté mon dévolu sur la discipline du moto cross, comme tous les jeunes de mon âge. J'ai été précoce puisque j'ai commencé à pratiquer ce sport à l'âge de 11 ans et je suis devenu pilote officiel trois ans plus tard avec Honda. Mais pour dire vrai, je n'étais pas très fan de la moto, mais je l'ai pratiquée pour qu'elle me serve de tremplin à la voiture.

Comment avez-vous mis le pied à l'étrier dans la compétition automobile ?

Un jour, mon père vient me voir alors que je disputais une course en Espagne et me demande d'arrêter la compétition moto parce qu'il avait peur que je ne me blesse et il me propose alors de m'acheter une voiture pour m'encourager à me convertir à la course

Biographie



5 fois champions de France categories Gr2 et Gr N et GrA
5 fois vice champion
2 fois champions d'europe des pays de l'Est
1 fois champion Middle East et vice champion
Champion d'Europe

*Né le **31 octobre 1958** à Porto-Vecchio en corse*

*Il a débuté la compétition automobile en **1976** sur une Opel Kadett*

***2e au Tour de Corse en 1987** et 1988 sur Lancia Delta HF 4WD Martini Lancia (officielle) et 3e en 1986 sur Alfa Romeo GTV6.*

*Il a été **champion d'Europe en 1989** sur Lancia Delta (copilote Jean-Marc Andrié), et a terminé **vice-champion de France des rallyes en 1985** sur une Alfa Romeo officielle.*

*Il a également participé à **30 rallyes** comptant pour le WRC, de 1977 à 1999.*

*En 2003, il remporte **le rallye des Pharaons** en rallye-raid désormais, avec Jacky Dubois.*

*Avec José Andréani, il organise la version «Historic» de la **Ronde de la Giraglia** depuis 2008.*

*En **2010**, il organise avec José Andréani, la première édition du **Rallye du Maroc Historique***

*Il s'embarque avec son ami **Phillipe Gache** dans un projet de fabrication de **buggies**, dont un participera au prochain **Dakar** avec au volant **Carlos Sainz**.*

YVES LOUBET

À FOND LA PASSION

automobile. C'était une Kadett GTE avec laquelle j'ai gagné ma première course. C'était le rallye du Var de 1976, contre une centaine de concurrents souvent plus aguerris que moi.

Et alors que je venais à peine de démarrer la compétition, mon élan est coupé par la décision de mon père de partir aux États-Unis. J'ai tenté de lui expliquer que je commençais à peine la compétition et que je ne pouvais pas abandonner à cette phase cruciale de démarrage, mais il m'a contraint à l'accompagner. J'ai poursuivi mes études là-bas, mais je revenais chaque fin d'année pour disputer le rallye du Var. Et en 1977, j'ai gagné le rallye en catégorie 2. Et idem pour l'année suivante. En 1979, je rentre définitivement en France et je trouve le financement pour reprendre la compétition. Il s'agissait de la Formule Challenge Opel Europe. Le principe est simple : à chaque victoire, on gagnait assez d'argent pour financer la course suivante. Et c'est ainsi que j'ai réussi à faire tout le championnat. À la fin de l'année, j'ai été proclamé champion de cette formule. C'était un important championnat, puisqu'il couvrait plusieurs pays européens dont la France, l'Allemagne, l'Espagne. La même année, j'ai réussi également à décrocher le championnat de France de rallye en groupe 2.

Grâce à ma performance, je tape dans l'œil d'un sponsor monégasque, qui était un grand collectionneur de voitures, qui m'a fait courir sur une Porsche Groupe 4 en 1980. Cette année-là, j'ai réalisé de bonnes performances pour le jeune pilote que j'étais. Je passe par la suite à la Ford Escort Groupe 4 et Groupe, ce qui a été une bonne école de pilotage pour moi. Mais à vrai dire, cette boulimie n'était pas très salubre pour ma carrière, parce que je faisais beaucoup de courses mais je n'avais pas encore fait un vrai pas sur la voie du professionnalisme.

Et le déclic qui a réellement transformé votre carrière ?

En 1982, je perds mon sponsor, mais la chance frappe à ma porte quand Alfa Romeo organise un trophée Challenge en France avec à la clé une cagnotte de 80.000 francs en cas de victoire du Groupe. Je prends donc contact avec un concessionnaire Alfa que j'ai connu sur les rallyes et je lui propose le deal suivant : il me prête une Alfa Sud avec laquelle je participe au championnat et je lui promets en retour la victoire,



Pilote officiel bultaco en motocross.



Alfa Romeo GTV6 au tour de Corse 1986
1^{er} GrA et 3^e au scratch.

ALFA 75 rouge très difficile à piloter
mais gavée de puissance.



grâce à laquelle il vendra le mulet à un très bon prix. Avant de prendre le volant de l'Alfa Sud, je fais un essai avec la GTV V6 et je remarque la différence entre les deux voitures. Du coup, je lui demande de me prêter le modèle le plus puissant et qui coûtait bien sûr plus cher. Le concessionnaire n'a pas accepté au départ, mais ma hargne et ma détermination ont fini par le convaincre. Sous le regard éberlué des organisateurs, j'ai gagné toutes les courses et c'est ainsi que je suis arrivé à m'autofinancer. À la fin de l'année, le changement de la réglementation qui supprime les groupes 1, 2, 3 et 4 pousse les organisateurs à ne retenir que les groupes N et A. Et encore une fois, j'ai créé la surprise en gagnant le scratch avec une voiture groupe N et là les italiens me proposent de faire le rallye du Monte-Carlo mais cette fois-ci en Groupe A. À cette époque, il était très difficile de dénicher un préparateur de voitures Groupe A, mais après moult recherches, je tombe sur un préparateur en Belgique mais dont les voitures ne faisaient que du circuit. Le début de la course a été laborieux avec une voiture qui n'était pas adaptée au rallye, mais au fil des étapes, la situation s'est nettement améliorée et j'ai pu non seulement rattraper le retard, mais carrément gagner la catégorie A. À partir de ce moment-là, je deviens la coqueluche de la marque avec mes posters collés dans toutes les concessions d'Alfa Romeo, partout dans le monde.

En 1983, je deviens pilote officiel d'Alfa Romeo et je continue à collectionner les bons résultats, avec en prime le gain du championnat de France Groupe A en 1984. Mais c'est l'année suivante que je crève le plafond en raflant les victoires partout là où je passe.

YVES LOUBET

À FOND LA PASSION

En 1986, je devais piloter la 205 T16, mais finalement Jean Todd préfère un autre pilote finlandais qui avait le même profil, Juha Kankkunen. Pour moi, cela a été une grande déception parce qu'après tant de résultats impressionnants, cette année était normalement celle de l'accession à la catégorie des grands.

