

Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE



OMAR EL BEKKARI
PROFESSION :
COLLECTIONNEUR

BMW
760i

p.22

Le nec plus ultra



VOLVO
S60 T6 AWD

p.25

Suédoise au sang chaud



AUDI
A1

p.36

Tout d'une grande



DOSSIER
RANGE ROVER

p.60

Evolution de l'espèce





Ahmed Kseibati

Le mois de mars 2011 n'a pas été des plus roses et il faudrait vite l'oublier et passer son chemin en espérant des jours meilleurs. Avec la catastrophe, de dimension apocalyptique, celle qui a ébranlé l'archipel du Japon, troisième puissance mondiale. On a vu des voitures, des bateaux, des trains, des avions se fracasser comme des fétus de paille et des villes dévastées par la vague géante. Ce cataclysme, du fait de son impact évident sur les économies japonaise et mondiale, va incontestablement ralentir l'industrie nipponne

ÉDITO

pour plusieurs mois du fait de gros problèmes d'alimentation électrique, logistiques, et sanitaires qui rendent quasi hypothétique le redémarrage des usines des géants de l'automobile et tous les fournisseurs de composants électroniques, du moins pour un certain temps.

Mais le malheur des uns faisant en quelque sorte le bonheur des autres, les industriels de l'automobile européens doivent probablement se frotter les mains, en espérant naturellement grappiller quelques points sur les parts de marché des japonaises suite au manque de pièces détachées made in Japan qui se fait déjà ressentir.

Voilà un tableau bien gris pour ce premier mois du printemps, mais ne vous laissez donc pas abattre, Gentlemen Drivers, avec ses belles voitures, ses bateaux, ses motos et plein d'autres sujets, est là pour remonter le moral des plus affectés d'entre vous.

Bonne lectures Messieurs.

SOMMAIRE

06 Motors

- 06>08 **L'actu En bref Nationales** par Youssef Bennour
10>12 **L'actu En bref Internationales** par Youssef Bennour
14>17 **AutoConcept** Citroen METROPOLIS par Youssef Bennour
18>21 **AutoException** Aston Martin One77 par Antoine Delmas
22>25 **BMW 760i** : Le nec plus ultra par Youssef Bennour
26>29 **AutoNouveauté** Volvo S60 T6 AWD par Hamid Benmaarouf
30>39 **Ford Mondeo / Megane RS / Audi A1** par Hamid Benmaarouf / **C-Crosser** par Youssef Bennour
40>42 **AutoEssais** Porsche 911 GTS
44>47 **AutoEvènement** Rallye Classic du Maroc par Youssef Bennour
48>49 **Spécial Cabriolet** Audi A3 / BMW série1 / Mazda MX5 / MINI / Peugeot 308 / Peugeot 207 / VW Eos / Renault Megane par Youssef Bennour

50 Entretien du mois **Omar El Bekkari** >59 Profession : Collectionneur... par Youssef Bennour

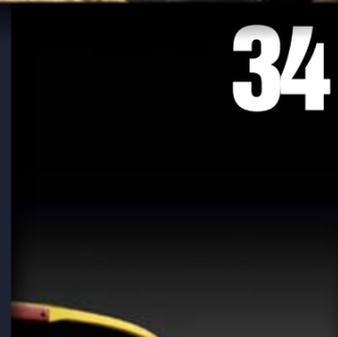
- 60>65 **AutoLégende** Range Rover : Evolution de l'espèce par Hamid Benmaarouf
66>67 **MotoException** Harley Davidson FLHXSE CVO STREET GLIDE 2011 par Lina Mouafak
68>69 **MotoNouveautés** Triumph Daytona 675R par Walid Benslimane
70>71 **BateauException** Cigarettes Ducati par Lina Mouafak

72 L'Homme

- 72>73 **Spa et bien-être** Palmeraie Spa par Patrick Niclot
74>75 **Montres** Vacheron Constantin Patrimony Contemporaine Quantième Perpétuel par Lina Mouafak
76>77 **Accessoires** Début des festivités par Assia Qualiken
78>79 **Tendances** par Assia Qualiken
80>81 **Sport d'élite** Vendée Globe par Lina Mouafak

82 Lifestyle

- 82>83 **Gastronomie** Le Fouquet's Marrakech par Lina Mouafak
84>85 **Cigare** Monte Cristo Gran Reserva par Antoine Delmas
86>87 **Immobilier** Mazagan Beach Resorts par Lina Mouafak
88>89 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
90>93 **Évasion de rêve** Circuit SEPANG de Malaisie par Lina Mouafak
94>95 **Art** Jean-François Vautrin par Antoine Delmas



en bref

NATIONALES

La Peugeot 508 débarque au Maroc

Fin mars, la presse et le grand public avaient rendez-vous avec la remplaçante des Peugeot 407 et 607. Il s'agit de la Peugeot 508 qui revendique un design dynamique qui se traduit par une calandre redessinée, un pavillon fuyant vers l'arrière, un capot sculpté, et des feux à LED, présents à l'avant comme à l'arrière. La nouvelle familiale au lion se distingue également par un habitacle spacieux à la faveur d'un empattement nettement plus grand que celui de la 407. Le volume du coffre est à l'avenant avec une capacité de chargement de 545 litres. En matière de technologie embarquée, Peugeot a prévu une liste bien fournie, avec, entre autres, les projecteurs bi-xénon directionnels, les projecteurs antibrouillards

avec éclairage statique d'intersection ou encore l'assistance feux de route. L'équipement de confort n'est pas en reste avec au programme : climatisation quadri-zone, démarrage mains libres, siège massant pour le conducteur, etc. Quant aux motorisations offertes, elles consistent en un bloc essence de 156 ch et de trois moteurs diesel : le 1.6 L de 112 ch, le 2.0 L disponible en deux configurations de puissance, 140 et 163 ch et enfin le costaud 2.2 L d'une puissance de 204 ch. Les tarifs démarrent à partir de 265 000 DH.



Nouveau code de la route

les abus continuent

A voir le comportement de certains de nos policiers et gendarmes, nous avons l'impression que le nouveau code de la route est loin d'avoir infléchi les anciennes mentalités. Il est vrai que les habitudes ont parfois la peau dure. La preuve, est la mauvaise foi de quelques agents de la circulation véreux qui se mettent en embuscade pour piéger les automobilistes. Cela, en totale contradiction avec la législation qui proscriit ce genre de conduites qui encouragent la corruption. Et contrairement, à ce que l'on peut croire, il ne s'agit pas d'une espèce en voie de disparition parce qu'elle a la capacité de s'adapter à tous les contextes. Notre Ministre des transports, Karim Ghellab qui s'est battu pour un code qui a été adopté au forceps, a semble-t-il, oublié qu'il ne suffit pas d'adopter des législations avant-gardistes pour inciter au respect de la loi. Encore faut-il assurer une réelle application des dispositions juridiques sur le terrain. Chose qui malheureusement est loin d'être faite. Donc, en attendant que nos agents soient plus honnêtes, le meilleur conseil à donner aux automobilistes est d'être prudents au volant et de respecter le code de la route. Et pour les intéressés, le site <http://trapster.com/tmvr/400/bb/tm.jad>, renseigne sur les emplacements des radars fixes.



Le catalogue de la SM&IA s'enrichit de la nouvelle série 6

La nouvelle BMW série 6 vient de faire officiellement son entrée sur le marché marocain. Mariant avec bonheur luxe et sportivité, elle se distingue également par son design très dynamique dont les principales manifestations consistent en l'adoption de naseaux façon «nez de requin» ainsi que de nouveaux phares et feux arrière. La bavaroise mise sur une capote textile à commande électrique qu'il est possible de manoeuvrer en roulant jusqu'à une vitesse de 40 km/h. L'offre mécanique consiste pour sa part en deux blocs : un 6 cylindres de

320 ch et un V8 de 407ch. Dans les deux cas, la vitesse est bridée électroniquement à 250 km/h. Ce série 6 fait par ailleurs la part belle aux équipements high-tech tels que la caméra de recul, l'éclairage directionnel adaptatif, la vision nocturne avec repérage de piéton, l'assistance au stationnement ou encore l'affichage tête haute. Ce luxe se paie bien entendu au prix fort. En effet, pour accéder à la version de base de ce yacht sur roues, il faut déboursier la bagatelle de 1.136.000 DH.

C.A.C commercialise la nouvelle Passat

L'importateur marocain de la marque Volkswagen (C.A.C) a lancé durant le mois de mars la nouvelle génération de la Passat. Capitalisant sur le succès du modèle sortant, le nouvel opus ne fait pas dans la révolution côté style en conservant le même profil. A l'avant, les changements se traduisent par l'adoption d'une calandre horizontale séparant deux blocs de feux droits. La poupe, pour sa part, se pare de feux longilignes débordant sur les ailes qui lui confèrent plus de stature. A l'intérieur, on retrouve

une qualité de matériaux et de finition conformes aux standards de la marque. L'ergonomie est également de mise avec un tableau de bord hérité de la cousine CC. Disponible en trois niveaux de finition : Trendline, Confort et Highline, la nouvelle Passat met en avant une dotation complète. Côté moteur, un seul bloc figure au catalogue : le 2.0 TDI qui développe 140 ch et 320 Nm de couple. Quant aux tarifs, s'échelonnant de 291.000 à 374.000 DH, ils s'avèrent compétitifs.



Lancement de la Clio RS Cup Maroc

À l'occasion de la course d'Agadir qui se tiendra les 7 et 8 mai prochains, le public marocain découvrira la nouvelle formule nationale « Clio RS Cup Maroc ». Lancée par Renault Maroc en partenariat avec Wafa Assurances et le Team Automobiles Menara Compétition, cette formule vise à favoriser la démocratisation du sport automobile. Par le biais de cet événement, l'importateur local de la marque au losange souhaite également promouvoir au Maroc l'image de la Clio, véhicule dynamique et jeune. La transformation de la Clio RS en voiture de course a été prise en charge par Automobiles Menara qui, en plus de rigidifier la caisse, a renforcé le moteur et le châssis. Résultat, la puissance passe de 203 à 215 ch permettant à la bête d'avalier le 0 à 100 km/h en seulement 6.1 secondes. Cette nouvelle formule qui engagera 20 véhicules au maximum, s'étendra sur huit courses par an organisées selon le calendrier de la Fédération Marocaine des Sports Automobiles (FRMSA).



Rallye international des universités et grandes écoles

sensibilisation au nouveau code de la route

Organisé par le Racing Universitaire Casablanca en partenariat avec l'Agence de communication Eclisse.com, le RIDUGE 2011 est un événement conçu spécialement pour les étudiants de l'enseignement supérieur, qu'ils soient marocains ou étrangers. Il s'agit d'un Rallye de régularité et de constance qui s'est déroulé du 24 au 27 mars sur un parcours reliant Rabat à Casa en passant par des villes universitaires. L'objectif est de permettre à des étudiants de différents établissements des cycles supérieurs, publics et privés de se rencontrer et d'échanger. Les organisateurs aspirent également à initier chaque étudiant, futur cadre et potentiel décideur, à l'importance de planification, de la gestion et de l'exercice du leadership. Il s'agit, en somme, de renforcer chez l'étudiant le comportement et les attitudes requises par le monde professionnel.

Pour cette édition, une trentaine d'équipages, constitués d'un pilote, d'un co-pilote et éventuellement d'un coach ont pris à ce challenge. Les concurrents se devaient de respecter le règlement de la course et s'efforcer d'adhérer à l'activité

citoyenne programmée par le comité d'organisation, à savoir la sensibilisation au respect du nouveau code de la route. Pour rallier l'arrivée, les équipages ont effectué un parcours d'orientation imposé à l'aide d'un road book.



Nouvelle BMW X3



www.bmw.ma

Le plaisir de conduire



LA JOIE N'A PAS DE LIMITE.

Un changement de rapport de vitesse, une accélération et vous comprendrez immédiatement l'alliance entre puissance et efficacité qui anime la nouvelle BMW X3. Son nouveau moteur diesel 2.0 litres associé à l'ingénieuse boîte de vitesse automatique à huit rapports affiche les meilleures performances de sa catégorie : 184 ch pour seulement 5,6 l/100 km. Cette philosophie transcende totalement l'expérience de conduite. La Joie ne fait aucun sacrifice et opte pour puissance et sobriété. Pour vous en assurer, venez l'essayer chez Smeia et son réseau.

NOUVELLE BMW X3.

BMW EfficientDynamics

X3 xDrive 20d 5,6 l/100 km 184 ch

Smeia

Importateur exclusif

47, boulevard Ba Hmad
20300 Casablanca
Tél. : 05 22 40 07 00/01
e-mail : contact@smeia.com

Réseau Smeia

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 32/33
Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

INTERNATIONALES



Porsche

La Panamera Turbo : encore plus puissante

Chez Porsche, la course à la puissance est une marque de fabrique. La dernière preuve de cet état de fait, est la Panamera Turbo. Ce monstre qui affiche pourtant des caractéristiques techniques impressionnantes: 500 ch et 700 Nm (770 Nm avec l'overboost), a vu sa puissance prendre de l'envol. En effet, la Panamera Turbo hérite aujourd'hui d'une superlative version S dont le V8 4.8 biturbo développera désormais 550 ch et 750 Nm (800 Nm avec l'overboost), comme sur le Cayenne Turbo S. Cette puissance phénoménale permet à la Panamera de passer sous les 4» (très précisément 3»8), soit un temps comparable à ceux d'une 911 Turbo ou d'une Lamborghini Gallardo.

Ce surcroît de puissance est agrémenté d'une note d'échappement retravaillée, et discrètement souligné à l'extérieur par un bouclier avant et des bas de caisse spécifiques et une voie arrière élargie. Le tarif connaîtra également une sérieuse inflation puisque la Panamera S sera facturée 30 000 euros plus chère que la version turbo.

Le coupé Mazda exécute le 0 à 100 km/h en trois secondes. Par ailleurs, la GT est parfaitement préparée pour évoluer sur circuit avec sa structure très résistante, son moteur implanté plus bas, sa boîte séquentielle à six rapports et palettes au volant, et ses de trains roulants optimisés.

La Mazda M-X5

La M-X5 se radicalise

La sympathique Mazda M-X5 qui a conquis de milliers de jeunes dans les quatre coins du monde au point de devenir une icône, vient d'opérer une radicale métamorphose avec sa version GT. Destinée à représenter la marque nipponne au championnat d'endurance britannique, la MX-5 a été dopée aux anabolisants en voyant sa puissance portée à 275 ch. Parallèlement, la nipponne s'allège de plus de 200 kg grâce à un travail sur tous les composants (dont des ouvrants en carbone et un pare-brise en polycarbonate), pour désormais n'afficher plus que 850 kg sur la balance. Fort de ces caractéristiques, le



Maroc Telecom



Mercedes SLS AMG

La SLS AMG enlève le haut

La Mercedes SLS AMG s'apprête à enlever le haut pour intégrer le cercle des découvrables les plus performantes de la planète. En effet, comme les SL bodybuildés par AMG, la SLS pourra bientôt faire profiter ses passagers des vocalises du légendaire V8 6.2 AMG à ciel ouvert. Pas de surprises quant à la ligne ; fidèle

à la capote en toile, comme il sied à un roadster de son rang, sa silhouette ne dénature pas celle du coupé. Évidemment, les fameuses portières en ailes de mouette laissent la place à des ouvrants plus traditionnels. Encore plus exclusive que le coupé, la belle s'échangera contre un chèque dépassant allègrement les 200 000 euros. La présentation officielle du bolide se fera lors du salon de Francfort qui aura lieu en septembre 2011.

Mercedes

Mercedes

La C 63 AMG déclinée en coupé

Après avoir exposé la version AMG de sa classe C restylée au salon de Genève au début du mois de mars, Mercedes présente déjà sa petite sœur, la C63 AMG Coupé. Comme sa grande sœur éponyme, le coupé AMG hérite du V8 de 457 ch qui peut même être poussé à 487 chevaux avec le pack Performance. Comme la berline, le coupé abat donc le 0 à 100 km/h en 4,5 secondes, et revendique 250 km/h en vitesse maxi. La propulsion affiche également la même consommation (environ 12 l / 100 km en cycle mixte) et des émissions de CO2 de 280 g. Le coupé récupère, par ailleurs, la boîte Speedshift MCT-7, déjà connu sur la SL63 AMG, et la même batterie d'équipements liés à la sécurité. Sera commercialisée en Europe à partir de juillet prochain pour un tarif qui devrait avoisiner les 87 000 euros dans l'Hexagone.



CITROËN

Metropolis

*Une signature
haut de gamme*

Dessiné par l'équipe internationale de design de Citroën, le concept Citroën Metropolis préfigure la DS9 qui sera le futur porte-drapeau de la marque aux chevrons. Avec son profil tricorps et ses dimensions impressionnantes ([5,30 m x 2 m x 1,40 m]), ce véhicule en impose. Mariant surfaces lisses, lignes tendues et courbes sensuelles, le Metropolis affiche un air élégant et dynamique. La face avant exprime clairement la puissance à travers une calandre et des optiques au design très travaillé. Quant à l'arrière, il réussit à concilier largeur et stabilité tout en ayant une forme resserrée. L'aspect intérieur, quant à lui, s'inspire de l'éventail et des instruments traditionnels de musique à cordes. L'ensemble se décline en strates superposées accueillantes, formant un écrin luxueux.

CITROËN

Metropolis



Côté moteur, le concept est animé par une motorisation hybride associant un V6 2.0 de 272 ch à un moteur électrique développant 55 ch en conduite coulée et pouvant atteindre 95 ch lors des fortes sollicitations. Dans cette dernière configuration, le bloc propulseur offre une puissance de 460 ch et 430 Nm de couple.

En milieu urbain, le véhicule évolue en mode "tout-électrique" et ce n'est que lorsque la cadence s'accélère que le bloc thermique prend le relais tout en restant toujours secondé par le moteur électrique. Entraînant les roues arrière, ce dernier offre également au concept Citroën l'avantage d'une transmission intégrale.

Et pour profiter pleinement de ses prestations dynamiques, Metropolis possède une suspension dynamique active qui garantit à la fois un excellent confort et un meilleur pilotage de l'assiette.

AUTO *Exception*



ASTON MARTIN one77



L'Aston Martin One-77, « la plus spectaculaire Aston Martin de tous les temps », qui a été dévoilée l'année dernière et qui sera construite à Gaydon, ne fera que 77 heureux, exclusivement.

Soixante-dix-sept unités, pas une de plus !

Cylindrée :	7,3L V12
Puissance :	710 ch-8000 tr/min
Couple :	76,5mkg-750Nm
Poids à vide :	1500kg
Dimension :	4,72/1,90/1,28 (L/l/h)
Coffre :	155L
Pneumatiques :	255/35 ZR20- 335/30 ZR20
Vitesse maximale :	350km/h
0 à 100 :	3,5 s

Son moteur V12 de 7 litres sera spécialement construit dans les ateliers Aston de Cologne. Puissance : 760 ch à 750 Nm de couple. Ce monstre très performant, capable de passer de 0 à 100 km/h en seulement 3,5 et de filer à 355 km/h, devient la plus extravagante des Aston Martin jamais construites.



L'Aston One-77, qui aura un châssis monocoque en carbone, comme une voiture de compétition, sera habillée d'une carrosserie en aluminium, façonnée à la main. « Une rencontre entre artisanat et technologie du XXI^e siècle ».

Son moteur V12 de 7 litres sera spécialement construit dans les ateliers Aston de Cologne. Puissance : 760 ch à 750 Nm de couple. Ce monstre très performant, capable de passer de 0 à 100 km/h en seulement 3,5 et de filer à 355 km/h, devient la plus extravagante des Aston Martin jamais construites.

Cette réjouissante ébauche désigne immédiatement le peloton des adversaires de la One-77 : Ferrari, Bugatti, Lamborghini, McLaren Mercedes, pour citer les plus établis, auxquels nous ajouterons Pagani et Koenigsegg.

Quels seront, face à cette meute, les atouts de la One-77 ? Outre sa notoriété et sa légitimité, son châssis carbone, garant d'une rigidité exceptionnelle, devrait lui assurer aussi un poids contenu, sans qu'en pâtisse l'équipement de confort.

Cette construction réunit toutes les conditions d'une tenue de route maîtrisée et de performances exceptionnelles. L'aristocratique moteur atmosphérique, le style et la qualité de présentation Aston feront le reste. La One-

77, dessinée par Marek Reichman, patron du design Aston, et dont ce sera la première œuvre réalisée de A à Z pour la marque, n'a pas vocation à s'aligner en course, mais plutôt d'affirmer la présence d'Aston Martin dans la stratosphère de l'automobile, y compris côté tarif puisqu'elle sera affichée pour la modique somme de 1,4 million d'euros. De quoi s'acheter quasiment deux Mercedes SLR Stirling Moss, pourtant fabriquées en série très limitée. Et de quoi jouer d'égal à égal avec la Bugatti Veyron Grand Sport, bien plus puissante avec ses 1001 ch. Il est vrai que l'anglaise est plus exclusive que l'alsacienne, avec sa production fixée à 77 exemplaires (contre 150).

AUTO *Exception***BMW**

760i

Le nec plus ultra

Chaque fois que la Maison BMW veut faire étalage de son savoir-faire, elle ne fait pas dans la demi-mesure. Plaçant la barre très haut, en termes de confort et d'agrément de conduite, la nouvelle 760i ne déroge pas à cette règle.

La cinquième génération de la série 7 rompt avec le style trop décalé et polémique de Chris Bangle. Mais design édulcoré ne veut pas dire fade, comme le prouve le nouveau porte-drapeau de la marque qui flatte la rétine par son design mariant harmonieusement élégance et sportivité. A première vue, la série 7 dégage du dynamisme avec son long capot moteur, son habitacle reculé et sa ligne de toit abaissée. La proue se distingue par une calandre bien plus grande et des nasaux qui adoptent une position droite et basse. L'arrière, pour sa part, adopte des feux à Led du plus bel effet et dégage avec ses lignes horizontales une impression de puissance confortée par la présence d'une double sortie d'échappement de forme rectiligne. Au sommet de la gamme trône la 760i déclinée en deux versions : classique ou rallongée de 14 cm (760 Li). Le fleuron de la gamme se distingue par rapport aux autres versions par quelques détails distinctifs : haricot de calandre retouché, quadruple sortie d'échappement rectangulaire, logos V12 et inscription 760i sur la malle. En somme, de menus détails qui renseignent clairement sur le souhait du constructeur de privilégier la discrétion au tape-à-l'œil.

Si la limousine bavaroise ne fait pas dans le bling-bling à l'extérieur, elle verse, en revanche, dans la démesure à l'intérieur avec son habitacle bien fini et outrageusement luxueux. Comme d'habitude chez BMW, la finition ne souffre pas la critique avec l'emploi de matériaux raffinés tels que le cuir, le bois précieux ou le chrome. S'agissant de l'équipement, la dotation est tellement riche qu'il est difficile de faire preuve d'exhaustivité. Néanmoins, nous pouvons retenir quelques raffinements comme les sièges avant et

arrière chauffants, massants et ventilés, un système DVD et la télévision avec écrans individuels à l'arrière et un système audio digne d'un auditorium.

Bien évidemment, la 760 i fait la part belle aux nouvelles technologies embarquées à l'image du système de reconnaissance des panneaux, du freinage automatique en cas d'urgence, du détecteur d'angle mort ou de l'avertissement de franchissement de ligne. En option, elle peut recevoir un système de vision de nuit et une paire de caméras logées dans le pare-choc avant qui permettent d'éviter tout risque de collision en cas de mauvaise visibilité.

Mais il est indéniable que l'évolution la plus spectaculaire par rapport au modèle précédent réside sous le capot. Il s'agit d'un V12 6 litres à injection directe bi-turbo fort d'une puissance de 544 ch et d'un couple de 750 Nm disponible dès 1500 tr/mn. Cette mécanique de pointe s'accouple à une inédite boîte automatique à huit rapports et permet à la

760 i de s'acquitter de l'exercice du 0 à 100 km/h en 4,6 s, soit un dixième de mieux qu'une Porsche Carrera S. Pour un tel niveau de puissance, la consommation s'avère raisonnable avec une moyenne qui s'établit à 13 l/100 Km.

Avec son poids élevé (près de 2,2 tonnes), bien sûr, la 760 i n'a pas l'agilité d'un coup sportif. Son registre est plutôt l'autobahn où elle croise à la vitesse grand V en offrant un grand confort, bonifié par sa suspension pneumatique. Et pour ceux qui cherchent une plus grande rigueur de comportement, l'option des quatre roues directrices est préférable.

Sachez enfin que comme de coutume chez BMW, le luxe se paye au prix fort. Ainsi, pour accéder à l'univers élitiste de la 760i, il faut déboursier environ 1.9 million de DH.

Cylindrée : 6.0L V12
Puissance : 544ch - 5250tr/min
Couple : 53 mkg - 4000tr/min

Poids et Mesures

Poids à vide : 2250 kg
Dimension : 5.21/1.90/1.48 (L/l/h)
Réservoir : 82 L
Volume coffre : 500 L
Pneumatique : AV 245/45 R 19/ AR 275/40 R19

Performances Globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,6 s
Consommation : 18.9/9/13L/100



AUTO *Nouveauté***VOLVO**

S60 T6

AWD

Suedoise au sang chaud

Moteur : 6 cylindres; Turbo
Cylindrée : 2000 cm³
Puissance maxi : 304 ch / à 5600 tr/min
Couple : 44,9 mkg à 2100 tr/min
Boîte à vitesse : Automatique Geartronic 6 vitesses
Vitesse maxi : 250 km/h
Accélération [0 à 100 km/h] : 7 s

Consommation urbaine : 14,5 L/100 km
Consommation extra-urbaine : 7,3 L/100 km
Consommation mixte : 9,9 L/100 km

La plus puissante des S60 flirte avec la barre des 250 km/h en pointe et s'acquitte du 0 à 100 km/h en 6,5 s

De l'avis même du constructeur, la nouvelle S60 est la meilleure Volvo jamais fabriquée. Cette affirmation en dit long sur les avancées réalisées par rapport à la génération précédente, tant en termes de design que de technologie embarquée. En plus, la T6, modèle le plus puissant de la gamme, propose des sensations fortes.

Par rapport à la génération précédente, la nouvelle S60 met en avant un design plus racé très inspiré du concept éponyme qui fut présenté au Detroit Motor Show en janvier 2009. La routière suédoise, qui arbore l'allure d'un coupé quatre portes, joue la carte du dynamisme avec sa ligne de caisse plongeante surmontée d'une double vague au-dessus de chaque roue. La calandre, adoucie, est encadrée par des feux divisés en deux parties, tandis que des inserts de chrome soulignent prises d'air et bouclier avant. L'arrière, pour sa part, est mis en valeur par des feux en boomerang qui impriment une signature visuelle spécifique au modèle. Coiffant la gamme, la S60 T6 ne cache pas ses prétentions sportives en s'affublant d'une double sortie d'échappement et d'un diffuseur en aluminium gris clair.

L'habitacle, pour sa part, reste fidèle aux habitudes de Volvo. Ainsi, on y retrouve la console flottante ajourée, chère à la marque. Le volant n'est pas en reste avec ses branches recouvertes d'aluminium brossé. L'ergonomie est également soignée avec une interface de gestion centralisant tous les paramètres, le GPS et la musique sur un seul écran. Le conducteur n'aura aucun mal à trouver la position de conduite idéale grâce à des sièges semi-baquets enveloppants et réglables électriquement. Les passagers arrière, quant à eux, profitent de l'empattement de 2,78 m qui offre une habitabilité des plus correctes. Seul ombre au tableau, une capacité de coffre qui, avec juste 388 litres, s'annonce des plus moyennes.

L'intérieur de la S60 T6 s'avère très pratique avec ses espaces de rangement au niveau de la partie centrale de l'habitacle tels que des porte-gobelets ou encore un espace de rangement dissimulé dans l'accoudoir central lequel comporte également une entrée auxiliaire et un port USB permettant de raccorder un lecteur MP3.



Côté équipement, la S60 T6 met en avant un équipement de confort bien fourni qui comprend, entre autres, une sellerie cuir, des projecteurs au xénon, avec lave-phares et éclairage adaptatif, ainsi que des sièges avant à réglage électrique. Elle dispose, en outre, d'un système de renouvellement d'air pur AQS (filtre multi-actif), dans l'habitacle, qui permet de contrôler l'air entrant.

Mais le plus impressionnant, c'est la technologie embarquée vouée à la sécurité. Ainsi, on retrouve à bord toute la panoplie, à l'image du BLIS qui signale un véhicule dans l'angle mort, de la détection de franchissement de voie, du régulateur de vitesse adaptatif qui s'active pour maintenir la distance de sécurité avec le véhicule qui vous précède, ou encore du City Safety (freinage automatique en ville à moins de 30 km/h). Bien plus, la S60 peut se targuer d'être la seule familiale à être équipée du Pedestrian Safety qui permet d'éviter de renverser les piétons jusqu'à une vitesse de 40 km/h.

Au chapitre mécanique, la plus puissante des S60 est mue par un six cylindres affichant 304 chevaux pour 440 Nm

de couple. Très alerte, ce bloc permet à la suédoise de flirter avec la barre des 250 km/h en pointe et de s'acquitter du 0 à 100 km/h en 6,5 s. De plus, avec une consommation moyenne qui n'excède pas les 10 l/100 km en mixte, il s'avère assez raisonnable à la pompe.

Pour transmettre efficacement cette cavalerie au sol, la S60 T6, qui hérite d'une partie des trains roulants de la S80, bénéficie de série de quatre roues motrices, gage d'une très bonne motricité. Elle peut, par ailleurs, recevoir en option le châssis « Four-C » qui permet de choisir entre trois modes : « confort », « sport » et « advanced » qui raidit les suspensions, la direction et agit sur la réponse de l'accélérateur.

Au final, la S60 T6 est une familiale très homogène qui offre un excellent agrément de conduite tout en chouchoutant ses passagers par son confort de haut niveau.

AUTO *Nouveauté*

Ford

Mondeo

Avaleuse de bitume



A mi-carrière, la Mondeo se pomponne pour mieux résister à l'assaut de la concurrence. A cette occasion, sa version la plus puissante troque son cinq cylindres d'origine Volvo pour un quatre cylindres 2.0 Ecoboost 240 ch plus efficace grâce à sa transmission à double embrayage Powershift.

AUTO *Nouveauté*



Trois ans après son lancement, la Mondeo phase 3 s'offre un toilettage qui l'a remet au goût du jour. Adoptant les nouveaux codes stylistiques du constructeur déjà déclinés sur les nouveaux modèles, notamment les monospaces S-Max et Galaxy, elle affiche davantage de dynamisme et d'attractivité. Les principaux changements consistent en l'introduction de nouveaux boucliers, de feux diurnes à Led, d'un capot redessiné, d'une nouvelle calandre laquée noire ainsi que des feux arrière à Led.

À l'intérieur, le changement est également perceptible avec un habitacle qui gagne en qualité à la faveur de matériaux de meilleure facture. Dans le même esprit, le tableau de bord - qui conserve son dessin - affiche une finition plus soignée tandis que la nouvelle console centrale, en H, avec des plastiques peints et laqués, s'avère plus ergonomique.

Côté habitabilité, la Mondeo conserve toujours l'avantage sur ses rivales avec un espace à bord généreux aux places

avant et arrière : 5 adultes s'y tiennent à l'aise. Le coffre offre également une capacité de chargement très appréciable (540 litres). La familiale de la marque à l'ovale bleu se distingue, par ailleurs, avec sa technologie embarquée, plus précisément des artifices d'aide à la conduite qui feraient pâlir d'envie des modèles du segment supérieur. Ainsi, la Mondeo intègre le détecteur de vigilance et alerte de franchissement de ligne, l'éclairage intelligent, avec allumage automatique des feux, le détecteur d'angles morts

ou encore la caméra de recul. Des équipements certes en option, mais proposés dans un pack au prix très raisonnable. Notons également l'intégration dans l'ordinateur de bord du système Ford Eco Mode qui analyse la conduite du conducteur et le conseille sur la vitesse, le rapport de boîte par un affichage intuitif.

Au chapitre mécanique, la plus puissante de la gamme Mondeo fait confiance à un moteur essence turbo de 240 ch. Avec ses 340 Nm de couple, il s'avère plus coupleux que le bloc d'origine Volvo équipant l'ancienne génération. Couplé à la boîte automatique séquentielle PowerShift 6 rapports à double embrayage, ce nouveau bloc permet à la Ford de réaliser l'exercice de 0 à 100 km/h en seulement 7,5 secondes. Et cerise sur le gâteau, les montées en régime s'accompagnent d'une belle sonorité grâce au système sonore actif "Sound Symposer" qui régule les bruits d'admission dans l'habitacle.

Malgré cette respectable cavalerie, la 2.0 SCTi 240 ch devrait afficher un comportement routier irréprochable à l'image des autres modèles du constructeur à l'ovale bleu. En option, celle-ci peut recevoir l'amortissement piloté qui comprend trois modes : confort, normal et sport. Ainsi dotée, la Mondeo devrait montrer de la polyvalence sur tous les types de parcours et s'adapter au style de conduite de son conducteur.

En conclusion, cette version haut de gamme équipée du 2.0 l turbo essence de 240 ch ne sacrifie pas la fonctionnalité sur l'autel de la performance. Très habitable et garantissant un confort de bon aloi, elle s'avère une redoutable routière grâce à son moteur performant et à son comportement routier satisfaisant.