J'ai quand même pu retrouver un peu le moral grâce à mon ami Henri Toivonen qui cette année me permet de décrocher le sponsoring de Rothman. J'ai donc continué à piloter une Alfa Romeo, en ayant pour coéquipier un des meilleurs co-pilotes, Jean-Marc Andrié. Notre tandem a très bien fonctionné et j'ai réussi à décrocher la troisième place au scratch du Tour de Corse, devant le pilote officiel Renault Jean Ragnotti qui pilotait une R11 Turbo. Cette année, je rafle toutes les victoires en Groupe A. À la fin de l'année 1986, le Groupe B disparaît, parce que les voitures étaient trop puissantes et dangereuses pour les pilotes dont certains ont décédé, comme Toivonen.

Comment avez-vous réussi à intégrer le prestigieux team Lancia Martini ?

Sollicité par Cesare Fiorio, patron de Lancia Martini, Andrié lui demande de me donner une chance. Fiorio nous reçoit au rallye de San Remo et il me donne un stylo vert (rires...) pour signer le contrat. C'est la première fois que je deviens un vrai pilote officiel. Je suis resté dans son écurie de 1987 à 1991. Ma performance la plus remarquable durant cette période est le championnat d'Europe avec la Lancia Delta HF Intégrale en 1989.

Et alors que les choses semblaient suivre le bon cours, une loi est votée en France interdisant la publicité pour l'alcool. Conséquence, je perds mon baquet chez Lancia, qui trouvait illogique de garder un pilote français alors qu'il lui était impossible de faire sa publicité dans l'Hexagone. Il s'en est suivi pour moi une dure période de vaches maigres. Donc, je me suis mis à chercher des sponsors à droite et à gauche pour continuer à piloter. C'est ainsi que j'ai trouvé une opportunité chez Ford où j'ai piloté une Escort Cosworth dans le cadre du championnat d'Europe des pays de l'Est. J'ai rempli mon contrat en remportant ce championnat et j'ai récidivé l'année suivante avec cette fois-ci une Toyota Corolla. À cette époque, je faisais le mercenaire



Stratos couleur Martini aux boucles du spa historique.

en pilotant un peu partout dans le monde. Du coup, j'ai participé au rallye du Liban et du Moyen-Orient. Après, j'ai retrouvé la marque Lancia à travers l'écurie Astra, pour le compte de laquelle j'ai couru au Japon et en Amérique Latine. La parenthèse a aussitôt été fermée avec mon retour en France, pour participer au championnat des rallyes de terre et où j'ai renoué avec le rallye du Var que j'ai remporté avec une Mitsubishi EVO7.

Pouvez-vous nous parler de la transition qui vous a conduit au rallye-raid ?

Mes résultats ont poussé la marque Mitsubishi à me proposer de faire le Dakar. En 2001, j'ai participé à mon premier Dakar au volant d'une Pajero diesel. Tout de suite après, j'ai été contacté par Nissan, qui m'a proposé un volant. J'ai donc participé au Master Rallye en Russie et j'ai gagné la catégorie, puis reproduit la même performance en Égypte en 2003, devant de grands pilotes, dont le Japonais Shinozuka. Ces résultats m'ont requinqué et j'ai commencé à entrevoir de florissantes perspectives en rallye raid.

En 2004, j'ai signé avec Nissan un contrat en tant



que pilote officiel. Je faisais équipe avec des grands calibres et pas des moindres tels que Vatanen et Colin McRae. Malheureusement, j'ai eu des déboires durant la course à cause d'incidents à répétition sur la voiture, qui a pris feu. Cela a été ma dernière course, puisque j'ai décidé de raccrocher mon casque. Et là, je commence une nouvelle aventure en décidant avec mon ami Philippe Gache de développer des buggies. Nous avons fabriqué de superbes machines, mais on ne trouvait pas les moyens pour les conduire. Mais là, nous avons Carlos Sainz qui va piloter un de nos Buggy sur le Dakar de cette année.

Qu'est ce qu'on ressent quand on est pilote de rallye ?

Quand tu pilotes à la limite, tu es dans un état de grâce, presque dans un état de délire. Le pilote doit être comme un frigidaire, parce que chaque geste doit être bien pensé. C'est pourquoi, dès que je suis derrière le volant, je me transforme en machine, avec des mouvements très lents et calculés. Et là j'ouvre une parenthèse pour indiquer que même à grande

vitesse, un pilote professionnel perçoit tout au ralenti. C'est une accoutumance à la vitesse qui est le fruit de plusieurs années de pratique.

Quelle est la plus grosse frayeur de ta vie ?

En 1994, j'étais en reconnaissance et je fais une sortie de route terrible. Je me suis jeté dans un précipice de 170 mètres de profondeur. La voiture, une Citroën AX avait 13 impacts de tonneaux et le moteur a été propulsé à 80 mètres du lieu de l'accident. Pour moi, le temps est passé comme une éternité et j'ai vécu un moment de solitude terrible avant l'arrivée des secours.

Une autre fois, je pilotais une Alfa Romeo 75 1800 Turbo en rallye d'Alsace. Il pleuvait et j'étais à fond de 5e, quand la voiture est partie en aquaplaning avant de percuter un obstacle. Pour sortir de la voiture, je me suis levé du baquet et j'ai marché, car il n'y avait plus rien, ni tableau de bord, ni pare-brise, ni portières (rires...)

Et l'histoire de l'organisation des rallyes classiques ?

Fin 2004, je suis contacté par un de mes amis José Andreani qui me propose de participer à l'organisation de rallyes historiques de régularité. J'accepte à condition d'avoir les coudées franches pour organiser de vrais rallyes historiques. Je crée un format de rallyes avec des spéciales pas trop longues et pas trop courtes, en arpentant à nouveau les routes de l'histoire grâce aux archives. Le concept était de faire vibrer les participants en récréant les conditions du rallye initial jusqu'au moindre détail, y compris la clameur des riverains. Ces derniers sont incroyablement heureux, car ils voient des gens qu'ils ne croisent que rarement ou même jamais et notre venue à leur rencontre, les remercie de leur générosité.

Qu'en est-il du rallye du Maroc Historique ?

Pour le Rallye du Maroc historique, j'ai pris attache avec les gouverneurs, les habitants des douars pour leur expliquer qu'il y avait une belle histoire du sport automobile au Maroc. Il ne faut pas oublier que le troisième plus vieux rallye du monde est le Rallye du Maroc de 1934. Cela aurait été plus facile de dupliquer chaque année le même itinéraire, mais pour moi, l'objectif est de faire découvrir aux participants les trajets et les conditions des rallyes d'antan.