AUTO *Nouveauté*

RENAULT

Mégane *RS*

Une digne héritière

Dans la lignée de ses aïeux, la nouvelle Mégane RS joue à fond la carte de la performance à prix contenu. Par rapport au modèle précédent, elle enregistre des avancées tant au niveau esthétique que dynamique. Des arguments qui lui permettront de bien se positionner face aux ténors de la catégorie.

Avec plus de 22 000 unités vendues depuis son lancement en 2004, la Mégane Renault Sport a rencontré un joli succès auprès des amateurs de coupés sportifs au rapport prix/performance attractif. Et la Mégane 3 R.S. entend bien capitaliser sur cet acquis pour s'imposer davantage dans une niche où la concurrence est à couteaux tirés.

Du point de vue style, la sportive française disposait déjà d'une excellente base avec le design sympathique du coupé. La version R.S. s'est donc juste contentée, pour l'essentiel, de quelques aménagements, histoire d'affirmer son tempérament résolument sportif. Ainsi, le bouclier avant est doté d'une lame F1 et d'une large grille d'entrée d'air. Disponibles en option, des feux de jour à LED impriment plus de caractère à la proue. De profil, les ailes se font plus proéminentes et les bas de caisse plus généreux. A noter, également, l'apparition d'extracteurs d'air à la jointure des portes et des flancs.

La poupe, pour sa part, devient plus exubérante avec sa sortie d'échappement centrale entourée d'un diffuseur d'air type F1 et d'un becquet arrière.

A l'intérieur, la présentation gagne en sportivité. Ainsi,



le compteur de vitesse numérique est remplacé par un compteur à aiguille siglé Renault Sport. Le compte-tours hérite pour sa part d'un fond couleur jaune. Le volant n'est pas en reste avec ses repose-pouces intégrés et la présence d'un repère au point zéro. En mettant la main à la poche, on peut même s'offrir des sièges baquet signés Recaro ou le pack Amabiance Jaune (comprenant des ceintures de sécurité colorées, une sellerie bi-ton et des surpiqures jaunes), de quoi se prendre pour un Sébastien Loeb.

Côté équipement, la dotation est complète, avec notamment l'allumage automatique des feux, la climatisation auto bi-zone, l'essuie-glace à détection de pluie, le radar de recul, 6 airbags. On peut l'enrichir avec une sellerie cuir et des sièges chauffants, à l'avant.

Sous le capot, on retrouve le 2.0 turbo de la Mégane F1 Team R26 dont la puissance a été portée à 250 ch. Ce bloc, qui atteint une puissance spécifique de 125 ch/l, fournit un couple de 30 Nm à 3000 tr/mn. L'augmentation de puissance est obtenue grâce à une évolution du compresseur du turbo. Avec 80% du couple maximal disponible dès 1900 tr/mn, le moteur offre du répondant dès les plus bas régimes. Accouplé à une boîte 6 vitesses, ce bloc permet à la sportive française d'atteindre le 0 à 100 km/h en seulement 6,1 s pour une vitesse de pointe de 250 km/h tout en restant raisonnable à la pompe, avec 8,4 l/100 annoncés en cycle mixte.

Par rapport à la génération précédente, le châssis a gagné en rigueur grâce à un train avant allégé et plus rigide. La nouvelle R.S. peut recevoir au choix un châssis sport qui est parfaitement adapté à un usage quotidien et un châssis Cup, plus raide de 35% à l'avant et de 38% à l'arrière avec l'adjonction d'un différentiel à glissement limité. Ce dernier donne plus de latitude à la direction en prise de virage. La Cup a également droit à des disques rainurés de 340 mm à l'avant et 290 mm à l'arrière.

A noter enfin que la version sportive de la Mégane coupé est disponible sur commande chez l'importateur local, Renault Maroc, à partir de 340 000 DH.

AUTO *Nouveauté*

Audi A1 TFSi 185ch

Tout d'une grande

Après la déconvenue de son modèle A2, Audi reprend pied dans le segment des citadines branchées à travers sa nouvelle arme, l'A1. Face à des rivales comme la Mini et la Mito, la nouvelle citadine aux anneaux joue pleinement la carte de la technologie et de la sportivité. En attendant l'arrivée de la S1, c'est la version TFSi de 185 ch qui s'installe au sommet de la gamme avec l'ambition de tailler des croupières à la concurrence.

Esthétiquement, nul besoin d'avoir un œil expérimenté pour constater une réelle parenté avec les récentes productions de la marque. Cette fratrie est plus flagrante à l'avant où l'A1 reprend la calandre singleframe de ses grandes sœurs avec une différence au niveau des angles supérieurs légèrement biseautés. Pour sa part, le profil affiche du dynamisme grâce à la forme fluide de l'arc de pavillon qui donne à la petite Audi un faux air de coupé. La poupe large et trapue, quant à elle, est joliment mise en valeur par des feux de style tridimensionnel qui, la nuit tombée, présentent une signature lumineuse spécifique.

L'intérieur, fidèle à l'esprit maison, respire la qualité et le sérieux de fabrication. Sur ce terrain, l'A1 n'a aucun complexe à se faire par rapport à ses aînées. Pour égayer une ambiance intérieure au demeurant un brin tristounette, des possibilités de personnalisation sont offertes au client, notamment des aérateurs et des contre-portes de différents coloris ainsi qu'un large choix de selleries. Si la planche de bord présente un air de déjà vu, particulièrement chez les autres modèles aux anneaux, elle n'offre pas moins deux originalités : les aérateurs en saillie qui évoquent les turbines d'un jet et la console centrale qui, par sa forme, rappelle la voile d'un navire. A ce niveau, il n'est pas nécessaire de rappeler que l'ergonomie est conforme aux standards habituels de la marque.



Sérieuse et bien finie, l'Audi A1 s'impose également sur le terrain du raffinement technologique à travers des équipements inédits sur le segment : disque dur 60 Go, démarrage mains libres ou encore une molette multimedia MMI.

S'agissant de l'habitabilité, elle ne démerite pas non plus puisqu'elle offre un espace correct surtout à l'arrière. Seul bémol, une garde au toit qui ne rend pas l'accès facile aux grands gabarits. La capacité de chargement, elle, reste dans la moyenne du segment quoiqu'il soit possible d'augmenter le volume du coffre grâce à la banquette rabattable (60/40).

Côté équipements, l'A1 TFSi 185 ch en offre de nombreux issus du niveau supérieur, tels les projecteurs xénon plus avec éclairage diurne à diodes, le toit ouvrant panoramique, la clé confort avec touche start-stop ou encore une installation audio haut de gamme.

Sous le capot de la plus puissante des A1 officie un quatre cylindres TFSi à double suralimentation. Ce moteur matérialise à la perfection la philosophie du downsizing qui consiste à générer des puissances élevées à partir de petites cylindrées. Doté d'une distribution à 4 soupapes, il délivre une puissance de 185 ch pour un couple de 250 Nm. Accouplé à une boîte S Tronic à sept rapports, ce bloc propulse l'A1 à 100 km/h en seulement 6,8 s et lui permet de pointer à 229 km/h. Le secret de l'énergie débordante de ce moulin réside dans sa suralimentation en tandem. En effet, le 1.4 est suralimenté par un compresseur mécanique à bas régime et par un turbo plus haut dans les tours. Et pour ne rien gâcher dans ce tableau idyllique, la mécanique, avec une consommation moyenne de 5.9 L/100, se révèle plutôt sobre. Sur route, enfin, grâce à des trains roulants bien étudiés et à une motricité optimisée par un blocage de différentiel électronique, cette bombinette devrait afficher un comportement à la mesure de ses performances.



AUTO *Nouveauté*

CITROËN C-Crosser

Le Crossover aux chevrons

Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Ce dicton s'applique pleinement à Citroën qui, à travers son nouvel SUV, a finalement mis un pied dans le juteux marché des crossover. Et le bon pied ! Car, pour faire face à la concurrence, le Citroën C-Crosser ne manque pas d'atouts, notamment son design, son confort et sa fonctionnalité.



Le nouveau SUV aux chevrons a beaucoup de traits en commun avec ses cousins, le Mitsubishi Outlander et le Peugeot 4007, mais il s'en démarque par le design de sa proue. Celle-ci se caractérise, en effet, par des chevrons qui s'étirent jusqu'aux phares, de discrètes nervures apposés sur le capot et une large grille d'entrée d'air en nid-d'abeilles sur l'imposant bouclier. L'ensemble est élégant et ne manque pas de raffinement avec les antibrouillards chromés qui rappellent le positionnement haut de gamme du Crosser. Pour le reste, tout est identique à l'Outlander, à l'exception des feux arrière à LED spécifiques.

Ce dynamisme stylistique trouve son pendant à l'intérieur avec des sièges bien dessinés et une planche de bord aux formes épurées. Le combiné, pour sa part, séduit par le

cerclage des cadrans, façon aluminium, et le dessin de l'instrumentation, un tantinet sportif. Mais comme tout SUV qui se respecte, le C-Crosser n'oublie pas de se montrer pratique comme le prouvent les nombreux rangements qu'il offre.

Autre point fort du crossover aux chevrons, son équipement généreux qui comprend l'allumage automatique des feux, le capteur de pluie, le régulateur de vitesse, les sièges avant chauffants, le siège conducteur électrique ou encore la climatisation automatique. En option, il peut recevoir une caméra de recul, qui s'active automatiquement au passage de la marche arrière, le GPS ainsi que le toit ouvrant.

Grâce à un empattement généreux de 2,67 m, le crossover de Citroën n'est pas non plus avare en volume habitable. Ainsi, cinq adultes s'y sentiront à l'aise et en

associé, au choix, à une boîte à vitesses mécanique à cinq rapports ou à une boîte à variation continue CVT.

Fidèle à la tradition maison, le C-crosser devrait faire preuve d'une tenue de route saine. D'ailleurs, ses trains avant, de type pseudo-McPherson, et multibras à l'arrière, sont de nature à favoriser la stabilité sur route. Par ailleurs, le Citroën bénéficie d'une transmission intégrale à l'instar de ses cousins, l'Outlander ou le 4007. Mais le conducteur peut, via une molette située en retrait du levier de vitesses, opter pour deux autres modes de fonctionnement : simple traction ou LOCK (blocage de différentiel à hauteur de 50/50).

Presque quatre ans après sa commercialisation en Europe, le C-Crosser arrivera très bientôt sur notre marché. Patience donc !

cas de nécessité, il peut même recevoir deux passagers supplémentaires. En effet, le SUV offre deux strapontins escamotables qui serviront de sièges d'appoint. La capacité de chargement est à l'avenant avec un volume de 510 litres en configuration cinq places. Celui-ci peut même atteindre plus de 1600 litres, une fois la deuxième rangée de sièges rabattue. Et cerise sur le gâteau, le hayon se révèle très pratique avec son ouverture en deux parties.

Côté moteur, le constructeur aux chevrons a puisé dans sa banque d'organes pour doter son SUV d'un bloc diesel 2,2 litres couplé à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports. Cette mécanique que l'on retrouve sous le capot des C5 et C6 ne développe que 156 au lieu de 173 ch pour un couple de 380 Nm. Pour les amateurs de l'essence, un 2,4 l de 170 ch figure également au catalogue. Il est

ESSAIS

Porsche 911 GTS

*Une sportive
extrabordinaire !*

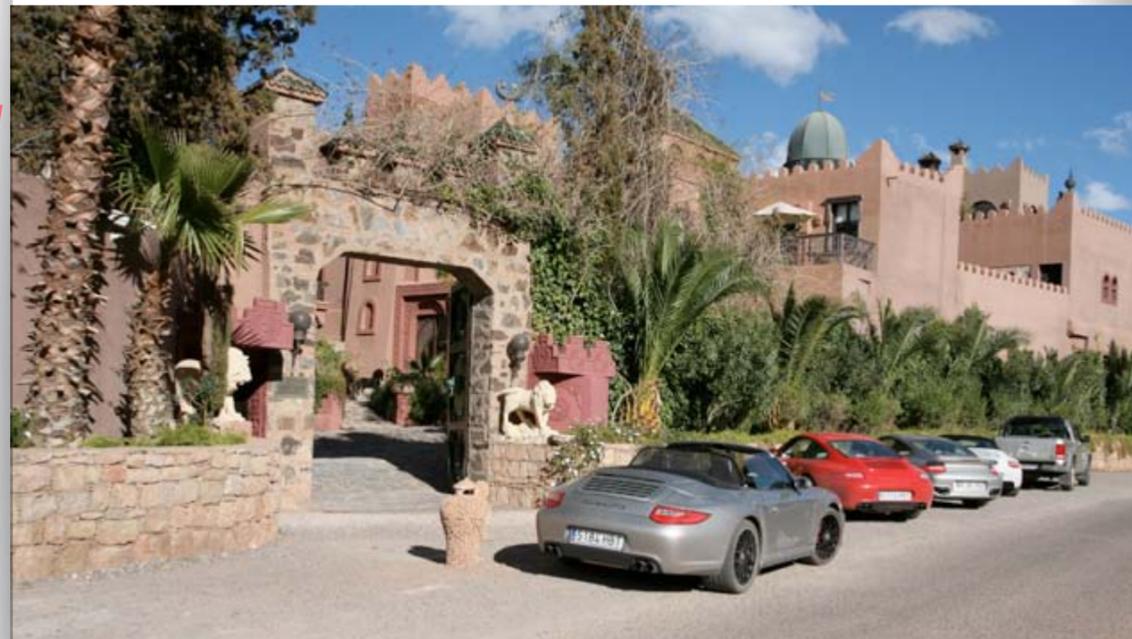
Depuis 1963, l'icône 911 se peaufine, se bonifie, se développe et finalement se livre en un show ponctué de versions S, RS, GT, 4S, GTS turbo, Targa, cabriolet et autre speedster, où chaque modèle marque, dans la liturgie porschiste, un temps éminemment fort.

C'est les environs de Marrakech qui ont accueilli, en mars dernier, les premiers essais presse de la nouvelle Porsche 911 GTS.

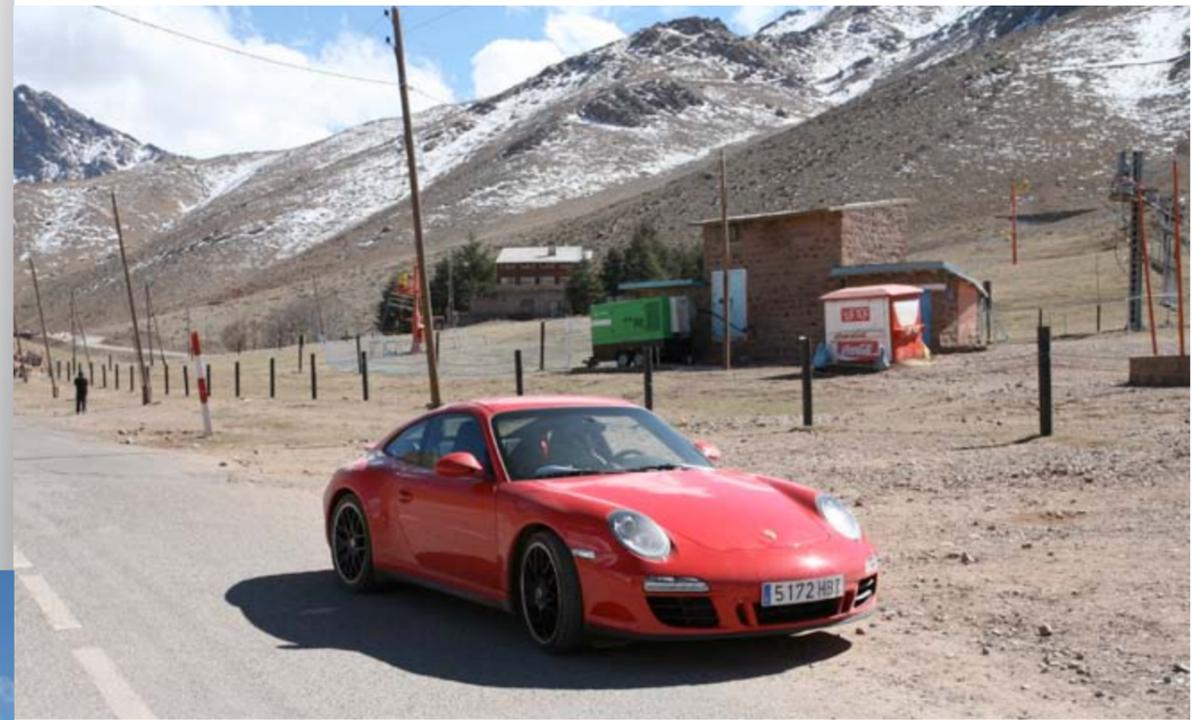
Dès le départ, dans un parking à la sortie de la ville ocre, et dès les premiers kilomètres, on ne peut s'empêcher de monter en régime, pour écouter une musique envoûtante qui incite à accélérer encore et encore.

Le champignon enfoncé, quel plaisir de faire ronronner la mécanique, un beau flat 6 de 3,8 litres de 408 ch, à injection directe, qui profite du tout nouveau système d'admission à géométrie variable doté de 6 clapets de résonance, commandé par dépression. L'avantage, c'est un dosage parfait de l'air et du carburant, une pulvérisation optimum qui garantit l'exploitation totale de la précieuse énergie, le tout, en dépit, si l'on ose dire, d'une puissance toujours croissante et, inversement, d'une consommation décroissante. La 911 GTS se contente en effet de moins 10 L/100km, en conduite raisonnable, cela va de soi. Ce résultat, les sorciers de Weissach ont tout lieu d'en être fiers. Ce qui constitue bien, par les qui courent, un tour de force tout à fait remarquable.

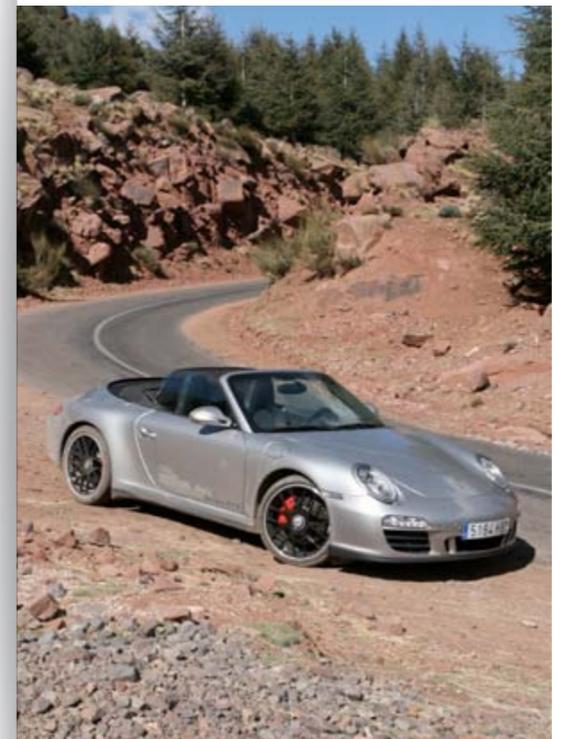
Petit bémol à ce torrent de louanges, ce nouveau



Coupé d'une redoutable efficacité, la Porsche 911 Carrera GTS fait partie de ces rares voitures avec lesquelles on éprouve immédiatement l'envie d'aller beaucoup plus vite et beaucoup plus loin. Aussi, l'essayer de manière ordinaire relève-t-il du pur sacrilège ou d'un gros péché d'ignorance.



moteur délivre sa puissance de façon plus linéaire que ses ancêtres lesquels, lors de l'accélération, administraient au pilote un énergique, mais délicieux coup de pied aux fesses. N'allez pas en conclure que l'on s'ennuie au volant de cette GTS ou que l'accélération soit frappée d'indolence, bien au contraire ! Il suffit d'une simple pression pour ressentir les sensations espérées. Deux lois de passage des rapports s'offrent à vous, commandées par un interrupteur au pied de la console centrale : un mode sport et un mode « Sport plus » qui ajoute à ces dispositions un dispositif « Launch control » automatisant et optimisant le démarrage. Pied gauche sur le frein, enclenchez le dispositif avec le levier de vitesses, accélérez à fond et lâchez les freins ! En maison civilisée, Porsche recommande d'éviter l'usage de cette fonction en agglomération. Mais une chose est sûre, elle n'en constituera pas moins, au « Grand Prix des feux rouges », une arme de choix. La GTS bondit en avant de tout son couple, sans le moindre patinage des roues, et la barre des 100 km/h est franchie en 4s 2/10, pas plus. Persistez et vous frôlerez les 260 km/h en moins de 2



ESSAIS



km ceci, dans une rassurante stabilité. Normal, dira-t-on, la vitesse maximale étant de 306 km/h.

Le freinage, confié à quatre disques ventilés, est conforme à la tradition Porsche : puissant, efficace, endurant et facile à doser. Sautez sur les freins, c'est tout. En option, Porsche propose des disques de frein en composite carbone céramique qui, outre leur légèreté, sont insensibles au « fading », ce qui les qualifie particulièrement pour un usage sur piste -sans que les distances de freinage s'en trouvent raccourcies. Ces disques font toujours preuve d'une endurance digne d'éloges et dont les concurrents de Porsche seraient bien inspirés de s'inspirer.

Face à une tenue de route aussi exceptionnelle, il faut beaucoup insister pour se mettre en délicatesse avec cette voiture. A une capacité d'accroche naturellement spectaculaire -la voiture est collée à l'asphalte à travers ses quatre roues- s'ajoutent les effets bienveillants d'un ange gardien électronique qui rectifie éventuellement la trajectoire, et qu'il nous a été impossible de mettre en défaut pour en éprouver les limites. En d'autres termes, pour sortir de la route avec cette voiture, il faut vraiment l'avoir bien cherché. L'amortissement piloté (PASM), livré en série

sur les versions GTS, ajuste en permanence la dureté des amortisseurs aux nécessités du moment. Dès qu'il est sollicité, cet équipement permet de conjuguer confort étonnant sur une voiture de sport et efficacité sportive remarquable. Réduisant le cabrage et le roulis en courbe, il stabilise la voiture dans toutes les phases d'utilisation.

! bord, les adorateurs de la maison se retrouveront immédiatement en terre de connaissance. Ergonomie soignée des commandes, qualité de la présentation, le tout dans un style dont la sobriété met à l'abri des effets de mode. La Carrera GTS est une voiture plaisir parfaitement utilisable au quotidien et, qui plus est, pensée pour un plaisir durable : avec les performances écologiques et économiques de son nouveau moteur, c'est une solide contribution au développement du même nom.



Massimo Dutti

SPRING
SUMMER
2011

EVENEMENT

Rallye Classic
du MarocUn bilan
flatteur

Le rideau est tombé, le 19 mars 2011, sur la 18^e édition du Maroc Classic -la route du cœur au cours de laquelle les participants ont parcouru 2147 kilomètres pour rallier Marrakech à partir de Rabat. Lors de ce périple ponctué de sept étapes, les participants avaient rendez-vous avec une belle diversité de routes et de paysages. Les concurrents sont arrivés à Tanger lors de la première étape, avant de faire escale à Fès, capitale spirituelle du Maroc. La plus longue étape (432 km) les a menés ensuite vers Erfoud, oasis célèbre pour ses palmiers dattiers. Après cette escale au cœur du désert, ils ont rejoint Ouarzazate avant de se diriger vers Marrakech. Cette édition a été marquée par la victoire de l'équipage Olivier Lazar-Stéphane Agostini (308 GTB), en catégorie « Classic », qui regroupe les modèles millésimés de 1930 à 1983. Il s'agit de leur troisième succès en huit participations après ceux des années 2006 et 2007. Quant au challenge Royal Air Maroc, il a été remporté par Jacques et Brigitte Piccioloni qui pilotaient un coupé Alfa Romeo 2000.

Dans la catégorie « prestige » regroupant les véhicules produits à partir de 1984, la première place est revenue au duo belge Damien et Alfred Courtens (308 GTS de l'écurie Francorchamps). Ces derniers ont doublé leur résultat par le classement par points au challenge « Ciments du Maroc ».

Les équipages ont traversé lors de leur périple des paysages majestueux dans des conditions météorologiques alternant pluie, froid et soleil. Cette



Au fil des années, le rallye international Maroc Classic s'est imposé comme un rendez-vous incontournable pour les amateurs de voitures anciennes. Ces derniers donnent libre cours à leur passion dans un cadre qui séduit par la beauté de ses paysages, en plus de la coutumière hospitalité marocaine.

épreuve, qui a attiré beaucoup de passionnés, s'est déroulée dans les meilleures conditions sans que le moindre incident ne soit enregistré.

Ce tableau idyllique a été complété de fort belle manière par la vente aux enchères traditionnellement organisée au bénéfice de l'Heure Joyeuse qui a battu tous les records avec un total de 750 000 DH.

Pour rappel, la 18^e édition a vu la participation de neuf anciens vainqueurs de l'épreuve, ainsi que plus de vingt marques différentes. Soixante-quatorze équipages, répartis dans les deux catégories « Classic » (55 voitures produites entre 1930 et 1983) et « Prestige » (19 voitures produites à partir de 1984), se sont alignés sur la ligne de départ de ce rallye.

Donc, l'édition 2011 a été un grand cru de l'avis même de l'organisateur de l'évènement, Jean-François Rageys, qui envisage toutefois quelques ajustements concernant le système de chronométrage : « Quelques petits soucis liés au dispositif que nous avons



EVENEMENT

coutume d'utiliser jusque-là m'ont convaincu de prévoir, dès l'an prochain, la mise en place de balises de géolocalisation sur chaque voiture », indique le maître d'œuvre de ce rendez-vous devenu incontournable pour les amateurs de belles mécaniques. Cette démarche s'accompagnera d'une volonté de redonner aux copilotes toute leur importance en leur interdisant l'utilisation désormais généralisée de matériels devenus beaucoup trop sophistiqués.

La 19e édition, programmée du 17 au 24 mars 2012, est d'ores et déjà en cours de gestation ; elle ne manquera pas d'apporter son lot de nouveautés avec notamment un nouveau découpage. Mais que les incondtionnels de ce rallye se rassurent car le trajet ne connaîtra pas de changements avec toujours un départ de Rabat et une arrivée à Marrakech.

Une course de régularité

Le Rallye Classic «Route du cœur» n'est pas une course de vitesse, mais de régularité. Pour l'édition 2011, les participants ont eu à affronter 19 épreuves de régularité routière (ERR). Leur classement est déterminé par l'addition des pénalités encourues sur chaque ERR. Selon le profil de chaque épreuve, différentes moyennes sont proposées aux concurrents, et chaque participant se prononce pour celle qui lui convient le mieux pour disputer



l'épreuve. Ainsi, l'objectif pour chaque pilote est de respecter la moyenne choisie, ce qui exige une grande concentration et un contrôle de tous les instants des instruments de mesure autorisés à bord des voitures : chronomètre, compteur kilométrique très précis (tripmaster) et table de moyennes. Les participants doivent s'en tenir, sur une distance donnée, à la moyenne proposée, vérifiée par un certain nombre de contrôles secrets. Seule la distance maximum de l'épreuve est connue par les participants au départ de chaque ERR.



AUTO *Plaisir*

Le plaisir, cheveux aux vent !

Dès l'apparition des premiers rayons de soleil, une balade en voiture décapotée se fait de plus en plus désirer. En effet, rouler cheveux au vent offre une sensation grisante de liberté et permet, en outre, de bien profiter du beau temps. Jadis considéré comme un marché de niche, le segment des cabriolets s'est considérablement développé, à la grande satisfaction des constructeurs qui se sont bousculés au portillon. Ce mois-ci, nous braquons nos projecteurs sur une brochette de cabriolets la plus représentative de la fourchette 400 000-600 000 DH.



confort, le plus petit cabriolet de la marque à l'hélice innove en proposant la climatisation régulée. Celle-ci permet, en roulant décapoté, de réguler la température en fonction de l'ambiance extérieure, de l'intensité de l'ensoleillement et de la vitesse du véhicule. Comme d'usage chez le constructeur munichois, le comportement routier s'avère dynamique permettant de tirer toute la quintessence du 3.5 l de 306 ch et du 2.0 diesel de 177 ch.

Mini roadster // A partir de 410 000 DH

Lancée en 2009, l'actuelle génération de la Mini cabrio n'enregistre pas d'évolution stylistique par rapport à la précédente, hormis un capot plus haut pour mieux protéger les piétons et des arceaux de sécurité escamotés. Il faut dire que la ligne intemporelle de la Mini fascine toujours autant. Cette dernière s'accommode très bien de la capote en toile automatisée qui se plie ou se déplie en 17 secondes et ce même en roulant jusqu'à 30 km/h. Déclinée en trois niveaux de finition, Pack, Pepper et Chili, la Mini cabrio offre l'essentiel des équipements de confort et met l'accent sur la sécurité en proposant pas moins de six airbags et l'antidérapage DSC. Sur route, la Mini rassure en mettant en avant des qualités dynamiques de bon aloi et surtout une direction très incisive. Sous le capot, on retrouve le 1.6 BMW qui délivre 175 ch à bord de la Cooper S. Pour les plus pressés, la JCW (John Cooper Works) avec sa cavalerie de 211 ch est fortement recommandable.

Série 1 cabrio // A partir de 408 000 DH

Enième déclinaison de la lignée de la série 1, la version décapotée permet à BMW de mettre un pied dans le juteux segment des petits cabriolets premium. Dérivé de la série 1 coupé, le cabriolet reprend la proue mais s'en démarque à l'arrière par une poupe spécifique à la fois classique et racée. A l'instar des autres variantes, la série 1 cabriolet ne fait pas d'étincelles côté habitabilité surtout à l'arrière où l'espace est compté. Il s'agit donc plus d'une 2+2 qu'une vraie 4 places. Le coffre n'est pas mieux loti par la faute d'un puits de capote encombrant. En terme de



BMW Z4 // A partir de 523.000 DH

Le Z4 deuxième du nom a été lancé en 2009. Si son style est un tantinet plus agressif, il n'en garde pas moins des similitudes avec le premier opus surtout de profil où les flancs alternent toujours surfaces concaves et convexes. Le nouveau Z4 est en revanche plus polyvalent avec son coffre qui dissimule désormais un toit rigide escamotable. Ce dernier permet en une vingtaine de minutes de passer du coupé au cabriolet. Plus long, le new Z4 met en avant un habitacle plus spacieux et plus facilement accessible qu'auparavant. Il accuse également plus de kilos sur la balance, ce qui lui vaut moins de vivacité par rapport à son prédécesseur. Moins radical, le nouveau privilégie davantage le confort. Mais que les amateurs des sensations fortes se rassurent, le coupé bavarois offre toujours un bel agrément de conduite grâce à sa direction incisive, son comportement routier satisfaisant et des blocs toniques. D'ailleurs l'offre mécanique ne prévoit que des six cylindres : un 2.3 l de 204 ch, un 3.0 l de 258 ch et en haut du panier le vigoureux 3.5 l de 306 ch.



BMW série 3 cabrio // A partir de 551 000 DH

La version découvrable de l'actuelle série 3 reçoit pour la première fois un toit rigide rétractable. Il s'agit d'un toit en dur repliable en trois parties dont la manœuvre ne nécessite que 22 secondes. Ce choix, en plus de ne pas altérer les lignes élégantes du cabriolet bavarois, ne pénalise la capacité de chargement qui avoisine les 350 litres toit déplié (contre 440 dans le coupé), ou 210 litres toit dans la malle. Par rapport à son prédécesseur, le nouveau cru a réalisé des avancées en terme de résistance à la torsion, de confort acoustique et de visibilité périphérique. La sécurité a été également renforcée avec arceaux placés derrière les sièges arrière se déploient automatiquement en cas de tonneaux, tout comme les airbags frontaux, de tête et de thorax. Le nouveau cabriolet fait, par ailleurs, la part belle aux aides à la conduite notamment le Contrôle Dynamique de Stabilité (DSC) et le Contrôle de Freinage en Courbe (CBC). Côté moteur, la version 320i facturée à 551000 DH a droit à un quatre cylindres de 170 ch.



ENTRETIEN *du mois*

Omar

El Bekkari

UN PILOTE FÉRU DE VOITURES DE COLLECTION

Passionné d'automobile, le commandant de bord Omar El Bekkari est l'un des plus importants collectionneurs privés de voitures anciennes du Royaume, une passion qu'il tient de son père. Au fil des années, ce pilote de Royal Air Maroc est devenu un fin connaisseur de belles autos, lesquelles n'ont plus de secret pour lui. Et depuis qu'il est en retraite, Omar El Bekkari passe le plus clair de son temps à bichonner ses merveilles auxquelles il tient comme à la prunelle de ses yeux. Ce précieux patrimoine, dit-il, appartient à ses enfants qui, en s'impliquant pour mieux le valoriser, le lui rendent bien.



Omar

El Bekkari



Gentlemen Drivers. Comment avez-vous été pris de passion pour les voitures anciennes ?

Omar El Bekkari. C'est une question difficile. C'est un peu comme si vous dites à quelqu'un : comment avez-vous commencé à fumer (rires). Ma première voiture était comme la première cigarette. C'était une vieille Citroën achetée en 1975 ; après, je n'ai pas pu m'arrêter. Et sans m'en rendre compte, j'ai chopé le virus de la collection. Heureusement que j'avais de quoi alimenter ma passion grâce aux belles voitures qui sillonnaient le Maroc des années cinquante et soixante. Mes deux frères m'ont également aidé. Tous les trois, nous avons choisi la voie du pilotage. Ma fonction de pilote à la RAM, depuis 1975, m'a également beaucoup aidé à assouvir ma passion. En effet, c'est grâce à mon salaire de pilote que j'ai pu acheter mes voitures. Mon travail m'a aussi permis de voyager autour du monde et de me procurer les pièces de rechange et la documentation dont j'avais besoin.