L'année dernière, j'ai fait la Transmarocaine en quatre jours, alors que les pilotes de l'époque l'avaient en une journée et demie. Cette année, c'est un nouvel itinéraire que les pilotes vont découvrir en passant par des routes difficiles mais qui offrent un paysage magnifique : Agadir- Tafraout en passant par Tiznit, Tafraout-Ouarzazate en passant par Taliouine,

YVES LOUBET

À FOND LA PASSION



Lancia noir et or 1^{er} au Rallye de Chypre.
Avec cette victoire, nous sommes champions d'Europe.

Ouarzazate - Bin el Ouidane en passant par Demnate, Bin el Ouidane- Khénifra et ensuite Ifrane. Et enfin Ifrane - Lac Massira, avant d'arriver à Marrakech, fin du périple.

Et c'est parce que j'ai voulu faire un rallye marocain que j'ai fait le tour des clubs et aujourd'hui le Club du Grand Maghreb est impliqué dans cette aventure. Le plus important pour moi est qu'il y ait le partage avec l'autochtone. C'est ma différence avec les autres. Ce que je cherche c'est de remettre la belle histoire du rallye au Maroc au présent. Autrement dit, organiser une course qui nous ramène sur les parcours des rallyes du Maroc, à la fin des années 70, où la course comptait pour le Championnat du monde des rallyes !

Je pense que la sauce est en train de prendre, puisque j'arrive à embarquer des gens qui sont plus cartésiens que moi et qui deviennent par la suite aussi passionnés que je le suis. La preuve en est qu'au fil des ans, le plateau réunit a grossi. En effet, si en 2010, pour la manche inaugurale, ils n'étaient que 25 à participer, en 2013, ils sont déjà 83 !

Quel est le titre qui vous a échappé et que vous avez regretté le plus dans votre carrière ?

Je n'ai jamais gagné le tour de Corse, mais suis arrivé seulement deuxième en 1987 et 1988 sur Lancia Delta HF 4WD Martini Lancia (officielle) et troisième en 1986 sur Alfa Romeo GTV6. Ce titre est tellement important

pour moi que je suis prêt à donner toutes mes victoires en rallye contre une victoire au Rallye de Corse, qui m'a fait rêver depuis mon enfance.

Quelles sont vos autres passions ?

Je suis passionné par tous les sports, parce que dans le sport, on ne peut pas tricher. Il faut se surpasser et être meilleur que les autres pour gagner. Personnellement, je faisais beaucoup de vélo et de natation. Durant les années de compétition, je parcourais 100 km à vélo et je faisais 6 km de nage en plus deux heures de gym par jour, pour me préparer physiquement aux épreuves de rallye.

Que pensez-vous des pilotes d'aujourd'hui ?

L'exercice est plus difficile aujourd'hui parce que les pilotes travaillent beaucoup plus sur des vidéos, contrairement à nous qui faisons beaucoup de reconnaissance sur le terrain. En plus, le pilote aujourd'hui doit gérer beaucoup de choses à la fois.

Quelle votre voiture préférée ?

Au départ, j'étais fou amoureux de la Renault Alpine. Aujourd'hui, c'est la Porsche 911 qui me fascine, parce qu'elle continue à remporter beaucoup de suffrages 50 ans après. Pour moi, il n'y a pas une voiture au monde qui a autant d'ADN sportif.



Podium Martini.
Victoire au Catalunya avec J M ANDRIE comme copilote



Avec les combinaisons équipes de France espoirs, champions de France 1985 avec J B VIEU copilote et charly FALLOURD qui était le préparateur de genie de l'ALFA .



1^{er} au Rallye de Madeira



UN TRIDENT AU TEMPÉRAMENT BIEN TREMPÉ

Avec son intégration dans le giron de Ferrari et la synergie qui s'en est suivie, Maserati a récupéré la structure de la Ferrari-Enzo, ainsi que son moteur, pour en extrapoler une voiture de compétition éligible au championnat GT. Tel un bolide échappé du circuit, la Maserati MC12 avait pour mission de faire vivre à ses heureux propriétaires les sensations de conduite d'une authentique voiture de course.





Karl Probst, designer de la Jeep Willys

La Maserati MC12 devait être avant tout une bête de circuit et de ce fait, l'aérodynamique était au cœur de sa conception et de son design. Pour optimiser sa tenue de route, la Maserati MC12 a privilégié l'appui aérodynamique, en augmentant ses dimensions par rapport à la Ferrari Enzo.

Passé dans le giron de Fiat, Maserati a repris du poil de la bête, après une période de vaches maigres. Rapidement, la marque au trident s'est structurée autour d'une gamme diversifiée, dont le maître mot tient en deux notions : puissance et style. Mais les ambitions de Maserati dépassaient largement ce cadre, pour reproduire l'épopée de la marque italienne en compétition, représentée par de beaux titres et de belles victoires au palmarès. L'objectif était de participer au championnat GT, mais pas avec les coupés V8. Il s'agit plutôt d'une Enzo revisitée, toujours équipée du moteur V12, mais avec une aérodynamique spécifique: la Maserati MC12. À cet égard, Claudio Berro, directeur de Maserati Corso, a déclaré : « C'est un moment excitant, car cela marque le retour à la compétition d'un grand manufacturier automobile, après un arrêt de trente ans ».

Le projet a été initié en 2001 pour la conception et la fabrication de la Maserati MC12 et il faut dire que les ingénieurs avaient l'embarras du choix, avec un catalogue aussi étoffé que celui du groupe Ferrari-Maserati. Finalement, ils ont jeté leur dévolu sur la sportive de référence à l'époque, la Ferrari Enzo. Mais la tâche était beaucoup plus compliquée que d'habiller un châssis d'Enzo. En effet, la Maserati MC12 devait être avant tout une bête de circuit et de ce fait, l'aérodynamique était au cœur de sa conception et de son design. Pour optimiser sa tenue de route, la Maserati MC12 a privilégié l'appui aérodynamique, en augmentant ses dimensions par rapport à la Ferrari Enzo. L'empattement est ainsi passé de 2,65 à 2,80 mètres. Heureusement que les considérations techniques n'ont pas pris le pas sur la beauté du style. Et c'est au grand Giorgetto Giugiaro qu'est revenu l'honneur de réaliser le dessin final de la Maserati MC12. L'enjeu esthétique était primordial, parce qu'il fallait en effet que l'auto soit belle et désirable, afin qu'elle séduise les collectionneurs fortunés et c'est bien la moindre des choses, quand on achète une voiture à 717.600 euros. Finalement, le résultat a été à la hauteur des attentes, puisque non seulement la voiture ressemble à un proto des 24 Heures du Mans, mais en plus elle permet de rouler cheveux au vent, puisque le toit est amovible comme sur la Ferrari F50. De plus, sa parenté avec les voitures de course est sidérante, comme en témoignent ses jantes de 19 pouces à écrou central, ses entrées d'air béantes, les grilles, le splendide extracteur arrière en carbone ou sa prise d'air sur le toit. Par ailleurs, toute la platine centrale est recouverte d'aluminium et l'habitacle est traité aux petits oignons avec du cuir, du carbone apparent et de l'aluminium. Il y a lieu de noter un coordonné de bleu et gris, qui parcourt tout l'habitacle de la Maserati MC12. Quant à la boîte, elle est robotisée avec palettes derrière le volant. Pour les coloris, les acheteurs n'ont pas le choix, puisque les 50 versions route sont obligatoirement livrées en blanc nacré avec bandes bleues.