Quel rôle a joué votre entourage dans cette passion ?

Ma famille n'a jamais freiné ma passion, au contraire, elle m'a encouragé à l'entretenir. Il faut dire que mon entourage regardait d'un bon œil mon intérêt pour les vieilles voitures et considérait cela comme une passion saine. Mes parents disaient

qu'il valait mieux que je m'occupe avec les voitures plutôt que d'aller dans les boîtes de nuit. Ils m'ont beaucoup aidé mais c'est l'apport de mon père qui a été le plus décisif puisqu'il m'a transmis sa passion pour les belles voitures dès mon jeune âge. Mes frères et moi prêtons attention aux voitures des gens qui venaient rendre visite à mon père le soir. On s'amusait même à répertorier les marques avant de nous endormir.

Comment faites-vous pour dénicher vos bijoux ?

Au début, j'ai trouvé des voitures par hasard et puis j'ai développé mon flair. J'ai commencé à aller chercher des voitures un peu partout au Maroc. Je m'arrêtais devant des fermes et des maisons anciennes et souvent j'y trouvais quelque chose qui m'intéressait. Après, quand les gens ont su que je cherchais des voitures anciennes, ils ont commencé à m'indiquer les endroits où je pouvais faire mes « emplettes ».

Vous avez sillonné plusieurs régions du Maroc pour acquérir vos voitures. Pouvez-vous nous raconter les anecdotes qui vous ont le plus marqué ?

L'histoire de l'acquisition de la Jaguar XK120 est certainement l'une des plus marquantes parce qu'elle a été émaillée de pas mal de

rebondissements. Cette voiture appartenait à un pilote de l'armée de l'air qui l'a abandonné à son départ du Maroc en 1970. Quinze ans plus tard, il revient au bercail et intègre la RAM. C'est là qu'il m'apprend, par hasard, l'existence de cette voiture. Déjà, c'était un problème de la faire sortir de la base aérienne de Meknès. Heureusement, j'ai eu l'appui du Général El Kabbaj qui était également notre patron à la RAM. Quand je l'ai fait sortir, elle était dans un sale état et, en plus, le pilote n'avait pas ses papiers. Grâce à la plaque minéralogique, j'ai retrouvé le vrai propriétaire, un certain Hamid Abdelhamid qui habitait à Khouribga. J'y suis allé, mais malheureusement, ce dernier n'habitait plus à cette adresse et les nouveaux occupants ne le connaissaient pas. Quelques années plus tard, j'ai appris l'existence d'une Hispano Suiza à Béni Mellal. Sur le trajet, j'ai fait une escale à Khouribga pour demander encore une fois des nouvelles de Hamid Abdelhamid. Le hasard a voulu que le frère du propriétaire de la Jaguar se soit arrêté devant la maison de son enfance. Ainsi, j'ai pu finalement retrouver le vrai propriétaire à Casablanca, et il m'a appris qu'il avait vendu la voiture pour 1500 DH, mais qu'il n'avait jamais touché l'argent. Je lui ai offert la même somme et il m'a remis la carte grise.



Mehdi Bennani chez l'écurie Proteam en 2011



Bio Express du commandant Omar Bekkari

Mars 1948 : Voit le jour à Rabat

1975 : Intègre la RAM et achète sa première voiture, une Citroën C3 de 1923.

1982 : Promu commandant de bord et le restera jusqu'à sa retraite en 2008.

1989 : Participe à bord d'une Jaguar XK 120 à la course de Tanger qui a commémoré le Grand Prix du Maroc de Formule 1 de 1958.

1990 : Fonde à côté de Fouad Filali et Rachid Ameziane, entre autres, du Club Royal Auto Retro qui fut à l'origine de plusieurs manifestations dont des expositions de voitures anciennes.

1993 : Participe à sa première course du Rallye Classic du Maroc

Omar El Bekkari

Vous êtes- il arrivé de passer à côté d'une voiture que vous auriez voulu acquérir ?

Plusieurs fois mais c'est un modèle très rare de la Bugatti que j'ai regretté le plus. Je l'ai aperçue dans un garage à Casablanca, mais à l'époque je venais à peine de commencer à m'intéresser aux voitures anciennes. Du coup, je ne l'ai pas reconnue. Je n'en ai vu que l'arrière et comme elle avait beaucoup de rivés et une dorsale sur le toit, je me suis dit que c'était sûrement une voiture refaite par un tôlier. Quelques années plus tard, j'ai acheté un livre de Bugatti et je l'ai trouvée dedans. Donc, je suis retourné pour l'acheter, mais elle avait déjà été vendue. Elle a probablement été acquise par Ralph Lauren qui dispose d'un des trois exemplaires qui existent dans le monde !

La restauration de vieilles voitures demande-t-elle un effort particulier ?

Elles sont certes moins compliquées que les voitures d'aujourd'hui parce qu'il n'y a pas d'électronique. Toujours est-il que l'état de certaines voitures nécessite bien plus qu'une simple restauration, carrément une reconstruction. Cela demande un vrai savoir-faire, beaucoup de temps et d'argent. C'est le cas de la 300 SL qui m'a demandé trois ans pour la refaire. J'ai dû la démonter complètement et en rénover toutes les pièces usées pour qu'elle retrouve son éclat. C'est d'ailleurs pour cette raison que les voitures anciennes sont chères. Ce n'est pas parce qu'elles sont rares, mais à cause des travaux de restauration et d'entretien qu'elles nécessitent et qui sont généralement coûteux. Aux USA, la restauration d'une 300 SL coûte, par exemple, entre 200 000 et 300 000 dollars !

Comment avez-vous fait pour surmonter l'obstacle de l'expertise technique et l'indisponibilité des pièces d'origine ?

Mon travail de pilote de ligne m'a beaucoup aidé à ce niveau. Comme je voyageais souvent, j'ai pu me procurer la documentation dont j'avais besoin ainsi que les pièces d'origine. De surcroît, l'intérêt pour les voitures de collection n'a connu son véritable essor au niveau mondial que dans les années soixante-dix. C'est-à-dire au moment où je faisais

mes premiers pas dans cet univers. Du coup, j'ai pleinement profité de l'échange avec d'autres collectionneurs.

Par ailleurs, j'ai une équipe (un tôlier et un mécanicien) qui m'accompagne depuis 25 ans. J'ai même pu récupérer un motoriste retraité qui a fait ses armes chez Jaguar. Comme j'ai déménagé à Marrakech, je n'ai plus que le tôlier avec moi. J'attends donc, de construire mon atelier pour ramener toute mon équipe. En termes de savoir-faire, je n'ai aucun souci puisque les membres de mon équipe ont déjà travaillé dans des garages et qu'ils disposent, de ce fait, d'une solide expérience en matière de tôlerie et de mécanique. Pour ma part, je me suis employé à leur transmettre toutes les connaissances que j'ai pu acquérir au contact de collectionneurs étrangers. Pour compléter leur formation, j'ai même engagé un Français expert en automobile. Mais c'est surtout à partir de la documentation qu'ils ont appris l'essentiel du métier.

La restauration et l'entretien de vieilles voitures, ça coûte énormément cher. Pouvez-vous nous en



donner une idée ?

Je vous ai dit qu'aux Etats-Unis une 300 SL coûte entre 200 000 et 300 000 dollars parce que la main-d'oeuvre est chère et les pièces aussi. Chez nous, s'il est vrai que les mécaniciens et tôliers ne perçoivent pas la même rétribution, il n'en demeure pas moins que la restauration coûte très cher. Personnellement, tout mon salaire de pilote allait dedans. Par ailleurs, la restauration nécessite beaucoup de temps : généralement entre une année et trois ans pour refaire une voiture. La Mercedes 300 SL, comme elle est un peu spéciale, a nécessité trois années pour qu'elle retrouve sa splendeur d'antan.

Pouvez-vous nous citer quelques-unes des pièces maîtresses de votre collection ?

J'ai beaucoup de modèles qui sortent du lot, mais je ne veux pas faire de différence entre mes voitures car cela les rendraient jalouses (rires). C'est pourquoi je veille à leur accorder le même traitement en termes de temps et d'attention. Les plus chères et les plus rares sont la Rolls, la 300 SL, la Ferrari 250, la Facel Vega, la Corvette et les Jaguar. Généralement, ce sont les premiers modèles que j'ai pu récupérer. Par exemple, la XK 120 est le premier vrai coupé sport de Jaguar. Certaines voitures ont une valeur inestimable parce qu'elles ont appartenu à des personnalités de haut vol. C'est le cas de la Facel Vega Excellence série 2 de 1961 dont le propriétaire n'était d'autre que feu Mohammed V. Lorsque le mécanicien de ce dernier est parti à la retraite, feu Hassan II la lui a offerte. Quand je lui ai demandé de me la vendre, il a refusé en disant que c'était un cadeau de Sa Majesté feu Hassan II. Des années plus tard, je l'ai achetée des mains de son fils.

Autre pièce provenant de la famille royale, la 300 SL qui appartenait dans le temps au couple Fouad El Filali et la princesse Lalla Meryem. Tout aussi rare est la Rolls Royce de 1926 dont la propriétaire était la milliardaire américaine Barbara Hutton qui résidait à Tanger. Et comme elle habitait la Kasbah, elle a commandé un modèle spécial, moins large, pour qu'il puisse passer par



Omar El Bekkari

la porte étroite de la Kasbah. J'ai pu récupérer la voiture chez un garagiste dans les années quatre-vingt. Mais vu qu'elle est restée 40 ans à l'arrêt, sa culasse en aluminium a été détériorée. Il faut donc remplacer la culasse pour que la belle anglaise puisse rouler à nouveau.

Quant à la Jaguar type E, elle appartenait aux frères Wilkens qui étaient de grands professionnels de l'automobile à Casablanca. Ils l'ont complètement démontée pour la retraiter, mais ils n'ont pas pu l'assembler à nouveau. Donc, ils me l'ont confiée pour que je la fasse revivre. Enfin, pour la corvette, je l'ai récupérée chez un ami qui a eu en retour ma Cooper Norton.

Seriez-vous d'accord pour céder une de vos voitures si on vous en donne le prix ?

J'ai reçu plusieurs offres d'achat, mais j'ai toujours refusé. Un jour, je roulais avec la Ferrari 250 sur l'autoroute Rabat-Casa quand un prince saoudien me fit signe de m'arrêter et me dit « Your price is my price ». Et malgré son insistance, j'ai campé sur mon refus. Sur ce point, ma position est depuis longtemps inchangée, mes voitures ne m'appartiennent plus, elles sont à la famille, à mes enfants.

Les autres collectionneurs sont-ils nombreux ? Quel genre de relation entretenez-vous avec eux ?

Il y en a quelques-uns, mais qui n'ont pas une collection aussi étoffée à l'exception d'une ou deux personnes. Les autres ont deux ou trois voitures. Nous entretenons de très bonnes relations. D'ailleurs, nous sommes en train de constituer un club de voitures anciennes pour nous rencontrer et en même temps défendre nos intérêts. Nous avons quelques demandes pour garder nos plaques d'immatriculation et nos voitures dans leur état d'origine, mais jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu de répondant. Nous espérons qu'avec le club, nous aurons plus de poids pour discuter avec les autorités afin de faire aboutir nos revendications. Le projet du club avance à grand pas. Nous sommes déjà en train d'effectuer les démarches pour avoir les autorisations nécessaires.

Pouvez-vous nous éclairer sur les problèmes auxquels vous faites face en tant que



collectionneurs ?

Au Maroc, lorsqu'une mutation de propriété est faite, la voiture ne peut plus garder ses plaques d'origine, ce qui la dénature. En Europe et aux États-Unis, les voitures sont gardées dans leur état d'origine. En plus, les autorités nous imposent de mettre des ceintures de sécurité, alors que parfois nous n'avons même pas de point d'ancrage où les mettre. Nous sommes également obligés de faire la mutation dans un délai d'un mois alors que la restauration de la voiture prend de 1 à 3 ans. Et sans restauration, la voiture ne peut pas passer la visite technique parce qu'elle est souvent dans un état délabré. Nous souhaitons donc bénéficier d'une dérogation à ce niveau. Ce sont, grosso modo, les problèmes les plus importants auxquels nous faisons face.

Avez-vous déjà entrepris des actions pour intéresser le public à votre passion ?

Dans les années quatre-vingt, nous disposions d'un club à Casablanca qui organisait des



manifestations et des expositions tels des concours d'élégance ou de conduite de précision. Dans le temps, le public a toujours répondu présent. Malheureusement, les promoteurs de ces événements sont partis. Il s'agissait d'un pilote chilien et d'un Français qui ont quitté le Maroc en laissant le terrain vide. Personnellement, je ne pouvais rien faire, car j'étais occupé par mon métier de pilote et en plus je ne suis pas administratif. Donc, il fallait que quelqu'un reprenne le flambeau. C'est ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui, même si nous avons un retard de 30 ans. Mais il n'est jamais trop tard pour bien faire.

L'idée de créer un musée pour exposer vos merveilles ne vous a-t-elle jamais effleuré l'esprit ?

Un tel projet est très coûteux et il n'y a que les pouvoirs publics qui peuvent le concrétiser. Même en France, les musées sont en train de fermer parce que les gens n'ont pas les moyens de les entretenir. Bien entendu, il est toujours possible de faire quelque chose, mais à condition que les autorités mettent du leur. Personnellement, j'ai eu un don de terrain à Casablanca pour construire un musée, mais je n'ai pas pu concrétiser ce projet faute de moyens.

Pourquoi les médias ne braquent-ils pas les projecteurs sur cette passion de collection de voitures ?

Dernièrement, les médias ont commencé à s'intéresser aux collectionneurs de voitures anciennes. Je pourrais citer, à cet égard, le reportage de 2M « Grand angle » ou le dossier du magazine Version Homme. Je constate que l'intérêt médiatique ne fait que refléter l'intérêt grandissant des Marocains pour les voitures de collection. Je crois que c'est dans l'air du temps et que les médias vont suivre le mouvement.

Comment avez-vous eu l'idée de participer au Rallye Classic du Maroc et quel regard portez-vous sur cette manifestation ?

En fait, ce n'était pas une initiative personnelle puisque c'est l'organisateur Jean-François Rageys qui a appris que j'étais collectionneur de voitures et qui m'a proposé de participer à ce rallye. Depuis, j'ai fait presque toutes les courses.

Ce rallye est toujours un moment magnifique. Pour moi, c'est une semaine où on sort de la terre. C'est un rallye extraordinaire qui nous fait tout oublier. En plus, les gens sont magnifiques et l'ambiance est très conviviale. Grâce à cette belle aventure, j'ai pu découvrir des endroits où je ne suis jamais allé.

Omar

El Bekkar



Avez-vous déjà été convié à participer à une course de vieilles voitures à l'étranger ?

J'ai eu une proposition pour participer au prestigieux et célèbre Rallye de San Remo, dans les années quatre-vingt-dix, mais je n'ai pas pu participer parce que mon métier de pilote ne me le permettait pas.

Pensez-vous que vos enfants sont suffisamment passionnés pour reprendre le flambeau et continuer ce que vous avez commencé ?

J'ai beaucoup de chance que mes enfants soient passionnés. Ils sont tombés dans la soupe alors qu'ils étaient tout petits. Je compte sur eux pour continuer la marche. Mon fils aîné, Salim, qui a fait une école de commerce, a déjà mis la main à la pâte en créant une société d'événementiel LEAD Events. Son but est de faire revivre ces voitures en organisant des expositions ou en les louant pour des tournages de films ou des spots publicitaires.

AUTO *Légende*

*La saga +++++
+++++*



Evolution de l'espèce



Véritable icône dans le segment des 4x4 de luxe, le Range Rover a su se bonifier au fil des générations, conciliant avec bonheur luxe et robustesse. Sa cote d'amour, qui s'est envolée ces dernières années, traduit la grande



RANGE ROVER Serie 1 de 1970

sympathie dont il jouit auprès d'un grand nombre d'amateurs de véhicules tout-terrain. Le lancement d'une nouvelle déclinaison, baptisée « Évoque », lors de la célébration du 40e anniversaire du baroudeur anglais, n'a fait que confirmer sa forme insolente.

C'est le 17 juin 2010 que le Range Rover a soufflé sa 40e bougie. Précurseur dans le segment des 4x4 de luxe, il a permis au tout-terrain de s'affranchir de son statut d'utilitaire pour offrir plus de convivialité et de polyvalence. L'idée de départ était de rendre le Land Rover plus civilisé tout en préservant ses capacités légendaires de franchissement. Ce travail de refonte a abouti au lancement, en 1970, du premier Range équipé de 4 roues motrices permanentes et d'un moteur essence de 3,5 V8. Il sera par la suite équipé d'un 2.5 diesel VM d'origine italienne. Ce bloc, très fragile, fut rapidement abandonné au profit d'un TDI beaucoup plus fiable. La version essence, pour sa part, a vu sa cylindrée passer à 3.9, flirtant ainsi avec les 200 ch.

La version L&S est lancée en 1992. Le Range s'allonge et reçoit un moteur V8 de 4,2 ainsi qu'un système évolué de suspension pneumatique. Mais sa carrière a été éphémère puisqu'il dut rapidement passer le témoin à un nouveau modèle produit sous la houlette de BMW. Commercialisé en 1994, la deuxième génération, surnommée P38, ne fait pas dans la révolution côté style, mais elle permet au Range de franchir un nouveau palier en matière de luxe intérieur et d'agrément. Elle enregistre également un bond en avant technologique en étant entièrement pilotée par ordinateur. Sauf que quelques incidents électroniques ont eu raison de la fiabilité du P38 que certains propriétaires surnomment « la bête à chagrin », par ailleurs aggravés par les caprices de la fameuse suspension pneumatique qui peut mettre la voiture à plat. Des couacs qui ont fait chuter la cote de ce modèle, devenu par la suite relativement accessible en occasion.

Grâce à BMW, le Range se dote d'un diesel moderne, en l'occurrence le 2.5 de 143 ch de la BMW 525 tds. Un peu juste au niveau de la puissance par rapport au poids de la bête, sa fiabilité sera cependant reconnue. Au rayon des essences, le P38 reçoit au choix un V8 de 4.0 très costaud, ou un V8 4.6, plus puissant, mais un peu plus fragile.

En 2002, la marque est revendue au groupe Ford et un nouveau Range, le L322, voit le jour. Son style, qui se veut moderne tout en préservant l'allure caractéristique du Range, fait mouche. Plus large que le précédent, avec un empattement de 288 cm, une longueur et une hauteur plus importantes, son intérieur est luxueux et plus grand. Développé en grande partie par la marque à l'hélice, le L322 profite d'équipements de très grande qualité. Il reste, par ailleurs, fidèle à la suspension pneumatique qui, au passage a été fiabilisée grâce à des boudins revus. Côté moteur, l'offre essence consiste en un V8 4.4 de 286ch. La version diesel, quant à elle, hérite de la mécanique de la BMW 530d. Tous les modèles reçoivent une boîte



de 1975 à 2011, 36 ans d'évolution continue



RANGE ROVER Serie 1 de 1974

automatique ZF à 5 rapports et une boîte transfert à commande électronique à deux rapports associée à un différentiel central avec blocage. Au niveau du châssis, les ponts sont abandonnés au profit de 4 roues indépendantes. Avec ce nouveau procédé, le Range gagne énormément en confort tout en gardant ses capacités de franchissement hors pair.

En 2005, de nouveaux moteurs à essence, d'origine Ford, sont installés. L'offre s'appuie sur deux V8 d'origine Jaguar, l'un atmosphérique de 4,4, l'autre « supercharged » à compresseur volumétrique de 4,2, équipés d'une boîte automatique à six rapports. Ainsi doté, le Range offre un agrément de conduite indéniable et devient aussi redoutable

Sous le capot, de nouveaux moteurs essence, à injection directe, sont proposés, d'une cylindrée de 5,0, en version atmosphérique et suralimentés par compresseur. Côté diesel, un bloc TDV8 de 4,4 apporte un agrément indéniable grâce à une puissance de 313 ch et un couple à 700 Nm.



AUTOBIOGRAPHY ULTIMATE EDITION le nec plus ultra du RANGE ROVER.



RANGE ROVER EVOQUE sera disponible au quatrième trimestre 2011.

sur le bitume qu'hors des sentiers battus. La même année, un nouveau modèle de Range Rover, appelé Range Rover Sport et commercialisé en parallèle de la troisième génération, fait son apparition. Plus petit, ce modèle est basé sur un châssis de Discovery 3e génération.

En 2006, le moteur Diesel TD6 d'origine BMW est remplacé par un moteur plus coupleux, plus puissant et plus silencieux, à la base un V6 biturbo de 2,7 de cylindrée conçu par le groupe de Ford en collaboration avec PSA Peugeot Citroën. Pour le mettre au diapason du standing du Range, les ingénieurs de Ford et de Land Rover lui ont attribué deux cylindres de plus, passant à un V8 biturbo de 3,6 de 272 ch et surtout, 650 Nm de couple.

Mais le meilleur à venir avec le gros restylage réalisé en 2010. Esthétiquement, le museau du Range gagne en finesse à la faveur d'un bouclier avant revu et des phares plus affinés. A l'intérieur, le tableau de bord se perfectionne. Cependant, cette quête de luxe et de raffinement n'a pas altéré les capacités de franchissement légendaires du Range, loin s'en faut. Au contraire, en digne descendant d'une lignée de crapahuteurs de haut vol, l'actuel modèle a amélioré ses aptitudes à évoluer hors des sentiers battus en adoptant plusieurs assistants électroniques tels que le « Terrain Response ».

Pour célébrer le 40e anniversaire du Range Rover, une série spéciale du baroudeur a été mise sur le marché. Celle-ci accueille des pare-chocs avant et arrière légèrement remodelés, une calandre et des ouïes latérales « Titan », des sorties d'échappement en acier inoxydable, des jantes en alliage 20 pouces

« Shadow Chrome », des filets à bagages et des sacs à ski.

A noter que sur le Range Rover Vogue, seul le moteur TDV8 de 313 chevaux est proposé, associé à une boîte de vitesses automatique 8 rapports.

La marque a également saisi cette occasion pour renforcer la gamme du Range par un luxueux crossover compact baptisé Range Rover Evoque. Esthétiquement, la version trois portes, officiellement dénommée coupé, reste très proche du concept LRX. Un pari stylistique judicieux puisqu'il a capitalisé sur l'accueil chaleureux réservé à ce concept par le public. Toutefois, sa ligne fuyante ne favorise ni l'accessibilité ni la garde au toit à l'arrière.

Pour ratisser plus large, le Range Rover Evoque s'est également décliné en version cinq portes, celle-ci conservant l'empattement de la trois portes. Le catalogue comprendra trois moteurs : deux diesel de 150 ch et 190 ch et un bloc essence de 240 ch. Outre la célébration de son 40e anniversaire, le Range avait rendez-vous en 2010 avec une autre date symbolique : le 5 novembre 2010, en effet, le SUV anglais a atteint le million d'exemplaires.

MOTO *Nouveautés*

FLHXSE CVO STREET GLIDE 2011

Depuis 1999, la division Custom Vehicle Operations (CVO) dévoile chaque année une gamme éblouissante de motos en série limitée lançant ainsi les dernières tendances en matière de style, de luxe et de performance. Chaque modèle CVO, doté d'un équipement exclusif, est orné d'une myriade de pièces custom du plus beau chrome et de combinaisons de peintures aux finitions exceptionnelles. Chaque moto est entièrement assemblée par un spécialiste féru de qualité et qui se donne corps et âme pour livrer une machine superbement finie.

Un style authentique, une exclusivité CVO. Toute la qualité. Toute la légende du nom Harley-Davidson®. Avec, en plus, les performances et les finitions qui vous différencient des autres... Il y a des choses dont on peut se vanter. Peinture custom premium, larges roues flamboyantes, un mélange détonant de technologie et de style que seul un custom peut apporter. De quoi vous faire plaisir avec des options en matière de confort, d'électronique et de chrome. Mais la véritable signature d'une Harley Custom Vehicle Operations™, c'est la puissance et l'élégance jusque dans les détails de l'imposant moteur Screamin'Eagle®. Une moto personnalisée destinée aux vrais connaisseurs.

CONSOLE DE RÉSERVOIR EN POSITION BASSE

La nouvelle console du réservoir, destinée en exclusivité au modèle CVO™ Street Glide®, est installée en position basse. Le bouchon de remplissage et la jauge de carburant sont placés au même niveau sur le réservoir pour conserver un style épuré. Mais le détail le plus percutant est sans conteste l'insert de console noir ou chromé du logo CVO™ qui rend la moto reconnaissable parmi toutes par son style Cus-



tom Vehicle Operations™.

LARGE ROUES CUSTOM

Il s'agit de la roue la plus imposante jamais proposée sur un modèle Touring. Le diamètre de la roue avant Agitator a été augmenté pour lui faire atteindre les 19 pouces, sans compromettre le style Custom. La roue Agitator arbore toujours sept bâtons, le contraste chromé et noir ou la finition chromée étincelante ainsi que les disques de frein flottants parfaitement assortis au chrome poli au centre.

PEINTURE ET MOTIFS FLAMBOYANTS

La peinture Custom personnalisé et effectuée à la main est de série sur toutes les motos Harley-Davidson® Custom Vehicle Operations™. La barre a été placée encore plus haut. La peinture est relevée de fins lisérés appliqués à la main. Unique, éblouissante, époustouflante, en affichant une de ces quatre couleurs exclusives, vous ferez des envieux partout où vous passerez. Et pour ceux qui ne pourront pas résister au charme audacieux de la déclinaison Kryptonite, le moteur a été traité en noir, en relevant son allure avec des caches noir brillant, pour renforcer le look custom.

ARRIERE CUSTOM

Chaque détail à l'arrière du modèle CVO™ Street Glide® est conçu pour s'intégrer harmonieusement à l'ensemble. Les sacoques généreuses offrent plus de capacité de charge-

*Sportivité et
modernité*

ment tout en apportant un plus au style. C'est juste sous ces sacoques qu'a été placé le double échappement Touring de 4" avec des embouts relevés d'accents chrome contrasté et noir et des protections recouvertes d'un chrome étincelant. Ces atouts participent au look custom tout en optimisant le côté pratique et la capacité de rangement. L'excellence que vous pouvez exiger d'un modèle Touring d'exception.

Des éléments de couleur assortis

La personnalisation n'a d'autre but que de créer une moto à votre image. C'est pourquoi chaque détail compte et les composants sont parfaitement assortis à l'ensemble de la moto. Que ce soit au niveau du carénage, des protections de fourche, des supports de garde-boue, des attaches de sacoche et du cache-feu de la plaque d'immatriculation, les couleurs et le style sont parfaitement personnalisés.

DES RÉSERVOIRS FINIS À LA MAIN

Toutes les finitions des réservoirs Harley-Davidson® sont réalisées à la main, ce qui apporte une touche d'originalité. Le style Harley-Davidson® est unique et repérable par

MOTO *Exception*

DAYTONA 675R

TRIUMPH

Dévoilée en octobre 2010, lors du dernier salon EICMA, à Milan, la Daytona R se veut plus aboutie et plus efficace que le modèle «standard». Un objectif plutôt audacieux quand on connaît le niveau de compétitivité de la «Dayto» qui, en tout juste cinq ans, s'est forgé une solide réputation dans la catégorie Supersport.

Dévoilée en octobre 2010, lors du dernier salon EICMA, à Milan, la Daytona R se veut plus aboutie et plus efficace que le modèle «standard». Un objectif plutôt audacieux quand on connaît le niveau de compétitivité de la «Dayto» qui, en tout juste cinq ans, s'est forgé une solide réputation dans la catégorie Supersport.

La Daytona 675 R s'arme de nouvelles suspensions Öhlins, à savoir la fourche NIX30 et l'amortisseur TTX36», d'un nouveau système de frein avant Brembo, quittant ainsi les Nissins, sachant que les Brembo, en plus d'être plus efficaces, se marient parfaitement au nouveau coloris exclusif «Eclipse White» de la moto. Cette machine se dote aussi d'un «quickshifter», particulièrement appréciable sur circuit, et de quelques pièces carbonées dont le bouclier thermique au niveau du silencieux, le garde-boue arrière, les panneaux de liaison du

cockpit et le garde-boue avant.

La boucle arrière est peinte en rouge - à l'instar de certaines italiennes !- le coloris blanc est métallisé, les carters moteur redessinés et marqués, les deux jantes et les quatre repose-pieds d'une élégante couleur graphite, les roues ornées de lisérés rouges...

Les garde-boue, capot de silencieux et intérieur de cockpit sont en carbone avec des graphismes modernisés. Enfin, plusieurs pièces sont noircies : entrée d'air, embouts de guidon, couronne de disque,

par exemple, autant de petits et grands détails qui permettent à la Supersport british de se différencier nettement par rapport au modèle standard.

Et si, parmi les acquéreurs de la Daytona 675 R, certains veulent en faire un modèle parfaitement unique, ils ont tout loisir de piocher dans le catalogue des accessoires Triumph.

Les fiches techniques de la Daytona 675 et celle de la «R» demeurent en grande partie identiques. Ainsi, le moteur et le châssis de la R sont les mêmes que ceux de la version «normale», de même que la plastique, le frein arrière et les jantes. Le Triple de 675 développe toujours une puissance maxi de 125 chevaux à 12 600 tr/min et un couple maxi de 72 Nm à 11700tr/min

Les dimensions de la partie cycle sont également sensiblement les mêmes ; on citera en priorité l'angle de chasse de 23,9° -inchangé malgré une fourche différente-, l'empattement de 1395 mm, le poids tous pleins faits de 185 kg et les 830 mm de hauteur de selle.

Bien que les suspentes Kayaba de la version standard permettaient des réglages pointus -en distinguant la compression haute et basse !- et offraient une tenue de route impressionnante, les suspensions suédoises devaient satisfaire encore davantage les pilotes avec une «tenue de piste» irréprochable.

Avec cette déclinaison R, la Daytona 675 accède à son tour au rang des prestigieuses sportives équipées en série du top des suspensions : du Öhlins. Dans ce sillage se sont illustrées la Yamaha R1 SP 2006 et SP-R 2010, la Ducati 1198 R Corse, l'Aprilia RSV4 FactoryE que du gros bestiau de Superbike. Triumph ose proposer une Supersport avec des suspensions suédoises, du jamais vu dans cette catégorie, à l'exception de la Ducati 749 R, mais il s'agissait d'un modèle en série limitée, vendu pour l'engagement en championnat du monde. Rien que l'équipement en suspensions rend la Daytona R avantageuse sur tous les plans -tout le reste, c'est cadeau. Alors, pas d'excuse pour ne pas se faire plaisir !



BATEAU *Exception*



DUCATI

CIGARETTE RACING 42X DUCATI

Constructeur : Fairline Boats Ltd (UK)

Année de construction : 2011

Bien qu'avec des produits très différents, Ducati, AMG et Cigarette attirent une clientèle similaire. Mais quand les grandes puissances du monde du luxe se rencontrent, c'est une fusée des mers qui en résulte.

Si l'obsession de la vitesse les rassemble, la haute performance, le design et l'héritage de deux grandes maisons ne sont pas moins en compétition. L'année dernière, AMG a fait équipe avec Cigarette et même avec Ducati. Cette année, c'est au tour de Ducati et de Cigarette de prendre du plaisir ensemble!

En effet, après avoir mis AMG dans ses coques, l'Américain spécialiste du Offshore Cigarette Racing s'acoquine avec Ducati dans un nouveau projet de Powerboat dévoilé au Boat Show de Miami.

La cigarette 42XDucatiEdition est le fruit du partenariat de deux empereurs, le légendaire constructeur américain de bateaux de course, Cigarette Racing, et le constructeur de motos italien Ducati. Résultat,

une quasi-Ducati des mers, avec ses deux moteurs Mercury Racing de 1100 ch, chacun propulsant l'engin à plus de 190Km/h ou 120 mph.

La coque de 12,80 m de long (42 ft.) est équipée d'un système hifi JL audio, certainement pas assez puissant pour couvrir l'énorme rugissement du moteur en pleine charge, mais probablement suffisant pour

écouter une agréable musique lors d'un mouillage au bord des côtes. L'offshore 42X Ducati Edition dispose aussi d'un GPS avec compteur de vitesse, de filtres d'eau de mer (Strainer) et d'une entrée de cabine hydraulique. Sans oublier la plate-forme de plongée et des hélices Herring en option.

Extérieurement, la coque du bateau griffé Ducati arbore des bandes rouges sur fond blanc et le logo de



la marque italienne, alors que l'intérieur, en cuir, sobre et luxueux, est du plus bel effet !

En fait, le «Cigarette 42X Ducati Edition» est un speedboat qui ne dénoterait pas dans le fameux Hydro Thunder Hurricane!

Bien que le prix de ce joyau des mers n'ait pas été dévoilé, on n'est pas sans ignorer qu'un 42X standard

oscille autour de 400 000 euros environ. En tout cas, ce qui est certain, c'est qu'à cette vitesse il fera certainement plaisir à plus d'un, surtout sur les côtes de Miami...