Finally, the result has been up to expectations, since not only the car resembles a prototype of the 24 Hours of Le Mans, but in addition it allows driving with the hair on the wind, since the roof is removable like on the Ferrari F50.

Avant sa commercialisation, la voiture a subi des tests intensifs sur circuits et sa mise au point a été confiée



non seulement au pilote d'essai officiel de la marque, Andrea Bertolini, mais aussi à Michael Schumacher. C'est lors de la dernière course, à Zuhai, que la FIA a accepté l'homologation de la MC 12.

Cependant, la pièce maîtresse du bolide reste incontestablement son moteur V12, qu'elle emprunte à la Ferrari Enzo. Excusez du peu ! Mais le bloc de la Maserati est amputé de 30 ch, affichant 630 ch au lieu de 660. Cela reste toutefois une valeur tout à fait exceptionnelle pour une voiture de « route », comme en attestent les performances annoncées par le constructeur (0 à 100 km/h en 3,8 secondes, 330 km/h en pointe et le km DA en 20,1 secondes !!). Néanmoins, ce V12 Ferrari a tout de même été modifié pour l'adapter à un usage compétition, bien qu'il s'agisse d'une version routière. La distribution, la cartographie moteur, entre autres, ont été revues. Inutile de s'attarder sur la sonorité du moteur, qui a déjà ébloui sous le capot de l'Enzo. Côté transmission, c'est une boîte séquentielle accouplée à un embrayage bi-disque qui se charge de transmettre la puissance aux roues arrière. Et comme en compétition, les rapports passent du bout des doigts...

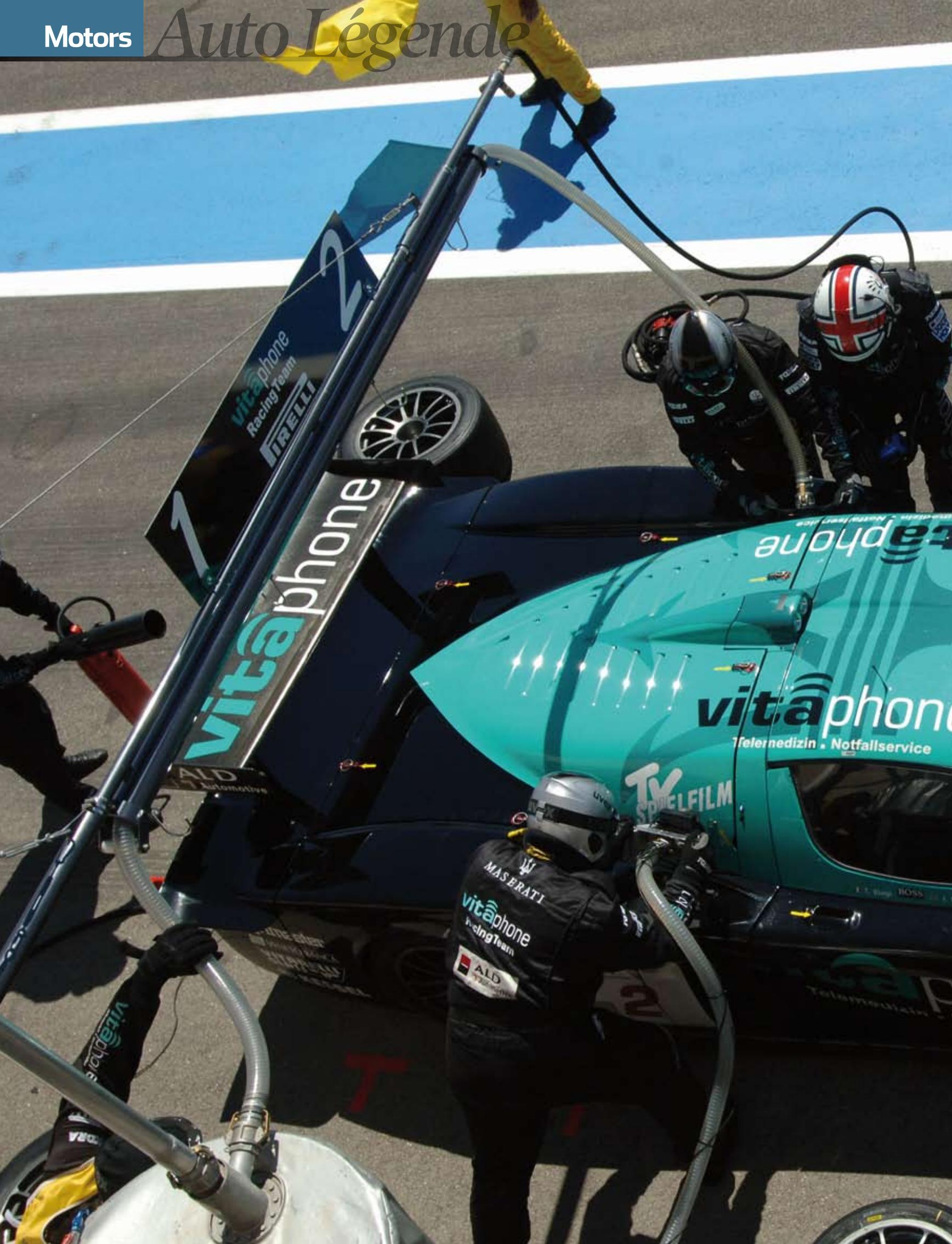
S'agissant de la tenue de route, le paquet a été mis, afin de concevoir un vrai châssis de course. La mission a été dévolue à Giorgio Ascanelli, qui a travaillé sous la direction de Claudio Berro. Sa proposition consiste en une cellule centrale en carbone sur laquelle sont fixés deux berceaux en aluminium supportant les trains roulants et l'ensemble moteur-boîte. Au bout des bras de suspensions, de très belles jantes de 19 pouces de diamètre sont montées et chaussées de très larges pneus en 245/35 à l'avant et 345/35 à l'arrière ! Seul bémol, les disques au diamètre conséquent pincés par des étriers Brembo six pistons, sont en acier et non en carbone. En complément pour la version routière, un ABS est monté et un anti-patinage vient épauler le pilote pour maîtriser la puissance du V12 en sortie de virage. Là encore, la version course n'a pas le droit à ces aides à la conduite. Pour dompter la bête sur circuit, il faut bien évidemment avoir de solides notions de pilotage, chose que les 50 futurs propriétaires de l'engin avaient certainement.

Avant sa commercialisation, la voiture a subi des tests intensifs sur circuits et sa mise au point a été confiée non seulement au pilote d'essai officiel de la marque, Andrea Bertolini, mais aussi à Michael Schumacher.

S'agissant de son parcours en compétition, la MC 12 l'a débuté en 2004 d'abord à Imola, avec la participation de trois exemplaires, mais la FIA a refusé que Maserati marque des points, à cause d'une homologation inachevée. Malgré cela, les voitures terminèrent à la deuxième et troisième place. La course suivante a vu la première victoire de la marque, à Oschersleben, avec Andrea Bertolini et Mika Salo. C'est lors de la dernière course, à Zuhai, que la FIA a accepté l'homologation de la MC 12, qui a gagné la course, ce qui a permis à la marque de terminer à la septième place au classement général des constructeurs.

En 2005, c'est avec deux équipes, Vitaphones Racing et JMB racing que Maserati va gagner le championnat, avec 239 points contre 125 pour la dauphine qui n'est





En 2005, c'est avec deux équipes, Vitaphones Racing et JMB racing que Maserati va gagner le championnat, avec 239 points contre 125 pour la dauphine qui n'est autre que Ferrari.





autre que Ferrari. C'est pourtant un pilote Ferrari qui a remporté le titre des pilotes, car les pilotes Maserati avaient quasiment le même nombre de points avant la dernière course face à une seule 550 Maranello.

L'année suivante, une seule écurie a représenté Maserati, Vitaphone Racing, et a remporté le titre des constructeurs. Le titre pilote s'est joué de manière plus serrée, car il y avait deux pilotes à égalité de points, Michael Bartels (Aston Martin) et Andrea Bertolini (Maserati).

C'est toutefois l'année 2007 qui a été la bonne, avec une victoire incontestée sur les deux tableaux avec Vitaphone Racing et Thomas Biagi. Malheureusement, la Maserati MC 12 n'a jamais pu participer aux 24h du Mans, à cause de ses mensurations. La marque avait tenté de se conformer au règlement en raccourcissant le « nez » de 200 mm, mais la largeur du véhicule a fait avorter la tentative. Cela n'a pas empêché de voir une

MC12 participer à certaines courses du championnat « Le Mans Séries ».

En conclusion, considérer la Maserati MC12 comme une simple copie de la Ferrari Enzo est certainement mal la juger. En effet, la sportive au trident est une vraie nouveauté, dont le terrain de prédilection est le circuit. Cela émane tant de sa définition que de son caractère. Tout a concouru pour faire de la MC 12 un véritable collector, très convoité : sa rareté exceptionnelle (seuls 50 exemplaires ont été produits), son tarif délirant, ses performances hors du commun et une ligne spectaculaire. En outre, le supercar s'adosse à un vrai nom à l'histoire chargée en patrimoine et auréolé de nombreux titres en compétition. En effet, la Maserati MC12 peut afficher fièrement un blason avec lequel le célèbre pilote argentin a été sacré champion du monde de Formule 1 en 1957...



Location de voitures de collection

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



Cinema

Pub

Shooting mode

Team building

Rallyes

Hotel

Mariages

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



1190 Adventure

Dès son premier modèle 1190 Adventure, KTM définissait de nouvelles références sur le segment Travel. En 2014, la 1190 Adventure et sa sœur la version « R » deviennent les motos les plus sûres du marché, avec un plaisir de conduite intact. Pour faire sa place sur le disputé créneau des maxitrails, l'inédite KTM 1190 Adventure entend bien faire valoir une des caractéristiques communes à toutes les KTM : le fun !

La KTM 990 Adventure, premier trail routier de la gamme autrichienne, n'avait jamais évolué depuis sa sortie en 2004. Certes bien née, l'autrichienne méritait un bon coup de jeune - tant esthétique que mécanique - pour contrecarrer une concurrence de plus en plus affûtée et c'est désormais chose faite, grâce à un nouveau maxitrail d'orientation ouvertement plus routier que le précédent : la 1190 Adventure

La nouvelle baroudeuse KTM tourne ostensiblement le dos aux pistes poussiéreuses pour se diriger plus franchement vers l'asphalte. Si elle conserve par exemple des jantes à rayons, ces dernières passent de 21 à 19 pouces à l'avant et de 18 à 17 pouces à l'arrière. Ces dimensions permettent le recours à des montes pneumatiques plus routières, voire sportives. Esthétiquement, les traits de crayon de Gerald Kiska, le designer attitré des KTM, sont eux aussi moins typés « rallye-raïd » que sur l'ancienne 990 Adventure.

Les aventuriers purs et durs auront pour leur part une version « baroudeuse » qui se charge de répondre aux envies d'évasion par les petits chemins avec la 1190 Adventure R. Elle se distingue entre autres de la version normale par des jantes de 18 et 21 pouces, des débattements de suspensions supérieurs de 30 mm et de grosses protections tubulaires latérales.

Côté équipements, le modèle 2014 hérite désormais en série, et en première mondiale, de l'inédit système de contrôle de l'adhérence et de la stabilité en virage Bosch Motorcycle Stability System. La liste des aides et équipements électroniques affiche aussi une gestion électronique de l'injection couplée avec quatre modes de conduite (sport, route, pluie et tout-terrain), ainsi qu'un ABS couplé et un anti-patinage paramétrables, dont les capteurs servent à renseigner « l'ABS de virage » MSC mentionné ci-dessus.

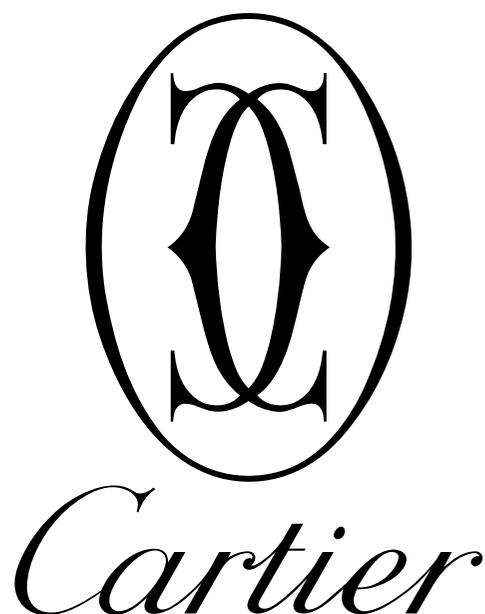
En option, la KTM peut aussi recevoir des suspensions dont le tarage s'ajuste électroniquement à partir du guidon et un indicateur de pression des pneus (TPMS). Bref, une moto parfaitement au niveau des références les plus sophistiquées du segment, en ce qui concerne l'assistanat électronique. Heureusement, paramétrer tous ces équipements n'est pas compliqué : la navigation dans les différents menus se fait de manière intuitive, au moyen d'un pavé comprenant quatre flèches au commodo gauche.

Compte tenu de son tarif de base très bien placé par rapport à ses concurrentes, la 1190 Adventure est franchement généreuse, tant par la qualité de ses équipements que par leur nombre.





par Lina Mouafak



Montre ronde Terre et Lune

La gamme Rotonde de Cartier rassemble des montres exceptionnelles dont le boîtier sert d'écrin à des mouvements parmi les plus sophistiqués de la haute horlogerie. Voici donc que cette collection vient s'enrichir d'un nouveau modèle, la montre Rotonde Terre et Lune.

La montre Cartier Rotonde Terre et Lune est une nouvelle preuve du savoir-faire horloger de la maison Cartier. En effet, la maison révèle son aboutissement d'une ambition créative et technique qui consiste à juxtaposer deux complications à travers un jeu d'affichage audacieux : d'un côté un tourbillon qui sort de son rôle strictement horloger et où il est un gage de précision et de prestige ; de l'autre, une phase de lune, tous deux interdépendants. Cette merveille doit son nom à la présence stylisée d'un globe terrestre et d'une lune incarnée par un tourbillon. Un cache vient alors occulter partiellement la cage du tourbillon. Il se forme alors au cadran un croissant, reproduisant à l'identique celui de la lune dans le ciel. Tout simplement somptueux !

Cartier a véritablement décidé de faire de cette montre à complication un véritable objet de luxe. En effet, on retrouve sur ce garde-temps un cadran constitué de lapis-lazuli poli. Le cache de la lune est lui aussi en lapis-lazuli. Pour l'affichage des heures et du second fuseau horaire, Cartier a choisi de l'or blanc de 18 carats poli.

Les chiffres romains du cadran sont ajourés et anglés à la main comme sur les mouvements squelette.

Le boîtier de 47mm de diamètre est composé de platine et la couronne est ornée d'un saphir cabochon bleu. L'épaisseur de la montre atteint 16,65mm. On retrouve au cœur de la montre Rotonde de Cartier Terre et Lune le mouvement mécanique à remontage manuel 9440 MC. Son balancier bat au rythme de 21.600 alternances par heure. Il y a lieu de noter également sa confortable réserve de marche qui atteint presque 3 jours.

Le bracelet est constitué de cuir d'alligator noir et sa boucle déployante à double réglage est en or blanc de 18 carats.

Un dernier point important pour les collectionneurs, sachez que le garde-temps Cartier Terre et Lune est issu d'une série limitée et numérotée de seulement 50 exemplaires ! Une montre plutôt exceptionnelle donc, à la créativité intéressante et au design vraiment chic. La Maison Cartier signe avec la montre Rotonde de Cartier Terre et Lune, un garde-temps dont la créativité et le savoir-faire sont des plus exceptionnels.





Pikes Peak International Hill Climb

Pikes Peak est une course de côte, qui se tient sur la montagne de Pikes Peak, aux États-Unis, tous les ans en été. C'est la troisième plus ancienne course automobile officielle encore active aux États-Unis, après la Course de côte du Mont Washington (1904), et les 500 miles d'Indianapolis (dont la première épreuve a eu lieu en 1911). Cette course est aussi une vieille tradition au Colorado et dans la région de Pikes Peak.

En 1915, l'aménagement d'une route vers le sommet est entrepris, et un an plus tard, les 10, 11, et 12 août 1916, la première Pikes Peak Hill Climb est organisée à l'initiative de Spencer Penrose, le propriétaire d'un hôtel qui avait financé l'aménagement de la route. Rea Lentz, un jeune pilote de 22 ans originaire de Seattle, y conduisit ainsi sa Romano Demon Special jusqu'au sommet, devant quelques milliers de spectateurs le 12 août, en 20 min 55 s 6, inscrivant ainsi en premier son nom au palmarès du Penrose Trophy. Aujourd'hui, la course est divisée en une quinzaine de

catégories. De la moto à la voiture en passant par le quad ou les camions, chaque véhicule est représenté. La catégorie la plus célèbre et la plus spectaculaire reste la catégorie Unlimited, où s'affrontent des monstres de plus de 1.000 chevaux.

Le tracé est long de 19,93 km et présente 156 virages. Le départ a lieu à 2.865 mètres d'altitude et se termine environ 1.440 mètres plus haut, d'où son surnom : « La course vers les nuages ». La différence d'altitude, et donc de pression de l'air, est telle qu'elle influence notablement la puissance des moteurs



À partir de 2012, le tracé est désormais entièrement goudronné, ce qui modifie le profil de l'épreuve et ne rend plus les temps comparables avec les années précédentes, où la course n'était pas entièrement sur bitume.

entre le départ et l'arrivée. Cette différence d'altitude amène également des caractéristiques climatiques constamment changeantes, avec des expositions au soleil variables et perturbant de façon conséquente les pilotes. En arrivant près du sommet, le ravin atteint 600 mètres au plus haut.

À partir de 2012, le tracé est désormais entièrement goudronné, ce qui modifie le profil de l'épreuve et ne rend plus les temps comparables avec les années précédentes, où la course n'était pas entièrement sur bitume. Du fait de la puissance des véhicules et de la piste, qui est particulièrement poussiéreuse

et glissante, les voitures sont équipées d'énormes ailerons à l'avant et à l'arrière, pour les plaquer au sol. Ces appendices sont devenus une sorte de signature des véhicules participant à cette course.

En 2013, Peugeot Sport avait décidé d'engager un véhicule, sur la base de la 208. Cette Peugeot 208 T16 Pikes Peak a un rapport poids/puissance de 1ch/kg (875 ch/875 kg), qui lui permet une accélération de 0 à 100 km/h en 1,8 s, c'est-à-dire aussi bien qu'une Formule 1. Au volant, Sébastien Loeb, non content d'avoir inscrit son nom à toutes les lignes du livre des records du championnat du monde des rallyes, le nonuple champion marque au Pikes Peak une victoire de prestige et un record explosif.

H.UPMANN

Sir Winston

Le Sir Winston qui ravit année après année ses aficionados demeure encore et toujours une pièce incontournable du catalogue cubain. Ce Sir Winston est sans aucun doute un des plus beaux bijoux de la marque H.Upmann. Le Sir Winston est de ces cigares qui vous apportent toute la noblesse et la richesse que l'on en attend. C'est un nom évocateur que l'on n'oublie pas.

C'est un magnifique havane, réalisé avec des feuilles de première qualité, de couleur miel à maduro pour les plus foncées ; il est soyeux et velouté au toucher.

D'entrée, les senteurs de bois précieux, de meuble ciré et de chocolat enveloppent délicatement votre nez de cet emballage soyeux aux nuances terreuses de noyer et de café.

Allumage facile malgré son gabarit, les arômes délicats arrivent immédiatement.

Les notes de bois précieux, de poivre et de tourbe sont très moelleuses, encadrées dans une puissance dosée à la perfection.

Dès la mise en bouche, les sensations se veulent onctueuses et surettes, plus végétales que boisées. Notes de noix, noisette fraîche et poivre participent aux premiers ébats, en ces nobles préliminaires. Peu volubile dans un premier temps, il vous faudra attendre une bonne trentaine de minutes pour qu'il soit plus salubre et avenant. L'histoire perdure sur une perception plus roborative et harmonieuse, plus ronde et plus suave, qui évolue sur des notes de moka, de brioche et de café, avec une teneur en bouche puissante et une saveur habilement équilibrée. Ce

Dès la mise en bouche, les sensations se veulent onctueuses et surettes, plus végétales que boisées. Notes de noix, noisette fraîche et poivre participent aux premiers ébats...



cigare est toujours à la limite de passer du côté obscur de la force, sans jamais le franchir !

Le 3e temps, toujours plus riche et généreux, modifie son sillage vers des parfums plus toastés, de cacao, de café, de pain grillé et de gingembre, qui n'outrepassent jamais celui de l'âcreté. Ce sir Winston tient toutes ses promesses. D'une persistance agréable et évolutive, mais sans réelle complexité ce cigare est à consommé sans modération si ce n'est pas déjà fait. En résumé, c'est une très grande réussite, dense et aromatique, à classer parmi les meilleurs havanes actuels.

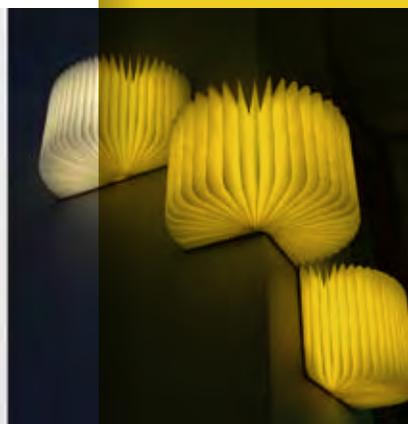
Hightech

par Hicham Rehane



LUMIO Folding book lamp

Etant à l'origine un projet Kickstarter, Lumio est un excellent objet situé à mi-chemin entre une lampe et un livre. Pensé par Max Gunawan, ce projet maintenant commercialisé au prix de 160\$ dans trois coloris est à découvrir, alliant avec intelligence décoration, utilité et mobilité.





GRAMOVOX Bluetooth gramophone

Focus sur ce projet Gramovox : une superbe idée mêlant technologie et vintage, proposant un dock avec Bluetooth permettant de diffuser du son avec un design s'inspirant des vieux gramophones.



ANKI DRIVE Videogame racing in real life

« Anki Drive », un set de Home racing de nouvelle génération qui se compose d'un tapis symbolisant le circuit et de deux voitures autonomes dont l'intelligence artificielle est utilisée pour leur permettre de s'affronter. Le principe ? Le tapis est revêtu d'une encre spécifique permettant aux voitures de se repérer, mais aussi de communiquer aux adversaires leur position sur la piste. Pour ce qui est des véhicules, chacun d'eux est doté d'une micro caméra, d'un processeur à 50 Mhz, d'une batterie et d'un module bluetooth. Complété par une application iOS, il est ainsi possible de contrôler les voitures, mais également d'utiliser des armes virtuelles et de créer le « caractère personnel » de la voiture grâce à l'intelligence artificielle. Une sorte de jeu dans la réalité à mi-chemin entre le jeu vidéo et le slot racing.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT Charade

Situé à Saint-Genès-Champanelle, le circuit de Charade est un circuit de sports mécaniques et le plus beau circuit du monde. Il y a très certainement une grande part de vérité dans cette affirmation ! Sinon, pourquoi John Frankenheimer aurait-il choisi Charade pour tourner une grande partie de « Grand Prix », film aux trois Oscars consacré à la compétition en Formule 1, devenu un film culte ...







Le circuit Charade a été inauguré en 1958. Il possédait à l'origine un parcours en montagne long de près de 8 km avec 51 virages et a accueilli jusqu'à 130.000 visiteurs durant les weekends de Grand prix de Formule 1 et de Grand Prix moto, entre 1965 et 1974. Les plus grands pilotes, auto et moto, de l'époque, sont venus courir sur ce circuit mythique. Jim Clark, Jackie Stewart, Jochen Rindt, Phil Read et Giacomo Agostini ont concouru sur ce circuit.

Dès la fin des années 70, le circuit ne va plus être adapté aux exigences de la grande compétition en auto et moto. Ses infrastructures, situées sur un flanc de montagne, se sont rapidement révélées obsolètes,

tandis que la piste, du fait du ravinement, qui était souvent couverte de gravillons de pouzzolane. Mais d'autres courses, moins prestigieuses, continuent à y être organisées jusqu'en 1988. En 1989, un circuit plus court, d'environ 4 km, est réalisé, sécurisé, clôturé. Le circuit développé par une équipe dans laquelle le pilote automobile Louis Rosier a joué un rôle privilégié, appartient désormais au Conseil général du Puy-de-Dôme.

En 2014, un groupe d'amateurs passionnés, regroupés au sein de l'association « Agissons pour Charade », a décidé de faire revivre l'âge d'or de Charade, les 21 et 22 juin 2014.





Une invitation a été lancée à tous les pilotes qui ont couru sur ce circuit, ainsi qu'aux collectionneurs possédant des voitures qui ont ou auraient pu courir à Charade, de 1958 à 1978.

Les pilotes sont nombreux à avoir été invités, de Sir Stirling Moss à Giacomo Agostini, en passant par l'Australien Sir John Arthur Brabham, dit Jack, ou encore l'Écossais Sir John Young Stewart, dit Jackie, les français Pescarollo, Lafitte, Beltoise,... pour les pilotes auto et Phil Read, John Surtees, seul pilote à avoir été champion en moto GP et en Formule 1. Les collectionneurs de voitures et motos sont, quant à

eux, ravis de montrer leurs trésors. Et, surtout, fiers de voir à leur volant ou leur guidon des gloires des courses mécaniques de ces trente glorieuses 1958-1988. Cet événement est, de la volonté de l'association, dédié aux pilotes, collectionneurs, spectateurs, leur permettant de se retrouver dans un contexte convivial et de se remémorer les grandes heures de Charade. Ce sera aussi l'occasion de rendre hommage à Louis Rosier, un des initiateurs du projet du Circuit de Charade. Alors avis à nos Gentlemen Drivers, rendez-vous en Auvergne au mois de juin pour célébrer la renaissance d'un des circuits les plus beaux du monde !



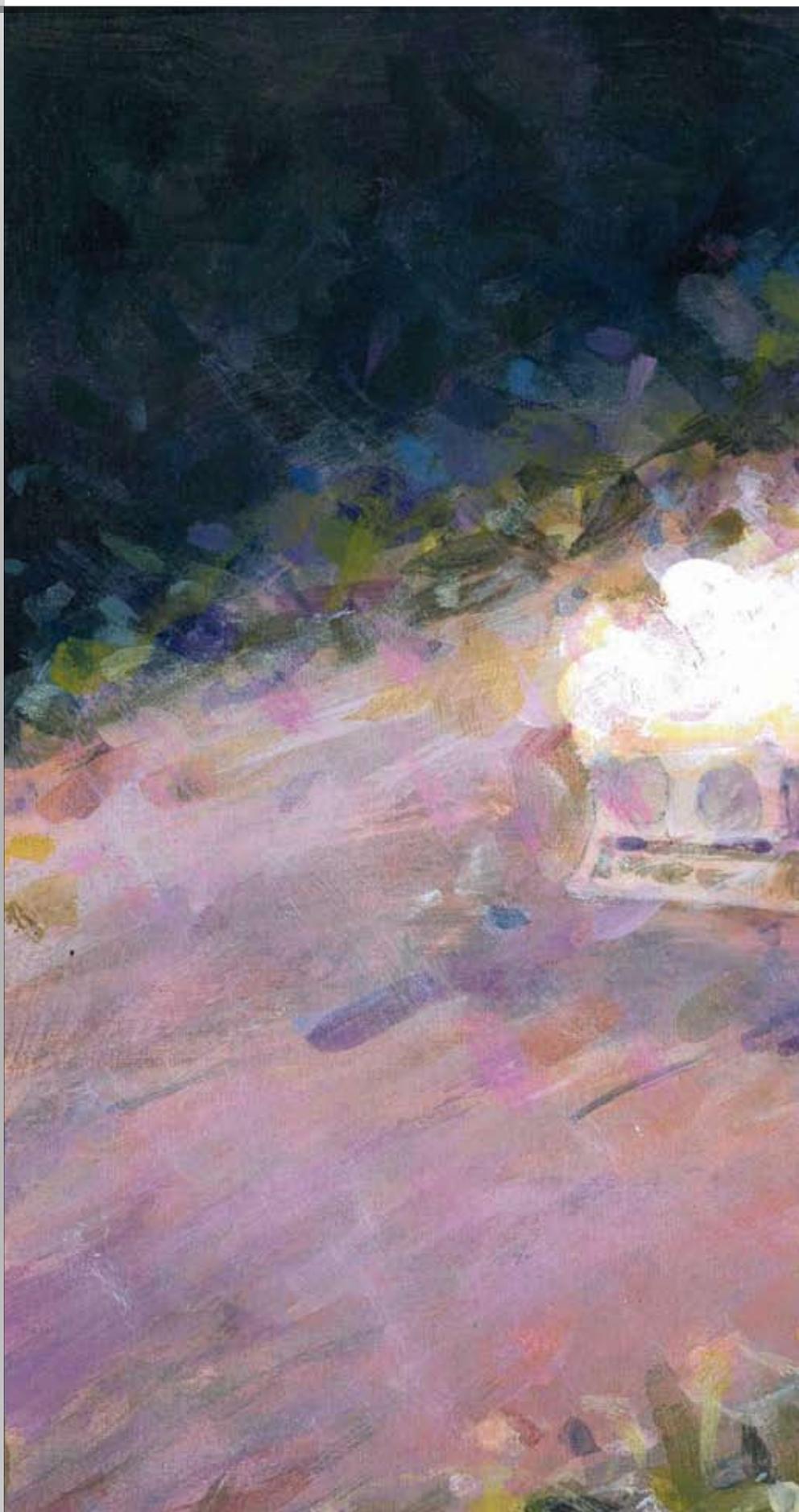
par Antoine Delmas

Rob Ijbema

28 mai 1961 (Amsterdam)

Passionné par l'art les voitures et les courses automobiles, il aime dessiner ce monde exaltant.

Son style flamboyant unique est reconnu par les galeries, les pilotes, les équipes de course, les collectionneurs privés et amateurs de course automobile à travers le monde.





Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversonline.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 - Apt 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 - Apt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931
gentlemendriversonline@yahoo.fr - gentlemendriversonline@gmail.com
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

POUR VOTRE ENTREPRISE

-50%

SUR VOS
3 PREMIÈRES FACTURES



MOINS DE DÉPENSES, PLUS DE PERFORMANCES !

Jusqu'au 31 mars 2014, **Maroc Telecom** vous offre une réduction* de 50% sur vos 3 premières factures pour tout nouvel abonnement Fixe, Mobile ou Internet ADSL.

Saisissez vite cette opportunité et réalisez d'importantes économies !

Pour plus d'informations, rendez-vous dans votre agence Maroc Telecom ou contactez votre centre de relation clients.

* L'offre concerne les abonnements voix/Data (services et options) et consommations (hors frais de pack fixes, mobiles et internet ADSL/CDMA, hors communications voix/Data passées en roaming et hors abonnement internet 3G data only).

Jusqu'au 31 mars 2014

RANGE ROVER EVOQUE

PRÊT POUR L'AVENTURE URBAINE

Le Range Rover Evoque. Un design d'avant garde pour un véhicule fidèle aux valeurs Land Rover. Premier véhicule de série au monde équipé d'une boîte automatique neuf vitesses, ses capacités de franchissement vous impressionneront aussi bien en ville qu'en tout terrain.

landrover.ma



ABOVE AND BEYOND



Photo non contractuelle

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

Land Rover MENA