SPA *et bien-être*

Palmeraie Spa

une expérience arabo-balinaise

Lové dans l'immense ensemble du Palmeraie Hotels & Resort, le Palmeraie Spa déploie ses formes douces et arrondies sur cinq mille mètres carrés. Une architecture lumineuse où l'eau est partout présente dans un entrelac de piscines, fontaines et jacuzzi.

Un Spa qui contraste avec les autres, habituellement enterrés, où seule la lumière artificielle permet de se déplacer. Ici, à l'exception de la partie hammam située en sous-sol, le reste des installations est en surface et la lumière pénètre abondamment par les larges baies vitrées qui ponctuent le bâtiment. Ce temple du bien-être a été conçu dans une architecture résolument arabo-andalouse. Dans le hammam, avec ses voûtes recouvertes de tadelakt, la vapeur se condense et ruisselle sur les murs revêtus de marbre. Les tables de gommage chaudes, elles aussi, sont en marbre blanc. Le rez-de-chaussée abrite une immense piscine couverte et chauffée en permanente à 27°C. Éclairée par les fenêtres en arc plein cintre qui ouvrent sur les magnifiques greens du golf de 27 trous, elle est flanquée de deux bassins de relaxation avec bains à remous. L'étage, desservi par ascenseur, accueille seize cabines de soins au décor raffiné réalisées dans des matériaux nobles et précieux. Pierre de Taza et cèdre de l'Atlas sont surmontés de corniches aux dentelles de plâtre ciselé pour composer une harmonie procurant détente et sérénité.

L'ambiance fait immédiatement penser à l'art de vivre asia-

tique. Bien que le Palmeraie Spa propose des soins issus des traditions ancestrales du hammam et des rituels orientaux de la beauté marocaine, une ligne totalement innovante a été imaginée. Le développement de ce concept a été confié à Susan Stein, véritable gourou international du Spa. Susan vit à Bali où elle a créé sa propre école de massage, Jari Menari, ce qui signifie « les doigts dansants ». Quand on connaît la dextérité des superbes danseuses balinaises, on imagine le résultat. Passionnée de massage, Susan Stein a accompagné la création de Spas dans le monde entier : Monaco, Californie, Mexique, Caraïbes, Malaisie, Japon, Oman, Afrique du Sud. Éluée « Personnalité Spa de l'Année » en 2010, son école s'est vu décerner le premier prix lors de la cérémonie des Asia Spa Awards. Baptisé « Palmeraie Signature » ce soin présente l'originalité d'être un cocktail de massages alliant les techniques thaï, suédoise et du shiatsu. Le corps est travaillé comme un cercle. On débute par la plante des pieds pour remonter jusqu'au cuir chevelu. Ce principe permet d'activer la circulation du sang et de libérer toutes les tensions du corps. Pour en accroître les effets bénéfiques, on utilise une huile de massage à base de pépins de raisins à laquelle on ajoute différentes huiles essentielles ; tonifiant avec les agrumes, rafraîchissant à la menthe, drainant avec le géranium et la rose et stimulant grâce au cèdre. Les meilleures thérapeutes de l'école balinaise sont venues au Maroc, pendant deux mois, pour former les vingt masseuses marocaines du spa aux gestes de ce nouveau protocole.

Pour entrecouper les soins, les tisaneries sont l'endroit idéal pour faire une pause autour d'infusions irrésistibles. Un choix incomparable de thés à la fleur d'orange, d'infusions à l'hibiscus, aux pétales de rose ou aux zestes d'agrumes. Détente assurée, sérénité retrouvée.



MONTRES



VACHERON CONSTANTIN

PATRIMONY
CONTEMPORAINE
QUANTIÈME PERPÉTUEL

Des prodiges de miniaturisation

La fabrique genevoise Vacheron Constantin, qui nous a toujours dévoilé des complications incomparables, lève le voile, cette année, à l'occasion du salon international de la haute horlogerie, sur une grande complication qui n'est autre que le fameux quantième perpétuel. Une complication très intéressante, à la fois utile et sophistiquée, qui vient embellir la collection Patrimony Contemporaine de Vacheron Constantin. Abrisant le calibre 1120 QP l'un des plus emblématiques quantièmes perpétuels existants, mouvement mécanique maison à remontage automatique, imprimé du Poinçon de Genève, ce nouveau modèle extra-plat de 41 mm est décliné en une version en or rose, très à la mode aujourd'hui dans le monde de la joaillerie et de la haute horlogerie !

A l'inverse des quantièmes simples nécessitant une correction manuelle après chaque mois de moins de 31 jours, le quantième perpétuel n'a besoin d'aucune correction et ce, jusqu'au 1er mars 2100. Ne vous souciez donc guère de ce détail, vos petits-enfants sauront remplir la tâche. Pour le moment, prenez plaisir à admirer la technicité de ce petit bijou. Ce quantième tient en effet compte du cycle des années bissextiles, avec ses mois de 31, 30 ou 28 jours et le retour quadriennal du 29 février. Cette fonction exige des prodiges de miniaturisation puisque le mouvement doit être mécaniquement ajusté pour faire face aux irrégularités du calendrier. Dans ce cas précis, cette miniaturisation indispensable à l'intégration des fonctions calendaires a été poussée au maximum afin d'obtenir un quantième perpétuel extra-plat. Résultat, le calibre 1120 QP « in house » de Vacheron Constantin n'excède pas 4.05 mm de hauteur.



Battant au rythme de 2.75 Hz (19'800 alternances/heure), ce mouvement mécanique dispose d'environ 40 heures de réserve de marche. Le calibre 1120 QP indique heures, minutes et quantième perpétuel avec le jour de la semaine dans un compteur à 9h, quantième dans un compteur à 3h, mois et année bissextile par compteur 48 mois à 12h et phase de lune à 6h.

L'écrin se devait d'être à la hauteur de la merveille de miniaturisation mécanique qu'il abrite. Courbes tendues, profils affinés, index trapézoïdaux élancés, aiguilles bâtons, cadran bombé et minuterie perlée de cabochons d'or, le nouveau Quantième Perpétuel de Vacheron Constantin intègre tous les codes propres à la collection Patrimony Contemporaine. Sous son cadran opalin argenté, le disque de lune présente un astre en or sur un ciel en lapis-lazuli. Doté d'un fond saphir qui permet d'admirer le calibre 1120 QP, le boîtier en or rose 18 K est étanche jusqu'à 30 mètres.

Proposé jusqu'ici uniquement en une admirable version squelette dans la collection Patrimony Traditionnelle, le quantième perpétuel de la collection Patrimony Contemporaine trouve ici une nouvelle expression. Dans le même esprit classique et de bienfacture qui a façonné depuis plus de 250 ans la réputation d'excellence de Vacheron Constantin.

Présentée chez Azuelos, à Casablanca, cette petite merveille signée « Groupe Richemont » coûte quand même la bagatelle de 49 500 euros HT.

ACCESSOIRES

Début des Festivités

Le printemps est là et on sent déjà l'été qui pointe le bout de son nez. Avec l'arrivée du soleil, on s'empresse d'adopter un style plus détendu même en costume. On sort le daim, le lin et toutes ses matières estivales qui font du bien au moral. On n'oublie surtout pas les Must have de la saison : le mocassin en daim à adopter en plusieurs couleurs et surtout la sacoche, pratique pour s'éclipser en week end ou tout simplement après le bureau !



Mocassin vert anis Canali, 2 600 DH.
 Mocassin gris à boucle, DKNY chez Très Confidentiel, 3 226 DH.
 Mocassin bleu Yves Saint Laurent, 6 400 DH.
 Mocassin beige Lanvin, 3 300 DH.
 Mocassin Marron Giorgio Armani chez studio 14, 3980 DH.

TENDANCES



Le costume slim par Jean Paul Gaultier

1. Chemise à motif cachemire Canali, 2050 DH.
2. Polo en coton Lanvin, 2000 DH.
3. Cravate slim Dsquared2, 1983 DH.
4. Pull en maille et col V, Yves Saint Laurent, 3 810 DH.
5. Costume à col italien, Canali, 13 650 DH.
6. Chaussure en cuir et daim, Canali, 4 300 DH.



Détente chic par Hugo Boss Sélection

1. Chemise façon jeans et couture rouge, Smalto chez Studio 14, 5 780 DH.
2. Short en gabardine, Paul & Shark, 1 600 DH.
3. Polo en coton, Canali, 2 450 DH.
4. Blouson zippé, Brioni chez Studio 14, 18 910 DH.
5. Veste en lin et coton, Canali, 9 400 DH.

SPORT *d'Elite*

VENDÉE GLOBE

*L'Everest des océans
par excellence !*

Le « Vendée Globe », course à la voile en solitaire, autour du monde, offre aux navigateurs l'occasion de revisiter la planète bleue à travers une pratique mobile, sur un espace mobile. La nature changeante et mouvante des océans associée à une pratique « nomade » constitue la principale difficulté pour qui cherche à saisir la relation entre les usagers et le milieu océanique. Propulsés par une force naturelle, les navigateurs entretiennent une relation privilégiée avec le milieu naturel. Ils sont attentifs au vent et aux humeurs de l'océan. Sur terre, grâce à la médiation importante de la course au large, notamment par le biais des stations radios-source d'information importante pour déceler de nouveaux territoires-, leur vécu maritime est retransmis quotidiennement.

Le Vendée Globe est l'héritier du mythique Golden Globe Challenge, créé en 1968, et qui ne connut qu'une seule édition, ainsi que du BOC Challenge créé en 1982. Cette course se déroule tous les quatre ans, le départ ayant lieu au mois de novembre aux Sables-d'Olonne, en Vendée (France). Lancée par Philippe Jeantot, la première édition eut lieu en 1989. Ce marin hors pair, fort de deux victoires consécutives dans le BOC Challenge (course en solitaire autour du monde, mais avec escales), souhaitait pousser plus loin la notion d'aventure. Depuis, le Vendée Globe a grandi pour devenir une des courses les plus réputées dans le monde. Bien évidemment, après ce tour du monde, les navigateurs reviennent à la case départ, donc aux Sables-d'Olonne. Le parcours se fait en « descendant » dans l'Océan Atlantique Nord, puis l'Océan Atlantique Sud, en tournant à gauche pour passer le Cap de Bonne Espérance, sur la côte Atlantique de l'Afrique du



Sud, puis en faisant le tour de l'Antarctique, via l'Océan Indien et l'Océan Pacifique, avant de « remonter » dans l'Océan Atlantique, via le Cap Horn, tout près de la Terre de Feu. Belle tournée quand même, mais ce n'est pas tout, chaque bateau est tenu de passer par huit « portes » définies qui permettent d'assurer une sécurité en cas d'accident. Le parcours peut être modifié en fonction des dangers qui peuvent survenir au fil de la course, sachant que le parcours théorique totalise 24 8840 milles, soit environ 40 000 km !

Comme indiqué plus haut, cette équipée n'est pas exempte de tout danger ; glaciers glissants, tempêtes, vagues cassantes... il s'agit bien d'une aventure vers l'inconnu ! C'est pour cela que les participants au Vendée Globe sont soumis à une réglementation très précise qui vise à les protéger de la première étape jusqu'à la fin de ce tour du monde en plein océan.

Il faut dire que même si les conditions sont très difficiles, le navigateur doit affronter tout seul l'océan, il ne doit recevoir aucune aide venant de l'extérieur, tout comme il ne peut être guidé par une personne sur terre ni recevoir une quelconque assistance médicale durant la course, le cas échéant il serait disqualifié ! Condition très rude parfois... Il aura cependant droit, bien sûr, aux bulletins météorologiques livrés par les autorités et les organisateurs de l'aventure. En 1992, le navigateur Bertrand de Broc, victime d'un accident en mer, a dû recoudre lui-même sa langue à l'aide d'un miroir, grâce aux conseils prodigués par le médecin de la course, le docteur Chauve. Toutefois, dans les cas extrêmes, en cas de naufrage, par exemple, les concurrents peuvent s'entraider et accueillir à leur bord un navigateur en difficulté. C'est l'aventure pure et simple, dans toute sa rigueur ! Fournisseur officiel de légendes depuis 1989, la course a tant forcé le respect du monde maritime et du public en général qu'elle en a émaillé les superlatifs les plus pointus. Philippe Jeantot souhaitait pousser plus loin la notion d'aventure... « Le temps, écrira-t-il, est un élément indispensable et incontournable pour atteindre une symbiose parfaite avec son voilier. Il ne fallait

Il faut dire que même si les conditions sont très difficiles, le navigateur doit affronter tout seul l'océan, il ne doit recevoir aucune aide venant de l'extérieur, tout comme il ne peut être guidé par une personne sur terre ni recevoir une quelconque assistance médicale durant la course, le cas échéant il serait disqualifié !

plus s'arrêter. Un tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance, voilà les seules conditions pour atteindre cette communion. Au cours de la première édition, nous sommes partis vers l'inconnu. Aucun des treize marins qui ont pris le départ en 1989 n'avait l'expérience d'un voyage en solitaire de plus de cent jours. »

Pour les amateurs ou les amoureux de bateaux, le Vendée Globe est un événement incontournable. Durant cette course, les marins affrontent les affres de la nature et vont même parfois, au-delà de leurs limites. C'est une course magique, mythique, unique !

GASTRONOMIE

Le Fouquet's

Très largement inspiré de son grand frère parisien, le Fouquet's de Marrakech n'en possède pas moins sa propre personnalité. Au premier abord, tout semble pareil. Signature de l'enseigne, les couleurs se déclinent dans la même palette, avec une forte dominante de rouges et de marrons foncés. En revanche, les fauteuils club cloutés qui entourent les tables et les canapés -où les velours parisiens sont remplacés par des cuirs rouges- sont d'un design résolument plus contemporain.

L'esprit brasserie de luxe, à la française, règne en maître dans ce décor très largement dédié aux stars du septième art. Comme dans la célèbre brasserie centenaire des Champs-Élysées, les murs sont recouverts de photographies en noir et blanc des innombrables célébrités d'hier et des stars d'aujourd'hui qui ont fréquenté ces lieux mythiques. Mais l'œil averti des habitués du prestigieux établissement aura vite noté quelques différences. Ce qui saute aux yeux, en entrant dans la salle, c'est la notion d'espace. Autre élément, les rangées de petites tables carrées parisiennes sont remplacées à Marrakech par de vastes tables rondes qui confèrent au lieu spatialité et convivialité.

Une fois confortablement installé en salle ou sur la terrasse ombragée plongeant sur la splendide piscine azurée, c'est l'instant de la découverte de la carte. Par-ci par-là, le petit logo « F's » signale un de ces incontournables, comme la sole meunière ou le tartare à la Benabar, qui ont fait la notoriété de la marque.

Le Chef, Rachid Maftouh, nous dévoile ses orientations culinaires et son parcours qui l'a amené à diriger depuis l'ouverture la brigade de 17 cuisiniers chargés de satisfaire les palais les plus

exigeants. Un parcours complètement atypique pour ce garçon que rien ne prédisposait, a priori, à la cuisine. Baccalauréat en poche, il entreprend, en France des études d'ingénieur biologiste. Comme beaucoup d'étudiants, des petits boulots pour financer ses études l'on amené à découvrir le monde de la cuisine. Et c'est le coup de foudre pour ce métier. Ses études terminées, il se trouve devant un dilemme. Finalement, la passion l'emporte. Rachid Maftouh enchaînera plusieurs formations avec les meilleurs chefs de cuisine, Jean Paul Bonin et Jean-Luc Molle, ainsi que l'école Alain Ducasse. De 2003 à ce jour, Rachid Maftouh occupe la place de Chef exécutif dans des établissements de grande renommée internationale. Sa passion pour la gastronomie l'a conduit à gravir tous les échelons du métier de cuisinier jusqu'à devenir un grand chef, plusieurs fois primé.

Quelles sont les nouveautés pour la carte d'été ?

« Une carte fraîcheur à partir de produits locaux. Ce qui est important pour moi, c'est de travailler de beaux produits dans le respect des techniques. Apporter un soin à la présentation des assiettes, car avant de goûter, la vue du plat doit donner envie. Nous proposons « l'ardoise », une formule déjeuner avec entrée



+ plat ou plat + dessert, eau et café compris, à 245 DH.

Je développe aussi une cuisine fusion en mixant la cuisine française avec la touche d'orientalisme de la cuisine marocaine. Par exemple, un confit de canard avec des pommes à la cannelle.

»

Vos projets pour cette année ?

« Faire connaître le Fouquet's dans le monde en participant à des dîners de gala à l'étranger. Les prochains auront lieu à Dubai et à Doha, au Qatar. Et créer une association, avec de jeunes chefs, pour promouvoir une cuisine marocaine revisitée et allégée. »

Le Fouquet's Marrakech
Rue Djebel Alakhdar - Bab Doukkala, Marrakech 40000, Maroc
+212 (0)524459050

CIGARE

Le premier gran reserva

DE MONTE CRISTO

Grande vedette lors de la 13^e édition du Festival de la Havane, le premier Gran Reserva de Montecristo a été présenté par Habanos S.A, leader mondial de la commercialisation du cigare.

Le 26 Février 2011, de nombreux aficionados ont eu la chance de déguster, au cours de la soirée de gala, le nouveau Vitola Montecristo n°2 Gran Reserva Cosecha 2005. Ce nouveau Gran Reserva fait ressortir encore plus majestueusement le caractère unique de Habanos. Pour la production de ce fameux cigare, les meilleures feuilles de tabac ont été récoltées en 2005. Elles ont été ensuite vieilles pendant cinq ans, un processus long, mais qui en vaut la peine ; le résultat, tout à fait raffiné, intègre parfaitement les mains des fabricants de cigares à H.Upmann usine.

Le Montecristo est l'une des marques les plus appréciées de Habanos dans le monde entier. En effet, elle est classée dans le « Alto » de la pyramide des marques selon la société Habanos S.A.

La Success story de cette marque débute en 1930. Tout commence par l'arrivée d'Alonso Ménéndez

En créant ce nouveau produit, Montecristo rivalise avec le prestigieux Cohiba qui fête ses 45 ans et qui, lui aussi, a élaboré un Gran Reserva. Cette nouvelle vitole a été dévoilée lors du récent salon du cigare à la Havane, le plus grand de la planète!

à Cuba, homme d'affaires espagnol qui rachète la manufacture de cigares Particulares, laquelle produisait, en plus des produits portant le même nom, les cigares Byron.

En 1935, Alonso Ménéndez crée la marque Montecristo, un nom qui revient sans doute à la passion des Torcedores de la fabrique pour des passages du roman d'Alexandre Dumas.

En 1937, la famille Ménéndez rachète la fabrique H.Upmann, là où on produira les cigares Montecristo, qui avaient la particularité d'être limités à cinq modules de grande qualité, numérotés de 1 à 5. Mais très vite, la marque, séduisant les passionnés,



est distribuée aux États-Unis et au Royaume-Uni par Dunhill. Et pendant que la Deuxième Guerre mondiale ravageait le monde, le Montecristo, lui, envahissait le marché. En effet, durant cette période, le plus gros marché de la marque est situé aux États-Unis et ce, jusqu'au blocus imposé à Cuba suite à l'arrivée de Fidel Castro au pouvoir.

En 1969, la marque élargit sa gamme avec plusieurs nouveaux modules (Especiales N°1 et N°2 et Joyitas), qui sont proposés en plus des cigares classiques. Cette gamme sera à nouveau enrichie en 1971 (modules A et B), puis au début des années 2000 (Edmundo et Petit Edmundo).

Aujourd'hui, elle couvre les besoins des amateurs de cigares à tous les niveaux, du majestueux Montecristo A au minuscule Joyita. D'autant que cette année, un nouveau-venu a fait irruption, le nouveau Gran Reserva Montecristo, dont les feuilles ont été récoltées dans le saint des saints du terroir local, la Vuelta Abaja Cuba. Le Gran Reserva Montecristo est un pur Havane de 156 millimètres de long, le premier Gran Reserva de l'histoire de Montecristo, un mélange spécial de feuilles de tabac ayant vieilli cinq ans durant avant d'être délicatement assemblées à la main.

Les invités pouvaient ainsi faire une visite aux usines de l'emblématique usine Habanos

IMMOBILIER

MAZAGAN BEACH RESORT

UNE « MÉDINA » SOPHISTIQUÉE !

C'est à 90 km au sud de Casablanca, face à l'océan, dans un écrin grandeur nature au cœur de la plage d'El Houazia, qu'a été érigé le Mazagan, ce très spectaculaire resort marocain.

Le Mazagan Beach Resort est un projet unique, prestigieux, respectueux de l'environnement que seul pouvait mener à bien Sol Kerzner, Président directeur général de Kerzner International.

Construit en pente douce sur 250 hectares de terrain vierge, au bord d'une plage de sept km, le Mazagan Beach Resort, avec ses murs ocres et ses toits aux tuiles vertes, originaires de Fès, ressemble à une véritable « Medina ».

Blottie au cœur de cette nouvelle oasis, plantée de jardins luxuriants et ponctuée de miroirs d'eau, cette résidence luxueuse ne compte pas moins de cinq cents chambres et suites. D'inspiration arabo-mauresque, ces dernières sont tout à la fois confortables, chaleureuses et dotées d'un équipement moderne et sophistiqué.

Les décorateurs (le cabinet Wilson & Associés) ont mis l'accent sur l'art de vivre à la marocaine en faisant appel aux talents des artisans locaux.

Le golf de Mazagan, un superbe 18 trous par 72 qui longe 3 km de plage, a été dessiné par le « Chevalier noir », Gary Player, le célèbre joueur sud-africain aux trois Masters.

Son parcours en « links » épouse fidèlement le contour des dunes et les particularités du terrain.



Également au menu, dans les 8 restaurants et bars du resort, toutes les cuisines du monde E des tagines aux gnocchis et de la paella à la perdrix aux oranges, et même un barbecue pour poissons et homards où vous aurez l'occasion de tester une foultitude de saveurs, autant de délices pour les papilles et les yeux!

Et après un bon repas, quoi de mieux qu'une relaxation ?

Au milieu des jardins plantés de palmiers et d'orangers, le Spa, havre de calme et de sérénité, vous invite à profiter d'un moment « rien qu'à vous » ! Une initiation aux secrets de beauté ancestraux tels que gommage au savon noir et au kiss (gant traditionnel marocain), massage à l'huile d'argan sur une table de marbre chaud ou dans l'une des cabines privées du hammam, bains de vapeur aux effluves d'eucalyptus E l'occasion de découvrir les excellents produits naturels de la prestigieuse gamme EPSA, et une gamme de traitements adaptée à l'état d'esprit du moment (relaxation, harmonie, recharge d'énergie). Les soins et modelages sont bien entendu dispensés par des mains expertes dans l'une des 19 cabines du Spa.

L'opportunité également, pour les adeptes de fitness, d'une véritable reprise en main par un « coach » privé qui concoctera pour vous un programme sur mesure, vous initiera à des gymnastiques douces -yoga ou Pilates- et vous encourage à pratiquer les activités sportives disponibles au resort, un choix de sports nautiques, jogging ou marche nordique.

Et pendant ce temps, vos enfants seront entre de bonnes mains

En effet, du « Baby Club » pour les enfants de 3 mois à 3 ans, au Kids Club pour ceux ayant entre 4 et 11 ans, jusqu'au Teens Club pour les adolescents de 12 à 17 ans, les programmes font la part belle aux activités de bord de mer et à la découverte de la culture locale avec des excursions dans la région.

Un encadrement a été prévu pour tous les âges, de la nounou au grand cœur au « coach » sportif pour les ados !

Un souci de moins pour profiter de ses vacances en toute bonne conscience pendant que les enfants font l'expérience d'une indépendance nouvelle, enrichissante, palpitante et néanmoins sous contrôle.

Pour les amoureux, une zone méconnue à explorer, superbe et agréable pour s'offrir le luxe, la mer, le jeu, les plaisirs de la table, une cure de bien-être et un véritable dépaysement.

HI-TECH *Nouveautés*



AUDI Design Soccer table

Babyfoot en Audi !!!

Dévoilé pour la toute première fois à l'état de pur concept au début de l'été 2008, puis lancé en production au début de l'été 2010, « Audi Design Soccer Table », un superbe baby-foot de luxe proposé par le constructeur automobile Audi qui a en outre la particularité de répondre parfaitement aux normes professionnelles comme en témoigne Thomas Przesdzink, le champion allemand de baby-foot qui a eu plusieurs occasions de tester le prototype et qui en a conclu officiellement « C'est un très bon baby-foot et sur un plan sportif, il pourrait être utilisé dans les tournois officiels ! ». Cependant, comme le monde n'est pas parfait, seules 20 unités de ce petit bijou on été produites pour la somme de 12 900 euros prix public si l'on peut le dire ainsi.

FLASHKUS

Cardboard usb drive concept

Dernière création de l'excellent studio de design russe Art. Lebedev, on a totalement craqué sur le nouveau concept « Falshkus – Cardboard USB Drive », une nouvelle approche de la clé USB dans une version jetable conçue en carton et proposée sous forme de plaquettes pré-découpées à la manière d'un bloc de mémos des temps modernes. Déclinées dans différentes capacités et proposant un petit espace pour écrire un mot ou décrire le contenu de la clé.



AEROSYSTEM

By Jean-Michel Jarre

Le maître du synthétiseur, Jean-Michel Jarre a eu un sacré coup de crayon numérique en concevant cet exceptionnel dock iPod en forme de colonne en verre. Design, mais surtout high tech, le système d'enceinte acoustique « Aerosystem 1 » délivre un son cristallin d'une pureté exceptionnelle grâce à un puissant caisson de basse et deux enceintes directionnelles tout en restituant les basses et les aigus de façon optimale pour tous les encodages (MP3, AAC, WMA, etc.). Disponible pour 1 000 euros chez Colette, nos iPod et iPhone en frémissent déjà...

www.colette.fr



BRIONVEGA

Alpha LCD TV

Né avec la simplicité et l'ingéniosité qui fait « le style italien », le projet alpha démontre qu'une télévision est juste une télévision à moins que ce soit une Brionvega. Clairement trop de connotations pour une télévision. Pas vraiment assez pour Alpha, la nouvelle génération de télévisions Brionvega, le premier téléviseur LCD dans l'histoire de la marque. L'Alpha consiste en deux éléments lisses joints par un cadre chromé d'acier par lequel transitent des câbles faits sur mesure. Le design novateur de l'Alpha permet à sa base d'héberger l'électronique, un lecteur de DVD intégré et une acoustique haute définition. Livrée avec une télécommande développée avec la même attention de conception du détail, elle est proposée pour 1 175 euros.

www.colette.fr

NOTESLATE

Tablette...monotâche



Un petit coup de projecteur sur le « NoteSlate », une nouvelle alternative non pas dédiée à la lecture ou au divertissement, mais exclusivement vouée à la prise de notes... à la manière d'un cahier électronique totalement monotâche. Proposée au format A4 pour une résolution de 750 x 1080, un poids de 280 grammes et une épaisseur de 6 mm, elle est équipée d'un écran eInk tactile capable d'afficher 4 couleurs et se voit complétée par un stylet pour en faciliter l'utilisation. Offrant une autonomie de 180 heures, elle est en outre dotée d'une connexion mini USB, d'un slot pour carte mémoire SD et d'une prise casque jack 3.5mm. Encore au stade de la mise au point pour le moment, elle sera proposée à partir du mois de juin 2011 pour un tarif de 99 dollars uniquement via le site Internet officiel.

www.noteslate.com

ÉVASION *de rêve*

Après 24 heures de vol, une destination de rêve, dans la cité du luxe asiatique, plus précisément le circuit international de Sepang !

Circuit

SEPANG MALAISIE

*Un lieu inédit pour les
Gentlemen Drivers !*

*Envie d'oublier le stress
du quotidien, de libérer
votre énergie sur un
grand circuit mondial
? Alors dépêchez-vous
de faire votre valise et
mettons le cap sur la
Malaisie.*

SEPANG





En dehors des grands prix, ce circuit est un lieu de divertissement très intéressant pour les amateurs de course. Vous pourrez ainsi faire une visite exclusive des coulisses du circuit international de Sepang et découvrir l'industrie du sport automobile !

Cette piste difficile, longue de 5,543 km de long et comportant 15 tours, contient des lignes droites parallèles et une association de courbes lentes à moyennement rapides qui ont valeur de test pour les pilotes. La surface de la piste est large et lisse, et les dépassements se font bien souvent lors du freinage, avant les virages serrés à la fin de chaque ligne droite.

En dehors des grands prix, ce circuit est un lieu de divertissement très intéressant pour les amateurs de course. Vous pourrez ainsi faire une visite exclusive des coulisses du circuit international de Sepang et découvrir l'industrie du sport automobile !

Le site propose une visite guidée du Musée national de l'automobile, de la tribune, de la Race Control Room, l'espace média... Vous pourrez même avoir votre propre photo sur le podium qui a accueilli plusieurs légendes de la F1 ! Et si la piste est libre, vous pourrez fouler le point de départ/arrivée ! La visite de ces lieux insolites ne coûte que 12 euros, alors pourquoi s'en priver !

Plus encore, vous pouvez même tâter à la F1 ; vous aurez le choix entre une Mazda Miata, ou une Honda Civic (Race prepared). Après un tour de familiarisation en compagnie d'un instructeur, vous pourrez vous offrir les sensations des grands pilotes de F1 ! Et si vous préférez éviter de courir les risques de la conduite à grande vitesse, le circuit propose aussi la formule « Be thrilled, Be driven », une opportunité de se mettre dans la peau d'un copilote, à bord d'une des voitures du circuit, la Porsche 997 Road Car, par exemple, ou encore la Porsche 996 GT3 Cup Car... Le prix de ces formules varie entre environ 154 euros et 310 euros pour les Porsche !

Et comme la journée est loin d'être terminée, vous pourrez opter pour quelques tours en kart dans le Circuit international de Sepang Kart, titulaire d'un certificat d'homologation délivré par la Commission Internationale de Karting de la Fédération Automobile Internationale pour la zone Asie. Le tarmac utilisé pour la surface de la piste de karting, exactement le même que celui de la piste principale de Sepang,

offre la meilleure expérience de course. Ce circuit, designé par l'architecte allemand Hermann Tilke, achevé en 1999 et qui compte 1,247 km de long, 10 mètres de large et 11 virages difficiles, est une expérience inédite sur le sol asiatique !

Alors, Gentlemen Drivers, si vous êtes à la recherche d'un endroit spécial montées d'adrénaline, le circuit international de Sepang est fait pour vous ! Vitesse, performance et compétences-test vous sont offerts dans les différentes activités du circuit. Si vous voulez vous familiariser avec la gestion d'une course de F1, ou encore rouler sur ce circuit à bord d'un super bolide, il ne tient qu'à vous !

Après avoir fait un tour dans la capitale, Kuala Lumpur, et visité les fameuses tours Petronas, le palais royal, le musée de la civilisation islamique, le jardin des oiseaux et le China Town, nous nous dirigerons, à 60 km de la capitale, vers le district de Sepang, pour une journée inoubliable, au circuit international de Sepang !

Conçu par Hermann Tilke, le circuit international de Sepang, une installation visuellement exceptionnelle, est très bien équipé. Écuries et pilotes en ont fait l'éloge depuis qu'il est entré dans le Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA, en 1999. Devenu un rendez-vous incontournable du Grand Prix de Malaisie de la F1, il est également utilisé pour d'autres événements tels que le Moto GP, par exemple.



Jean-François
Vautrin

1

N



Mels Diner
huile sur toile
89 cm x 1m16

genteterik@gmail.com

EXPOSE EN PERMANENCE À LA GALERIE VITESSE
48 RUE DE BERRI 75008 PARIS FRANCE
OUVERT DU MARDI AU SAMEDI
DE 14 À 19 HEURES
GALERIEVITESSE@GMAIL.COM
WWW.GALERIEVITESSE.COM

Carnet d'adresses

HUGO BOSS

9, rue Oumayma Sayah
ex Rolland, quartier Racine
Casablanca
Tel : 05 22 39 70 08

STUDIO 14 HOMME

44, rue du point du jour.
Casablanca.
Tel : 0522202674

LANVIN

42 Boulevard El Massira Khadra ,
Residence Walili.
Casablanca
Tel : 05 22 94 46 64

LE FOUQUET'S

Jbel Lakhdar, Bab Doukkala
Marrakech
Tel : 05 24 45 90 50

CANALI

75, bd Massira El Khadra -ex
Camille, n°1
CASABLANCA

SMEIA

47, bd Ba Hmad
0522 400 700/01
20300 Casablanca

PAUL & SHARK

6, rue Oumayma Sayeh
Casablanca
Tel : 05 22 948 600

**BIJOUTERIE JOAILLERIE
MYSTÈRE MONTRE**

12, rue Ain Harrouda -ex Jeanne
d'Arc, résid. Yasmine II
Quartier Racine
Casablanca
Tél : 05 22 36 27 05

GALERIE VITESSE

48 Rue de berri 75008 paris
France
www.Galerievitesse.Com

AB AUTO

2, rue du Louvre, angle rue Brahim
Roudani, Mâarif
Casablanca
Tel : 05 22 99 17 43

BEL AIR AUTO

Bd Brahim Roudanu
Casablanca
Tel : 05 22 22 89 68

MAZAGAN BEACH RESORT

24000 - El Jadida
Casablanca
Tél : 05 23 38 80 00 - 01

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans = 450 DH

Gentlemen
DRIVERS

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

gentlemendriversonline@yahoo.fr - gentlemendriversonline@gmail.com - Dépôt légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours