

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



LORENZO RAMACIOTTI LE GARDIEN DU TEMPLE



Maserati
Alfieri

p.32

Voyage vers le futur

Mercedes
S63 AMG Coupe

p.38

Meilleur coupé 4 places au monde

BMW
435i Cabriolet

p.44

Le rêve cheveux en l'air

Alfa Romeo
100 ans

p.84

L'ADN de compétition



Édito



Ahmed Kseibati

La foire

Tous les deux ans, l'Association des importateurs des véhicules au Maroc (Aivam), organise la grand-messe de l'automobile, où tous les concessionnaires ou presque, s'empresent de réserver leur emplacement et font de leur mieux pour que leur stand soit le plus beau, le mieux éclairé et le plus accueillant pour les 200.000 visiteurs escomptés cette année encore .

Tout le monde est sur le pied de guerre pour réussir cette date fatidique, où se réalisent 30 % du chiffre d'affaires annuel des concessionnaires en l'espace de seulement 10 jours et où l'activité dans les showrooms tend vers zéro durant une vingtaine de jours, avant et après le Salon.

Gentlemen Drivers est bien sûr de la partie pour couvrir cet événement majeur du secteur, mais il met aussi en couverture un très grand monsieur du monde de l'automobile, qui a côtoyé les plus grands. J'ai nommé Lorenzo Ramaciotti , patron du design du groupe Fiat et ex-patron du design chez Pininfarina (excusez du peu !), qui dans un entretien exclusif nous a ouvert son cœur et sa mémoire sur les moments forts de sa carrière, pour les partager avec nous autres, lecteurs de Gentlemen Drivers .

Bon Salon et bonne lecture, Gentlemen .

Sommaire

08 Motors

- 10>16 **L'actu En bref Nationales** par Amal Razine
18>22 **L'actu En bref Internationales** par Amal Razine
24>30 **ActuEvenement Marrakech Grand Prix 2014** par Youssef Bennour
32>36 **AutoConcept Maserati Alfieri** par Youssef Bennour
38>43 **AutoException Mercedes Classe S63 AMG Coupé** par Youssef Bennour
44>48 **AutoException BMW 435i Gran Coupé** par Youssef Bennour
50>54 **Jeep Cherokee : Européanisation réussie** par Youssef Bennour
56>60 **Seat Leon Cupra : «Cupra » court avec le passé** par Youssef Bennour
62>66 **Renault Megane RS Red Bull Racing : La Sportive rageuse** Amal Razine
68>72 **Nissan Qashqai : Success story, tome II** par Youssef Bennour



74

Entretien du mois **Lorenzo RAMACIOTTI**

Le gardien du temple par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 84>90 **AutoLégende Alfa Romeo : Un ADN de compétition** par Youssef Bennour
92>93 **MotoException Kymco Downtown 300i** par Lina Mouafak

94 L'Homme

- 94>95 **Montres Breitling Chronomat Airborn** par Lina Mouafak
96>99 **Sport d'élite British Polo Day** par Lina Mouafak
100>101 **Cigare Partagas Presidentes Perfecto** par Antoine Dalmas

102 Lifestyle

- 102>103 **Hightech** par Hicham Rehane
104>107 **Evasion Circuit du Mugello** par Lina Mouafak
108>109 **Art Rob Ijbema** par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS



84

44



94



74



50



56



68



100



32



92



38



**DO YOU
FEEL
ALIVE?**

FEEL ALIVE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN



ALL NEW
AURIS
DIESEL 177 900 DH

Sportive, racée, aérodynamique.....les attributs de la nouvelle Auris se confirment très vite une fois aux commandes de son moteur très énergétique. Dotée de série des systèmes de contrôle de traction et de stabilité, chaque virée mettra vos sens en éveil. La nouvelle Auris prolonge le plaisir à l'intérieur grâce à des matériaux qualitatifs et des équipements de confort dignes d'une grande routière. Climatisation automatique de série, système multimédia tactile couplé à une caméra de recul...., la sécurité n'est pas en reste avec une dotation de 7 airbags.

À bord de la nouvelle Toyota Auris, **feel alive !**

3 ANS GARANTIE
TOYOTA
ou 100 000 KM

www.toyota.co.ma

f [ToyotaDuMarocOfficiel](#)

Numéro Eco
080 200 8100



Accédez à l'état d'esprit du Luxe



heure essentielle
12H-13H

DE GAUCHE À DROITE : SAMIRA CHETOUANI, MAHA BENSLIMANE, HICHAM EL KADIRI,
FATINE BENKIRANE, YASMINE HADHOUMI, SARA RAMI - DU LUNDI AU VENDREDI

SEAT Nouveau showroom

Seat continue d'étoffer son réseau de distribution. En effet, la marque a inauguré un second showroom dans la capitale économique et compte désormais 11 concessions et succursales au Maroc. Situé à l'angle du boulevard Sidi Abderrahmane et de la route d'Azemmour, le nouveau showroom de SEAT a été dessiné par les architectes de SEAT international et réalisé en conformité avec l'image et l'identité du constructeur. Le but est d'offrir aux clients marocains des prestations au diapason des standards mondiaux de la marque.

D'une superficie de 527 m², le bâtiment abrite un espace d'exposition de 312 m², spacieux et épuré, des espaces clients accueillants, ainsi que des espaces de bureaux. Cette extension du réseau de distribution s'inscrit dans le sillage du développement des ventes de la marque et ses ambitions de progression en volumes de vente et en parts de marché. Pour rappel, SEAT a enregistré une forte croissance de ses ventes, qui sont passées de 613 véhicules en 2009 à 1 501 véhicules en 2012. Pour 2013, la marque a enregistré une légère régression de ses ventes (1.380 véhicules), qui s'explique par la morosité du marché marocain.

Total Maroc lance un kit de distribution de carburant mobile et écologique



Afin de mettre à la disposition des entreprises une solution de distribution de carburants sur les grands chantiers et zones reculées, Total Maroc lance un kit de distribution de carburant mobile et écologique.

Le kit est un conteneur équipé d'une citerne de carburant, d'un distributeur de carburant alimenté soit via le réseau électrique soit par panneaux solaires, et de toute la tuyauterie. Il peut être déplacé selon les besoins et réutilisable sur plusieurs chantiers. Du coup, inutile de réinvestir : le conteneur protège la cuve, le distributeur et la tuyauterie des aléas climatiques, de la casse et du vol. Derrière cette initiative, il y a le souci de Total Maroc de préserver et de respecter l'environnement. Dans ce but, l'entreprise cherche toujours à concilier au quotidien développement durable et impératifs économiques, en privilégiant les équipements durables et les produits éco-responsables. Il est à noter que le kit carburant mobile est équipé de panneaux solaires distribués par la société Temasol, destinés à alimenter le distributeur de carburant.

L'Alfa Romeo 4C Safety Car officiel WTCC



C'est lors du Grand Prix de Marrakech que l'Alfa Romeo 4C a fait sa première apparition en tant que Safety Car officiel du championnat du monde WTCC 2014, avec à son volant le pilote portugais Bruno Correia. Ce choix a été fait par Eurosport Events, qui prend en charge la promotion du Championnat du monde de Tourisme WTCC pour le compte de la Fédération internationale automobile (FIA). Il s'agit là d'une reconnaissance qui fait suite au titre de "Plus Belle Voiture de l'Année 2013" remporté par la 4C lors du Festival Automobile International.

En tant que sponsor du WTCC de Marrakech pour la troisième année consécutive, Fiat Group Automobiles Maroc a offert à ses clients et quelques privilégiés des baptêmes inédits sur la piste en présence de M. Louis Carl Vignon, Head of Alfa Romeo pour la région EMEA et de M. Bagnasco, Chief Project de la 4C et de la 8C.

Auto
Expo
2014

Aivam
جمعية مستوردي السيارات بالمغرب
Association des Importateurs de Véhicules au Maroc

SALON AUTOMOBILE

9^{ème} ÉDITION / 09 - 18 MAI

FOIRE INTERNATIONALE DE CASABLANCA



Le rendez-vous à ne pas manquer avec les meilleures offres et les dernières nouveautés Autos et Motos. Dix jours d'information, de conseil et de bonnes affaires pour découvrir le meilleur de l'automobile et repartir au volant du véhicule de vos rêves.

En famille ou entre amis, vous profiterez d'une animation de grande qualité et vous passerez d'agréables moments de détente dans le plus grand événement de l'automobile au Maroc.

HORAIRES D'OUVERTURE

Dimanche à Jeudi : 9h - 19h
Vendredi et Samedi : 9h - 21h

SPONSOR OFFICIEL



PARTENAIRES



Renault-Nissan de Tanger fête son 200.000^e véhicule



Le mercredi 16 avril 2014 n'était pas un jour comme les autres pour les employés de l'usine Renault-Nissan de Tanger. Et pour cause, cette dernière a fêté la sortie de chaîne du 200 000^e véhicule produit depuis le lancement de cette unité industrielle en février 2012. Il s'agit en l'occurrence d'un Dacia Dokker, destiné à un client marocain.

Depuis le lancement de la production à Tanger, plus de 70.000 Dacia Dokker ont été produits, dont de nombreuses unités ont été exportées, principalement en Espagne (12.977 véhicules), en France (12.727 véhicules) et en Turquie (11.663 véhicules). Le succès est également au rendez-vous au Maroc, puisque plus de 15.500 unités ont été écoulées sur le marché local.

Cette performance a été atteinte grâce aux efforts d'amélioration continue en interne, qui ont permis de faire passer la production moyenne à 600 véhicules par jour (résultats du mois d'avril 2014) dont en moyenne, 213 Dokker.

Gentlemen Drivers Partenaire de Samsung Electronics Maroc

Pour améliorer son accessibilité aux passionnés de l'automobile, le Magazine Gentlemen Drivers est désormais consultable sur les terminaux GSM, tablettes et PC. Une première possibilité est offerte aux propriétaires des smartphones (Galaxy S3, S4 et S5) et tablettes Samsung, qui peuvent accéder au contenu du numéro du magazine vendu en kiosque, grâce à l'application payante Kalpin. La seconde consiste à

télécharger l'application gratuite Gentlemen Drivers sur Android ou Iphone, qui permet d'accéder aux anciens numéros du magazine. Ladite application, au moyen d'une barre de navigation latérale, permet une navigation tactile et intuitive et facilite l'accès à l'intégralité du numéro sélectionné.

Pour rappel, Kalpin est une application qui vous permet d'acheter et lire vos magazines, journaux ou livres préférés directement en format digital, que ce soit sur votre téléphone mobile, votre tablette ou même votre PC.

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE
SAMSUNG

Voiture au Maroc signe un partenariat avec la FRMSA

Leader marocain avec plus de 25.000 visiteurs chaque jour, le portail Voiture au Maroc est gratuit. Il existe toutefois des packs pour accélérer à la vente des véhicules (page d'accueil, tête de liste, multi-photos, publications presse,...).

Pour renforcer sa crédibilité, Voitureaumaroc.com a associé son nom à des professionnels reconnus du secteur automobile. Il s'agit en l'occurrence de Mounia Loulidi, championne internationale de Legend Cars et Karim Kadiri, consultant automobile et coach en stratégie commerciale, qui sont les porte-drapeaux officiels du portail.

Dans le but de promouvoir le sport automobile marocain, le portail a signé un partenariat majeur avec la FRMSA (Fédération royale marocaine des sports automobiles) pour accompagner le Championnat national marocain à travers sa chaîne Youtube, ses réseaux sociaux et l'actualité.

Voitureaumaroc.com est, par ailleurs, le partenaire des professionnels du secteur automobile et met à leur disposition des services dédiés, notamment le PAD (Présentoir d'annonces dynamiques). Ce dernier permet aux professionnels d'accélérer la vente de leurs véhicules à travers une vitrine en ligne dynamique, gérée d'une façon optimale.

BMW Série 3

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire



Photo non contractuelle.

BMW SÉRIE 3 DIESEL. AVEC BOÎTE AUTOMATIQUE. À 359 000 DHS TTC.

La BMW Série 3 est la berline familiale dynamique par excellence au design inédit et fascinant. Avec les offres de caractère, achetez votre nouvelle BMW Série 3 et bénéficiez de plus d'avantages. Venez l'essayer sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

UNE OFFRE DE CARACTÈRE.

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

Smeia

Importateur exclusif

Angle boulevard Moulay Slimane et boulevard
Tamiri Mohammed El Bakkai.
Route côtière de Mohammedia - Casablanca
Téléphone : 05 22 40 07 00
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 32/35
Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

Prix de la BMW Série 3 316d avec finition Avantage 2.0 l turbo diesel.

Shell récompense ses clients les plus fidèles

Fort d'un joli succès auprès de la clientèle grâce à l'économie de carburant qu'il leur permet de réaliser, le fuel Save Diesel 50 revient encore une fois au devant de la scène, à travers une seconde vague de communication menée par Vivo Energy, la franchise Shell au Maroc, mais aussi sur 14 marchés d'Afrique.

Placé sur le thème « Devinez où se trouve la voiture Shell Fuel Save Diesel 50 », un jeu de piste autour du produit Shell Fuel Save Diesel 50 a été lancé par Vivo Energy Maroc depuis le 15 mars dernier. Ce grand jeu-concours invite tous les clients des stations Shell à deviner où se trouve la voiture Shell Fuel Save Diesel qui sillonne le Maroc afin de participer à la grande tombola consistant à gagner un 4x4 Tiguan à la fin de la promotion, une Omra chaque semaine et des cartes carburants quotidiennement.

Pour participer, il suffit que le client achète un montant égal ou supérieur à 150 dirhams de Shell Fuel Save Diesel 50 dans les stations Shell participantes, gratte une carte et envoie le code qui apparaît au 3104. L'opération est déjà promise à un beau succès, puisque les SMS envoyés frisent les 6.000 par jour.

Mercedes GLA Lancement officiel



Dans la gamme des compactes de Mercedes, la Classe A continue de faire des petits. Ainsi, après la version monospace Classe B et le coupé quatre portes CLA, c'est au tour du crossover GLA de pointer son nez. Le dernier-né de Mercedes a été présenté à la presse marocaine le mercredi 30 avril à Casablanca. Quant au grand public, il devra patienter jusqu'à l'Auto Expo, prévue du 8 au 18 mai, pour le découvrir.

Bien qu'il partage le même empattement et un grand nombre de composants avec la Classe A, il s'en distingue par ses lignes arrondies et son style baroudeur, symbolisé par ses sabots avant et arrière, ses rails de toit et ses protections de bas de caisse.

Au chapitre mécanique, la gamme des motorisations se compose de deux blocs diesel et d'autant en essence. S'agissant des premiers, ils affichent la même cylindrée (2,2l) et développent 136 ch (la 200 CDI) et 170 ch (la 220 CDI). Quant aux seconds, ils consistent en un 1,6 l qui développe 156 ch et un 2,5 l de 211 ch.

Renault commercialise la nouvelle Mégane

La 4e génération de la Renault Mégane est enfin disponible au Maroc. À l'instar des autres modèles de la marque au losange, elle adopte la nouvelle identité de la marque. Ainsi, ce nouvel opus bénéficie désormais d'un nouveau bouclier, de nouvelles grilles d'aération et d'un nouveau capot qui intègre le logo Renault, agrandi sur fond noir brillant. De nouveaux feux de jour, qui s'étirent sur le côté de caisse, contribuent au dynamisme de la ligne.

Par ailleurs, la nouvelle Renault Mégane sera proposée au Maroc avec une gamme élargie, revue et améliorée. Elle intègre la Mégane Play avec sa nouvelle calandre plus offensive au profil très dynamique, la Mégane GT-Line qui se distingue par sa présentation sportive (des surpiqûres rouge sur le volant, pédalier en aluminium, des jantes aluminium 17" spécifiques) des boucliers avant et arrière plus sportifs), la Mégane coupé et l'ultra sportive Mégane RS, qui coiffe la gamme.

La nouvelle gamme de la Mégane 2014 se caractérise aussi par l'introduction de la boîte automatique EDC à double embrayage et six rapports, qui est disponible dès la finition Explore.

Enfin, la nouvelle Renault Mégane 4 sera disponible au Maroc avec six finitions : Life, Explore, Intens, GT-Line, SL-Play et RS.





Transformez 10% de la charge restante de votre batterie en une autonomie de 24h.

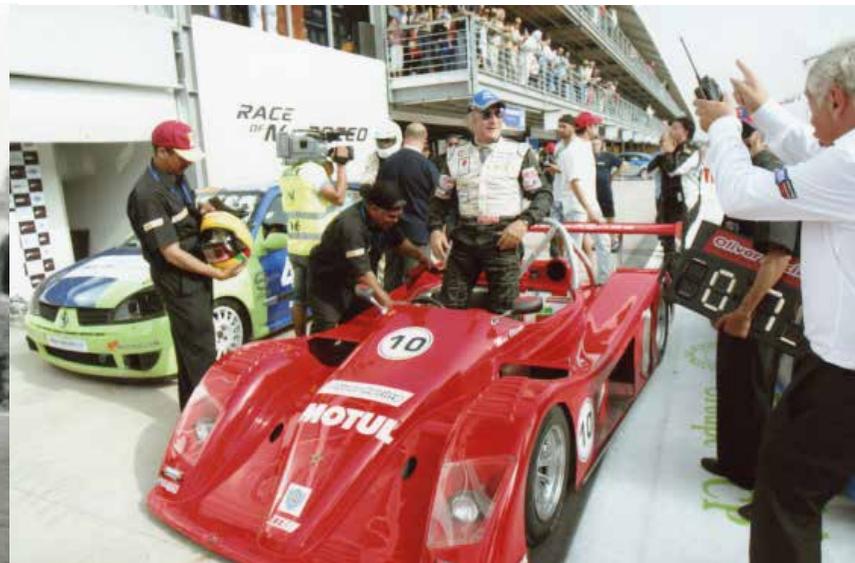
L'autonomie de votre batterie est conservée grâce à l'Ultra Saving Mode qui bascule l'écran en noir et blanc afin de stopper les fonctionnalités les plus gourmandes et vous permettre de toujours recevoir vos appels.

C'est le pouvoir de l'**Ultra Saving Mode**



My Life powered by Samsung GALAXY S5





MAX COHEN OLIVAR

50 ANS SUR LES CIRCUITS

À pilote exceptionnel, longévité exceptionnelle. À 68 ans, Max Cohen Olivar continue d'arpenter les pistes et à en remonter à des pilotes plus jeunes que lui, comme ce fut le cas lors de la dernière course de la FRMSA (Fédération marocaine de sport automobile) disputée à l'occasion de Marrakech GP.

Lors de cette course, Olivar a terminé deuxième au volant de sa Funyo barquette, s'adjugeant au passage le record du tour, alors que la victoire a été remportée par son ami et compagnon d'arts martiaux Bruno Igoune. Pour Max, le fait de partager le podium avec ses amis de longue date Igoune et Benbigui est source de grand plaisir et surtout la marque d'une longévité exceptionnelle en sport automobile. En effet, Olivar avait déjà connu la consécration dans la ville ocre, 50 ans auparavant.

C'était en mai 1964, lors du circuit de Marrakech, qui se déroulait sur un tracé urbain où le grand pilote marocain a remporté la course au volant d'une Dauphine Gordini dans la catégorie Tourisme spécial. Mais Max avoue éprouver un plaisir particulier lorsqu'il court sur le circuit Moulay El Hassan à Marrakech. D'abord, parce que c'est l'incarnation d'un rêve de voir un jour le Maroc disposer d'un circuit d'envergure internationale. Ensuite, parce que c'est un circuit atypique offrant de longues lignes droites qui permettent aux pilotes d'atteindre des vitesses

élevées, ce qui n'est pas le cas des autres circuits urbains du championnat FRMSA.

Il s'agit, en somme, d'une carrière exceptionnelle de 50 ans et ce qui l'est encore plus est la passion qui anime toujours ce grand pilote. Lui qui rêvait à 19 ans de Formule 1 continue de courir pour le plaisir et son bonheur consiste à croiser le fer avec des amis animés de la même passion. Donc, ce n'est pas un hasard si Max a choisi ce proverbe pour qualifier son caractère bien trempé : « Les batailles de la vie ne sont pas gagnées par les plus forts, ni par les plus rapides, mais par ceux qui n'abandonnent jamais ».

Pour rappel, Max Cohen Olivar est le plus grand coureur automobile de l'histoire du Maroc. Il s'est illustré sur les plus importants circuits de la planète. Avec vingt participations aux 24 Heures du Mans, il est un des pilotes qui s'est le plus engagé dans cette course. Ses meilleurs résultats sont deux 12e places, en 1982 et en 2000.

GRUPE ATTIJARIWAFABA BANK L'ÉQUIPE GAGNANTE POUR VOTRE PROJET AUTO



SPONSOR OFFICIEL DU SALON AUTO EXPO 2014
FOIRE INTERNATIONALE DE CASABLANCA DU 9 AU 18 MAI



تامين الوفاء
Wafa Assurance



وفاسلاف
Wafasalaf



وفابايل
Wafabail



Wafa LLD



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank

Attijariwafa bank - SA, Capital : 2 035 272 760 DH - Siège social : 2, bd My Youssef, Casablanca, RC 333. Etablissement de crédit : arrêté du Ministre des Finances et de la Privatisation n° 2269-03 du 22 décembre 2003. Wafa Assurance - SA, Capital : 350 000 000 DH. Siège social : 1, bd Abdelmoumen, Casablanca RC 31 719. Entreprise régie par la loi 17-99 portant code des assurances par décision du Ministre des Finances sous n° 52-06 en date du 8 janvier 2006. Wafasalaf - SA à Directeur et à Conseil de Surveillance, Capital : 113 179 500 DH. Siège Social : 72, Angle rue Ram Allah et bd Abdelmoumen - Casablanca R.C / 48 409 Société de financement : arrêté du Ministre des Finances et de la Privatisation n° 1211-96 du 18 Juin 1996. Wafabail - SA, Capital : 150 000 000 DH. Siège social : 39-41, boulevard Moulay Youssef, 20100 Casablanca, RC 35 763. Société de financement agréée en vertu de l'arrêté du Ministre des Finances et de la Privatisation n° 1220-96 du 19/06/1996. Wafa LLD - SA, Capital : 20 900 000 DH. Siège social : 5 bd Abdelmoumen, Casablanca, RC 109 497.

www.attijariwafabank.com

Audi A3 Car of the year

La dernière génération de l'Audi A3 vient d'être couronnée «World Car Of The Year 2014» par un jury de 69 journalistes spécialisés venus des quatre coins du monde. Il s'agit du 2e titre de la marque aux anneaux après la consécration de l'A6. Celle qui est déclinée en plusieurs versions à savoir, la Sportback, la berline, le cabriolet et bientôt les sportives S et RS, s'est principalement distinguée grâce à sa technologie embarquée et sa finition irréprochable. En effet, comme l'a déclaré, Rupert Stadler, président du directoire d'Audi, la marque aux anneaux doit ce titre à sa compétence technique dans tous les aspects de la production, citant la technologie, la construction légère, la transmission, l'info-divertissement, sans oublier les systèmes d'aide à la conduite. Stadler en a également profité pour rappeler les autres récompenses raflées par d'autres modèles à l'instar des RS4, R8 ou TT, que ce soit grâce à leur design ou à leur performance.



Lamborghini Urus Production en famille

Si sa production semait le doute il y a quelque temps encore, ce n'est plus le cas maintenant. En effet, le SUV de Lamborghini, qui répond, pour le moment, au nom d'Urus sera produit en Slovaquie. Annoncé pour 2017 et partageant la même plateforme que d'autres SUV du groupe VW, il sera fabriqué dans la même usine de Bratislava qui prépare déjà son arrivée. Produisant déjà l'Audi Q7, le Volkswagen Touareg et le Porsche Cayenne, l'usine slovaque s'adaptera à l'arrivée de l'italien, qui sera basé sur la plateforme MLB du groupe. Par la suite, la famille des SUV du groupe devrait s'agrandir grâce à Bentley, dont les dates de lancement n'ont pas encore été annoncées. Conscient de l'importance de ce segment, le groupe VW a décidé d'en avoir au moins un pour chaque marque et avec Lamborghini et Bentley, il vise le summum. Mais les marques d'autres groupes ne sont pas en reste,

à l'instar des SUV annoncés par Maserati, Aston Martin ou encore Rolls Royce.



Porsche 911 GT3 Garantie prolongée

Porsche, qui a décidé de rappeler l'ensemble des exemples vendus pour un changement de moteur, suite aux deux cas d'incendie, vient d'accorder un geste aux propriétaires de la 911 GT3 (991) pour les fidéliser et surtout pour essayer de réparer les désagréments causés. En effet, la firme de Zuffenhausen offrira à ses clients une année de garantie supplémentaire. Les rumeurs circulent que cet été, tous les exemplaires seraient sur la route, mais en attendant, cela n'a pas empêché l'allemande de rafler le titre de sportive de l'année. Elle a, de ce fait, permis à Porsche de remporter ce titre pour la 3e année consécutive à New York. L'allemande s'est imposée face, notamment, à la Chevrolet Corvette Stingray et à la Ferrari 458 Speciale. S'il est clair qu'elle n'a pas été élue grâce à son moteur, le jury a particulièrement salué son aérodynamisme et les efforts fournis pour lui offrir un poids optimal. Comme quoi, même dans de pareilles situations, Porsche réussit à prouver son savoir-faire.



Audi
Vorsprung durch Technik



Morocco. Land of quattro®

The Audi Q7

140 modèles Audi sont aujourd'hui équipés de la technologie de transmission intégrale permanente la plus connue au monde : le quattro. Né avec l'engagement d'Audi en rallye au début des années 80 et commercialisé à plus de 5 millions d'exemplaires en 34 ans d'existence, le quattro répartit la force motrice sur les 4 roues, offrant des capacités d'adhérence exceptionnelles, pour un plaisir de conduite maximal et une sécurité optimisée.

Désert, neige, pluie, et toutes les conditions de route extrêmes vous permettront de tester pleinement les performances uniques du quattro.

Dacia Duster

Un million d'exemplaires

Produit en Roumanie, au Brésil, en Colombie en Russie et en Inde et commercialisé dans plus de 100 marchés, le Dacia Duster vient d'atteindre le millionième exemplaire. C'est des chaînes d'assemblage de l'usine brésilienne de Curitiba, qu'est sorti le millionième Duster, le convertissant en modèle le plus vendu du groupe dans le monde entier. En 2013 seulement, 376.000 exemplaires ont été écoulés. Lancé en 2010, il est vendu sous badge Dacia ou Renault selon les marchés, dont les 5 plus importants sont la Russie, la France, le Brésil, l'Inde et l'Allemagne, qui totalisent plus de 570.000 unités. Le SUV low cost d'origine roumaine, dont la version 4x2 est celle qui se vend le plus, a été qualifié par Renault comme étant un pilier de la croissance internationales du groupe. Ce succès n'est pas prêt de s'arrêter, puisque la commercialisation de la nouvelle génération a démarré sur les chapeaux de roue.



Mini Concept-Car

Paceman Adventure

Alors que le Countryman et le Paceman ont été restylés au Salon de New York, ce dernier a subi un traitement particulier pour présenter un concept unique. Transformer le Paceman en pick-up baroudeur, voilà le défi relevé en collaboration par les apprentis des usines BMW de Munich et de Dingolfing. Le Paceman Adventure est comme son nom l'indique un aventurier, mais au look soigné et toujours aussi chic, comme se doit de l'être une Mini. Reprenant le 4-cylindres essence de 1,6 l, de la Cooper S, qui développe 184 ch et un couple de 260 Nm, il fait également appel à une transmission intégrale ALL4 comme tout aventurier qui se respecte. Le principal changement consiste, bien évidemment, en la suppression des places arrière, qui ont été remplacées par une benne ayant droit à un traitement métallique, à l'instar des pick-up commercialisés. Mais

s'il se distingue par son originalité et qu'il prouve que la créativité n'a pas de limites, le Paceman Adventure est plus destiné aux expositions qu'à la production.



Lamborghini Huracan

1.500 commandes

Alors qu'en février dernier le carnet de commandes indiquait 700 exemplaires, en à peine deux mois, le nombre de commandes de la Lamborghini Huracan a atteint les 1.500. Dévoilée en fin d'année dernière et révélée pour la première fois au public, au Salon de Genève, la remplaçante de la Gallardo n'a pas tardé à séduire les aficionados du taureau. C'est au Salon de Pékin que la firme de Sant'Agata Bolognese a, fièrement, déclaré sa performance avant même que les livraisons n'aient débuté. Il faut dire qu'elle dispose de tous les atouts pour séduire et ses chiffres parlent pour elle. Animée par le V10 5.2 qui développe 610 ch pour un couple de 560 Nm, elle a gagné 40 ch par rapport à la Gallardo Superleggera. Pour offrir à ses clients une expérience de conduite unique, la Huracan fait appel à la Lamborghini Doppia Frizione, une nouvelle boîte à 7 rapports, avec double embrayage. Abattant le 0 à 100 km/h en 3,2 s à peine, elle atteint les 200 km/h en 9,9 s, alors que la vitesse de pointe est à 325 km/h.



PACK AUTO WW

Choisissez les options de votre assurance
comme celles de votre voiture neuve !



DES FORMULES ADAPTÉES POUR ASSURER VOTRE VOITURE NEUVE

Quand vous achetez une voiture neuve, vous voulez savoir de tout et être sûr de choisir la meilleure option, le meilleur et
meilleur tarif. Ne s'inquiète pas. Et cela en fonction de votre budget. Avec le Pack Auto WW de RMA WATANYA, vous
pouvez désormais personnaliser aussi votre assurance. Vous choisissez, parmi 10 formules spécialisées doublées
pour vous, celle qui vous conviendra le mieux. Vous bénéficiez de plus d'importantes réductions tarifaires.

Enfin, nous vous aide aussi de votre assurance santé.

www.rmawatanya.net



RMA WATANYA
Vous ne serez jamais seuls

Fiat Chrysler Automotive Alfa Romeo plus indépendante ?

Tous les moyens sont bons pour relancer la marque au Biscione. En effet, depuis sa prise en main du groupe Fiat, Sergio Marchionne a tenté de donner un nouveau souffle à Alfa Romeo. Il avait annoncé en 2010, un objectif de 500.000 ventes pour cette année 2014, mais en 2013 il l'a revu à la baisse pour tabler sur 300.000 unités à l'horizon 2016. Mais l'italien n'est pas près de baisser les bras pour redonner à la marque son succès d'antan. En effet, Marchionne est sur le point de présenter un nouveau plan stratégique pour les 5 ans à venir, qui impliquerait l'indépendance d'Alfa Romeo par rapport au groupe. Il s'agit plus exactement de la sortie de la marque au Biscione du bilan comptable du groupe comme c'est déjà le cas de Ferrari et de Maserati. Il faut dire que cette dernière a pu, grâce à cette stratégie être rentable pour le groupe et afficher les chiffres de vente qu'on lui connaît aujourd'hui. Alfa Romeo pourrait parfaitement suivre les pas de sa grande sœur, allant même jusqu'à lui emprunter ses châssis.



Mitsuoka Orochi Adieux de la supercar

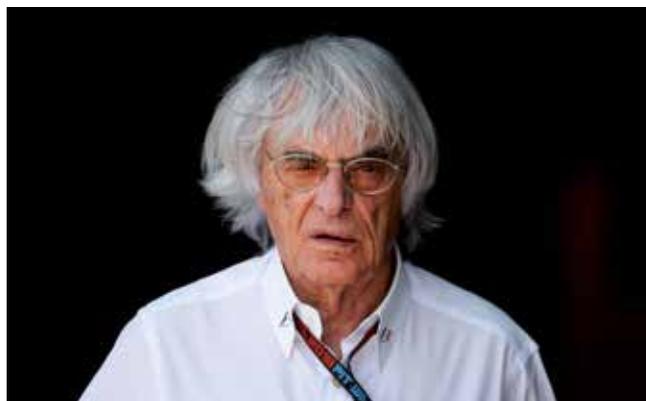
Si elle était déjà rare, la supercar japonaise le sera davantage. En effet, le constructeur nippon vient d'annoncer la fabrication, toujours artisanale, de la « Final Edition » de la Mitsuoka Orochi. Cette fois, l'exclusivité a été poussée à tel point que seuls 5 exemplaires verront le jour. La japonaise conservera ainsi son meilleur atout, à savoir la rareté. Celle dont on dit le look inspiré d'une huître, a vu le jour en 2001. Basée sur un châssis de Honda NSX, elle fait appel à un bloc V6 Toyota qui développe 235 ch pour un couple de 328 Nm. Si au fil des ans, elle a multiplié les éditions limitées, il était temps

pour elle de se retirer et quoi de mieux que la Final Edition pour faire ses adieux. Cette ultime version limitée sera proposée en deux teintes, le pourpre Fuyoru spécifique et le Gold Pearl, aura droit à des jantes 19" et surtout à un bouclier avant et un aileron inédits. La Mitsuoka Orochi, sera vendue à près de 90.000 euros l'unité.



Formule 1 Procès d'Ecclestone

Le patron de la F1, qui est loin de faire l'unanimité, Bernie Ecclestone est accusé de corruption. Le milliardaire britannique s'est rendu à Munich où son procès pour corruption s'est ouvert. L'affaire remonte à 2005, quand le banquier allemand Gribkowsky de la Bayern LB s'était chargé du dossier de vente des droits de la Formule 1 au fonds d'investissement CVC Capital Partners, empochant une commission de 44 millions de dollars. Le banquier étant jugé coupable, il a été condamné pour fraude fiscale et corruption. Ecclestone, lui, continue de clamer son innocence. En effet, il a déclaré que les 44 millions de dollars étaient une commission classique pour une vente ayant dépassé le 1,6 milliard de dollars. Risquant une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 10 ans, le britannique se déclare confiant, mais par contre ses ennemis, à commencer, par Luca di Montezemolo, exigent que sa mainmise sur la F1 prenne fin. Affaire à suivre !





MIEUX VOUS CONNAÎTRE POUR MIEUX VOUS ACCOMPAGNER

Chez BMCE Bank, comprendre vos passions, vos projets et vos besoins, c'est écouter vos différences et partager vos ambitions. Mieux vous connaître, c'est vous proposer des conseillers dédiés, un centre de relation à votre écoute et des agences à proximité. Mieux vous accompagner, c'est vous offrir des solutions de banque et d'assurance personnalisées, la gestion à distance de vos opérations bancaires, l'accès à des offres de financement sur mesure et des moyens de paiement performants.



080 100 8100

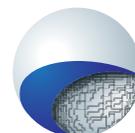
www.bmcebank.ma

140 avenue Hassan II - Casablanca - Maroc



BMCE BANK

NOTRE MONDE EST CAPITAL



par Ahmed Kseibati
Photos : Hicham Zemmar

MARRAKECH GRAND PRIX 2014

CITROËN DOMINE LA MANCHE MAROCAINE DU WTCC

Ce n'était pas écrit dans le marbre mais presque, tellement la domination des Citroën était évidente sur le papier. Pourtant, si l'écurie aux chevrons a triomphé comme prévu, la course a été, tout sauf monotone, offrant du beau spectacle à un public passionné.





Actu événement



La manche du WTCC du Marrakech GP 2014 qui s'est tenue du 11 au 13 avril dernier a tenu toutes ses promesses. Le public qui s'est déplacé en masse a été loin d'être déçu par une course loin d'être insipide. En effet, si la première manche a été privée de suspense par la domination des Citroën, la seconde a été

beaucoup plus animée. Sébastien Loeb a profité d'un accident impressionnant dès le départ pour l'emporter devant son coéquipier José Maria Lopez. Parti en pole position du fait de l'inversion des dix premiers pilotes sur la grille de départ, Tom Coronel (Chevrolet) n'aura passé que quelques secondes en





piste, le temps pour Mehdi Bennani (Honda) d'envoyer le pilote néerlandais dans le mur, mettant également fin à la course d'Yvan Muller (Citroën), percuté par la Chevrolet numéro 4. Après une assez longue interruption (près d'une demi-heure), la course a pu reprendre avec Bennani et

Monteiro (Honda) aux deux premières places devant la Citroën de Sébastien Loeb. Disposant d'une voiture plus performante que celles de ses concurrents, le Français a vite pris le dessus pour occuper la tête qu'il n'a plus lâchée jusqu'à l'arrivée, malgré le retour de son coéquipier José Maria Lopez, deuxième sous





le drapeau à damier. Le Français Hugo Valente (Chevrolet) complète le podium devant la Honda de Mehdi Bennani et la Chevrolet de Tom Chilton. Notons que les supporters du pilote marocain enflammés par son excellente prestation ont vite déchanté, puisque Mehdi Bennani a été finalement déclassé de la course

n° 2 du Race Of Morocco et pénalisé de trois places pour la course du Castellet en France, pour non conformité du poids par rapport à ce que prévoit le règlement de la course. En Auto GP (Formule 3000), la victoire lors de la première course est revenue à Kimiya Sato (Euronova





CIRCUIT INTERNATIONAL AUTOMOBILE

DULAY EL HASSAN



Racing qui s'est imposé devant Michele La Rosa (MLR 71 by Euronova) et Giuseppe Cipriani (Ibiza Racing Team) qui s'offraient pour l'occasion leurs premiers podiums !

Quant à la seconde course, c'est Markus Pommer (Super Nova) qui a décroché la première place devant

Kimiya Sato (Euronova Racing) et Tamas Pal Kiss (Zelex Racing).

Quant au championnat FRMSA (Fédération marocaine de sport automobile), la première marche du podium a été occupée par Bruno Igounenc, au terme d'une course très disputée devant Max Cohen Olivar, tandis





que la troisième place est tombée dans l'escarcelle de Michel Benibgui. S'agissant de la Clio RS Cup, Cédric Chabaneix s'est offert la plus haute marche du podium en prenant le meilleur sur Carlo Baldezzi, tandis que Abderrahman

Mkikas'est contenté de la troisième place. Enfin en Legend Cars, la victoire est revenue à Larbi Tadlaoui, qui a devancé Mounir Benamer et Aymen Raji.





KYMCO

Unique au Maroc

KYMCO EXPERT

Pourquoi
vous priver de sérénité ?



► Exigez votre

CONTRAT TRANQUILLITE

à dix centimes par kilomètre 10 cts/km
(Forfait entretien jusqu'à 31 000 kms)

POUR PLUS D'INFORMATIONS
066 853 8484



Contact@mobshop.ma
www.mobshop.ma
 KYMCO MAROC

par Youssef Bennour



MASERATI

ALFIERI

VOYAGE VERS LE FUTUR

AUTOCONCEPT



À l'occasion de ses cent ans, Maserati a présenté au Salon de Genève 2014 le coupé Alfieri, qui porte le nom de l'un des frères Maserati ayant fondé la marque éponyme à Bologne.



AUTOCONCEPT







Le clin d'œil au passé ne se vérifie pas simplement dans le patronyme, puisque le concept puise son dessin dans « les 3500 GT de 1957, la 5000 GT de 1959 et l'Indy de 1969 », selon Maserati. Bien que vintage, ce coup de crayon a été l'œuvre de jeunes designers qui ont réalisé cette Alfieri, sous le contrôle du patron du « Centro Stile », Lorenzo Ramaciotti.

Enveloppée d'une robe grise « Steel Flair », la Maserati Alfieri s'inspire de l'A6 GCS, avec un capot long d'où les ailes avant émergent, avec une calandre massive et des feux à diodes effilés, suggérant la puissance d'un squal. Si le pavillon rappelle celui de l'actuelle GranTurismo, les galbes l'entourant sont massifs et élégants, reposant sur des roues de 21 et 20 pouces, la poupe imposante venant accueillir la chute de toit. L'intérieur, lui, est beaucoup plus contemporain, même si Maserati avoue s'être inspiré de la planche de bord flottante de la 5000 GT. L'habitacle arborant

un blanc « Luna » et un bleu « Basalt » a recours à une instrumentation numérique derrière le volant noir aux branches en aluminium anodisé, la console centrale étant remplacée par un écran panoramique tactile. Le tout est complété par le cuir beige, ainsi que quelques inserts en aluminium anodisé couleur cuivre entourant la montre de bord et le levier de vitesses.

Côté technique, le concept-car Alfieri reposerait sur une Gran turismo MC Stradale, disposant d'une longueur de 4,60 mètres et logerait sous son capot un moteur V8 4,7 litres de 460 chevaux couplé à la boîte de vitesses robotisée MC Shift six rapports.

Quant à une probable commercialisation, Maserati n'a pas clairement annoncé de version de série pour ce concept-car. Mais l'espoir reste de mise, selon Ramaciotti : « À vrai dire, il m'est impossible d'affirmer que cette voiture sera mise en production au cours des deux prochaines années, mais un modèle semblable verra certainement le jour ».



Innovation
that excites

NEW QASHQAI AU-DELÀ DES RÉFÉRENCES...



Faureage

Photo non contractuelle

* Hors frais d'immatriculation et peinture métallisée

GAMME DIESEL - 6 CV

À PARTIR DE

234 900 DH TTC*

NOUVEAU !

NEW QASHQAI 1,6L dCi 130 CH - 6 CV

BOÎTE MÉCANIQUE À PARTIR DE **279 900** DH TTC*

BOÎTE AUTOMATIQUE À PARTIR DE **299 900** DH TTC*



SIAB - IMPORTATEUR EXCLUSIF NISSAN - 111, route côtière, Zone Industrielle Est, Polygone 1, Zenata, Casablanca.

• CASABLANCA : • Succ. Nissan "Village Auto" (Rte Bouskoura - Casa) Tél. : 05 22 78 91 43 • Succ. Nissan "Blv. My Ismail" (Roches Noires) Tél. : 05 22 40 91 67/68
• Succ. Nissan "Zenata" (Zone indus. Est) Tél. : 05 22 34 14 61 / 50 / 46 • AGADIR : 05 28 22 07 07 • BENI-MELLAL : 05 23 42 26 23
• BERKANE : 05 36 61 03 90 • EL JADIDA : 05 23 35 35 46 • FÈS : 05 35 61 52 52 • KÉNITRA : 05 37 37 20 00 • LAÏYOUNE : 05 28 89 43 34
• MARRAKECH : 05 24 30 10 08 • MEKNÈS : 05 35 55 00 96 • NADOR : 05 36 33 45 55 • OUJDA : 05 36 61 03 90 • RABAT : 05 37 69 09 41
• SAFI : 05 24 62 73 49 • TANGER : 05 39 94 19 99 • TÉTOUAN : 05 39 70 27 25

www.nissan.ma

NissanMarocOfficiel

par Youssef Bennour

Mercedes-Benz

CLASSE S COUPÉ 63 AMG

**MEILLEUR COUPÉ
4 PLACES AU MONDE**



Mercedes continue d'enrichir la gamme de son porte-étendard, la Classe S. Ainsi, après avoir dévoilé la déclinaison Coupé de sa limousine au dernier Salon de Genève, la firme à l'étoile a profité du Salon Auto de New York qui s'est tenu courant avril dernier pour lever le voile sur la version AMG de ce coupé. Et comme on pouvait s'y attendre, le résultat est explosif, avec des performances qui titillent les meilleures sportives du marché.





C'est à l'occasion du dernier Salon Auto de New York que Mercedes a choisi de présenter la variante AMG du coupé Classe S. Esthétiquement, cette S 63 AMG Coupé reçoit le même traitement sportif que les modèles transformés par les sorciers d'Affalterbach. Au menu : bouclier percé sur toute la largeur avec de larges entrées d'air de chaque côté, calandre à simple lame recevant le monogramme AMG, diffuseur arrière massif, intégrant les deux doubles sorties d'échappement et jantes de 19 » (20 pouces en option). À l'intérieur, l'habitacle se distingue par une finition de haut vol. On y trouve de beaux sièges sport recouverts

de cuir noir avec surpiqûres, contrastées ou pas, des inserts en fibres de carbone en lieu et place de ceux en bois ou en laque. L'équipement est bien entendu de haut niveau et il peut être encore amélioré par les options ou le service de personnalisation du constructeur stuttgartois. Et comme il est de tradition chez Mercedes depuis quelques années, le Coupé Classe S63 AMG sera lancé sur le marché via une série limitée Edition1 suréquipée, qui disposera de série des phares avec inserts de cristaux Swarovski, des sièges sport AMG avec sellerie en cuir Nappa, y compris sur la planche de bord, les panneaux de portes et les



accoudoirs, un ciel de pavillon habillé de microfibre Dynamica, des inserts en peuplier gris foncé, le système de vision nocturne et les badges extérieurs et plaque numérotée de console.

Mais c'est sous le capot qu'on trouve le cœur de ce coupé. La S63 AMG s'encanaille en adoptant la dernière génération du V8 biturbo élaboré par les ingénieurs d'AMG. Équipant déjà le roadster SL, ce V8 à injection directe d'essence, doté du stop & start de série, affiche une cylindrée de 5,5 litres. La tradition est respectée : le moteur est assemblé par un seul homme, qui à la

fin appose sa signature sur le bloc. Sous le capot de la Classe S Coupé, il développe une puissance de 585 ch, soit plus de 41 chevaux par rapport au CL 63 AMG. Le couple s'envole pour délivrer la valeur impressionnante de 900 Nm, de 2250 à 3 750 tr/min. Cela constitue une hausse de 100 Nm par rapport à la CL 63 AMG. La consommation mixte normalisée ressort, quant à elle, à 10,1 l/100 km, soit des émissions de CO₂ de 237 g/km.

Ce V8 est associé à une boîte automatique Speedshift à sept rapports. Cette transmission, qui peut être

Cylindrée : 5.5L V8 inj. bi-turbo
Puissance : 585ch - 5500tr/min
Couple : 900 Nm - 2250tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2070 kg
Dimension : 5.25/1.90/1.49 (L/l/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : 480 l
Pneumatique : 255/45 R 19 - 285/40 R 19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4 s
Consommation : 14.1/8.1/10.3 l/100
Autonomie : 645 km



pilotée depuis des palettes au volant, possède trois modes de conduite: « C », pour une conduite en conditions normales, qui favorise les économies de carburant, « S » pour Sport et « M » pour Manuel. La grande nouveauté est que le coupé AMG peut être livré en option avec la transmission 4-Matic, distribuant 33 % du couple sur l'essieu avant. Les quatre roues motrices permettent au coupé Classe S d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,9 secondes, soit un gain de 0,4 seconde par rapport à la version propulsion. Notons que la ligne d'échappement qui mène aux quatre sorties est pilotée par des valves à gestion électronique, afin de favoriser la respiration du V8 et sa sonorité.

Le choix de la transmission intégrale ou de la propulsion ne joue pas seulement sur la motricité, car il a aussi des répercussions sur le châssis. Dans un premier temps, la version deux roues motrices est en effet la seule à recevoir le système Magic Body Control, doté d'une caméra qui détecte à l'avance les imperfections de la route et prévient en conséquence les suspensions.

Cette technologie est accompagnée ici d'une fonction d'inclinaison active, qui permet à ce coupé S 63 AMG de se pencher vers l'intérieur d'une courbe pour réduire l'accélération transversale qui s'exerce sur les occupants. En clair, on ne glisse pas de son siège dans les courbes. La variante 4Matic devra pour sa part se contenter d'une suspension pneumatique Airmatic plus classique, avec les amortisseurs adaptatifs ADS Plus.

Signalons enfin que 65 kilos ont pu être gagnés par rapport à l'ancienne génération, en recourant à des matériaux légers, en l'occurrence une batterie lithium-ion I, des jantes en alliage AMG forgées et un freinage en carbone-céramique proposé pour la première fois en option sur ce modèle. Le poids ressort ainsi à 1.995 kg (sans passager ni bagage, mais avec un réservoir plein à 90 %).

Présenté en première mondiale au salon de New York, le coupé Classe S AMG débutera sa carrière commerciale en septembre prochain.

En définitive, le nouveau grand coupé hautes performances de Mercedes conjugue dynamisme, conception allégée et efficacité. Pétri de toutes ces qualités, il fera certainement mouche dans une catégorie où Mercedes a l'habitude de tenir le haut du pavé.



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



SÉRIE 4 GRAN COUPÉ LE SPORT EN FAMILLE



Aussi longue que les Série 3 et 4 dont elle dérive, la Série 4 Gran Coupé adopte un hayon, une silhouette plus élancée, qui s'abreuve clairement de la philosophie de la berline-coupé. Elle sera révélée au Salon de Genève 2014 et lancée peu après avec cinq motorisations.





Nouveau modèle dans la gamme BMW, la Série 4 est en train de diversifier ses déclinaisons, afin de toucher un public plus large. Après avoir lancé un coupé, puis un cabriolet, BMW décline maintenant la Série 4 en version Gran Coupé, avec une carrosserie profilée à quatre portes et hayon façon Audi A5 Sportback. Cette variante sera présentée au Salon de Genève 2014. Chez la marque à l'hélice, un Gran Coupé c'est une berline au toit surbaissé, une recette qu'elle a appliquée avec bonheur au Coupé Série 4. Ainsi, les designers ont conservé sa longueur (4.638 mm) et sa

largeur (1.825 mm), mais ils ont accru sa hauteur de 27 mm et prolongé son toit de 112 mm, pour accroître son habitabilité aux places arrière. Mais en culminant à 1,39 m de haut, la Série 4 Gran Coupé est toujours quatre cm plus basse que la berline série 3 et 12 cm en dessous de la série 3 GT.



Cylindrée : 3.0L 6cyl. inj. directe turbo
Puissance : 306ch - 5800tr/min
Couple : 400 Nm - 1200tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1575 kg
Dimension : 4.64/1.83/1.39 (L/l/h)
Réservoir : 57 l
Volume coffre : 480 l
Pneumatique : 225/50 R 17

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5 s
Consommation : 11,4/6,2/8,1 l/100
Autonomie : 591 km

Quant au coffre, il s'avère aussi grand que celui de la berline série 3, en affichant une capacité de chargement de 480 litres (+ 35 l que celui de la deux-portes), qui culmine à 1.300 litres, une fois la banquette rabattue.

Esthétiquement, la filiation avec le coupé est très évidente. La face avant est strictement identique. La différence réside essentiellement au niveau du profil, où on remarque la présence de deux portes supplémentaires, dépourvues d'encadrement et d'un petit logo « GranCoupé » logé dans la vitre de custode.

petit logo « GranCoupé » logé dans la vitre de custode. La Série 4 Gran Coupé se distingue également par un hayon arrière à ouverture électrique et un pavillon rehaussé de 1,2 cm, pour ménager une garde au toit acceptable à ses passagers à l'arrière. Enfin, le vitrage se prolonge jusqu'aux ailes arrière, sans oublier de former un angle aux extrémités pour reprendre la caractéristique de toute BMW : le Hofmeister Kink. Au final, le résultat est clairement réussi, avec un design très dynamique et des proportions élancées.

À l'intérieur, pas de surprise, puisque l'habitacle reprend à l'identique celui du coupé, tout en offrant quatre vraies places. L'agencement respire le style maison de BMW, avec un cockpit orienté vers le conducteur. La gamme de la Série 4 GranCoupé s'articulera autour



des quatre finitions : Sport (éléments noirs), Luxury (chrome et jantes multi-branches), Modern (aluminium satiné) et Pack Sport M (boucliers, jantes spécifiques). Ces dernières proposent, dès le lancement du modèle, de vastes possibilités de personnalisation. Avec ses selleries cuir spécifiques, ses teintes de carrosserie et une roue de 19 pouces en alliage léger, la gamme BMW Individual permet de satisfaire dès le lancement commercial tous les caprices des clients.

L'équipement, lui, n'est pas encore détaillé, mais comprendra entre autres, selon la finition, le régulateur distance-vitesse, l'affichage tête-haute ou un système télématique avec intégration d'applications des smartphones. À côté de cet « ordinaire », l'allemande drolote ses occupants en proposant des gadgets pour leur faciliter la vie. C'est le cas par exemple de l'assistant de ceinture, qui présente automatiquement la ceinture de sécurité aux occupants des places avant dès que la clé radiocommandée est insérée et que les portières sont fermées. Idem pour l'accès Confort innovant, qui permet d'ouvrir le coffre sans avoir à le toucher. Il suffit juste d'un bref mouvement du pied sous le pare-chocs arrière, dans lequel sont implantés plusieurs capteurs de mouvement, pour déclencher l'ouverture du capot de coffre.

Pour son lancement, les clients auront le choix entre deux modèles essence : la 428i doté d'un 4 cylindres de 245 ch et la 435i mu par le très efficace six cylindres turbo de 306 ch pour des consommations respectives de 6,4 et 6,6 l/100 km (149 et 154 g/km de CO₂). L'offre en diesel est également binaire avec la 418d de 143 ch et la 420d de 184 ch demandant 4,5 à 4,9 l/100 km (119 à 124 g/km de CO₂). Ces moteurs sont couplés avec une boîte manuelle à six rapports ou, en option, une automatique à huit rapports. Il est à noter que les deux versions les plus puissantes, que ce soit en essence ou en diesel seront déclinées en version xDrive à quatre roues motrices.

Cette première vague sera enrichie avant la fin de l'année d'un 430d de 258 ch et d'un 435d développant 313 ch. Les 428i xDrive, 430d et 435d xDrive sont livrés de série avec la boîte automatique. Cette boîte est aussi proposée, en option, en mode Sport, avec des passages de rapports plus rapides et des palettes au volant.

Côté tenue de route, il sied de noter que les réglages du châssis du coupé ont bien sûr été adaptés à une masse en hausse de 60 kg. Dans la foulée, le dynamisme de la voiture a encore été augmenté, par le recours à une suspension adaptative, proposée en option.

FINAL
LISBON 2014



Avec les offres gagnantes de **Ford**
Allez droit au but !



FORD **FOCUS** Trend Diesel
à 175 000 Dhs



FORD **C-MAX** Trend Diesel
à 212 000 Dhs

Ford, Sponsor officiel de l'UEFA Champions League depuis 1992, en coopération avec :

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siège : 05 22 46 43 80 & 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
- Rabat : 05 37 72 58 46
- Meknès : 05 35 55 12 70
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Kénitra : 05 37 37 99 66
- Tanger 1 : 05 39 95 11 11
- Tanger 2 : 05 39 40 56
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Fès : 05 35 62 59 51
- Oujda : 05 36 52 40 20
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
- Marrakech 2 : 05 24 35 47 20
- Settat : 05 23 72 00 81
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- Safi 1 : 05 24 46 28 10
- Safi 2 : 05 24 63 03 63 / 67 / 68
- Chemala : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 46 90 90
- Attaoula : 05 24 23 58 99
- Agadir 1 : 05 28 84 29 95
- Agadir 2 : 05 28 83 81 19 / 90 / 91
- Dakhla : 05 28 93 14 12 / 53



Go Further

Motors

Auto Exception

par Amal Razine

Jeep[®] CHEROKEE





EUROPÉANISATION RÉUSSIE

Et de 5 pour le Jeep Cherokee, dont la nouvelle génération sera présentée durant ce mois sur notre marché. Connu pour ses capacités en hors pistes, il ose un changement en profondeur. C'est un choix audacieux pour Jeep, qui ambitionne de devenir la seule marque mondiale du groupe Fiat-Chrysler Automobile. Ayant écoulé 731.000 unités l'année dernière, la marque peut mieux faire cette année, grâce à sa gamme renouvelée, avec en première ligne le Cherokee. Nouvelle plateforme, nouvelles motorisations, une finition rehaussée et surtout une histoire faite de succès, le SUV ne manquera pas de revendiquer sa part de marchés sur ce segment, de plus en plus concurrentiel.



Jeep s'europeanise de plus en plus, mais ne perd rien de son historique de marque typiquement américaine, qui s'est toujours distinguée dans le monde des 4X4. La fusion Fiat-Chrysler a permis à la marque de prendre davantage de risques en se renouvelant et en optant pour des designs plus osés, comme c'est le cas du Jeep Cherokee. Qu'il fasse l'unanimité ou pas, il ne laisse aucunement indifférent. Si Fiat a pris les commandes à l'international, c'est également le cas au Maroc puisque la carte Jeep a été reprise par Fiat Group Automobiles Maroc, depuis près d'un an. Et il faut dire que la marque est revenue aux premiers de la scène grâce, notamment, à la Jeep Academy, pour mettre un point d'honneur aux capacités off-road qui

font la réputation de la marque depuis toujours. Des capacités, qui ne manquent pas au nouveau Cherokee, malgré son embourgeoisement.

En effet, le nouveau Jeep Cherokee fait plus bourgeois et plus moderne surtout. S'il conserve la fameuse calandre à 7 barres des générations précédentes, elle a été parfaitement mise à jour pour cette nouvelle génération, plus européenne que jamais. Futuriste, il le prouve à travers des feux plus effilés que jamais et un regard unique lui procurant l'agressivité dont doit se doter tout baroudeur. De profil, il est plus dynamique que son prédécesseur et pour marquer son appartenance à la marque, il adopte les fameuses arches de roue en forme de trapèze. Ceux qui



Cylindrée : 2.0L 4cyl.
Puissance : 170 ch à 4000 tr/min
Couple : 350 Nm à 1750 tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1951 kg
Dimension : 4.78/1.87/1.41 (L/I/h)
Réservoir : 60 l
Volume coffre : 514/1190 l
Pneumatique : 225/60 R17

Performances globales

Vitesse max : --- km/h
0 à 100 : 14 s
Consommation : 7.1/5.1/5.8 l/100
Autonomie : 859 km



reprochent le manque d'originalité aux SUV sont servis. À l'arrière, si le changement est bien là, il est moins radical qu'à l'avant. Une ligne simple, des feux débordant sur le hayon et le logo de la marque bien mis en valeur au centre, suffisent pour que le Cherokee se démarque.

Se voulant premium et s'attaquant donc aux allemands Audi et BMW, le Jeep Cherokee a apporté un soin particulier à son intérieur. Rustique autrefois, il se veut désormais raffiné et fait appel à des matériaux de qualité. Grâce à son design repensé, la planche de bord est moderne et épurée. La console centrale regroupe les principales commandes dont on retrouve certaines, également sur le volant multifonctions, au centre duquel trône un imposant « Jeep ». Le tableau de bord n'a pas été négligé non plus, avec des touches de rouge et de bleu, qui feront leur effet. Doté de sièges en cuir Nappa sur sa version Limited, il se donne les moyens de ses ambitions et suit l'exemple du Grand Cherokee. Malgré une longueur de 4,60 m, il offre aux passagers un espace aux genoux correct, sans plus. Mais pour se rattraper, il fait appel à une banquette arrière coulissante qui permet de gagner en volume

du coffre qui pâtit de la présence d'une vraie roue de secours. Le SUV pourra également se vanter de sa technologie embarquée pour séduire sa clientèle.

Basé sur la plateforme C-Evo, qu'il partage notamment, avec le Best-seller d'Alfa Romeo, la Giulietta, le Jeep Cherokee est animé par un moteur Fiat qui est déjà connu du public. Il s'agit du 2.0 Multijet Diesel, décliné en 2 puissances dont un 170 ch. Avec un couple de 350 Nm, il peut être accouplé à une boîte de vitesses automatiques à 9 rapports (celle équipant désormais le Range Rover Evoque) et avec au choix une transmission 4x2 ou 4x4. Malgré un poids annoncé aux alentours de 1.800 kg, la consommation mixte est annoncée à 5,8 l/100 km.

Jeep n'a pas lésiné sur les moyens pour son nouveau Cherokee et il faut dire qu'il est sur tous les fronts. Plus stylé que jamais, il fait face à des rivaux plus consensuels. Avec une finition plus soignée, il a décidé d'attaquer les allemands sur leur terrain de jeu et enfin grâce à des moteurs Fiat efficaces, il s'est mis au niveau de ses concurrents en matière de consommation, le tout en conservant l'ADN de baroudeur que se doit de porter toute Jeep.

ANFAPALACE

par Amal Razine



SEAT

LEON CUPRA

«CUPRA» COURT AVEC LE PASSÉ



A white Seat Leon Cupra is shown from the rear left side, parked on a dark asphalt surface. The background features a dark industrial setting with several blue shipping containers. A bright red and blue light trail streaks across the middle ground, suggesting motion or a race. The overall atmosphere is dramatic and high-tech.

Plus rapide qu'une Renault Megane RS et plus puissante qu'une Golf GTI, n'allez pas chercher dans les gammes supérieures, il s'agit bien de la nouvelle Seat Leon Cupra. La marque espagnole a sorti le grand jeu pour mettre au point son modèle le plus puissant et le plus rapide. Mais au-delà de la performance, elle a également travaillé sur ses équipements, pour offrir une liste plus complète que jamais. L'espagnole vient de marquer une nouvelle étape dans son histoire, grâce à cette Cupra.

Cylindrée : 4cyl inj.dir. 16s turbo
Puissance : 280 ch à 5700 tr/min
Couple : 350Nm à 1750 tr/min
Transmission : Traction

Poids et mesures

Poids à vide : 1375 kg
Dimension : 4.33/1.81/1.42 (L/I/h)
Réservoir : 50 l
Volume coffre : 380 l
Pneumatique : 235/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.7 s
Consommation : 8.2/5.4/6.4 l/100
Autonomie : 925 km

Depuis le lancement de la Seat Leon en 1999, elle a toujours eu droit à sa version, c'est bien évidemment le cas de cette nouvelle génération qui vient défier les compactes sportives dominant le marché sans épargner pour autant sa cousine la Golf GTI. En effet, Seat a présenté une Cupra plus performante et plus rapide que jamais. Faisant mieux que la référence du segment, à savoir, la Megane RS, sur la Nordschleife du Nurburgring, elle se veut également plus puissante que la sportive de Wolfsburg, avec qui elle partage sa

plateforme.

Dès sa présentation la 3e génération de la Seat Leon a séduit par ses lignes. Si certains de ses fans ont regretté le look de l'ancienne, d'autres lui ont préféré la silhouette sportive, sans pour autant être exubérante de la nouvelle. Disponible en 5 et, pour la première fois, 3 portes, son profil se veut dynamique avec une coupe spécifique des vitres et des lignes marquées qui s'étendent de la proue à la poupe. À l'avant, elle se fait plutôt discrète. Bien que la calandre en nid



d'abeilles noire lui soit spécifique, c'est grâce au blason Cupra qu'elle peut être distinguée. Deux versions étant disponibles, c'est la Cupra 280 qui se montre la plus « radicale ». C'est à l'arrière que l'espagnole révèle réellement sa sportivité, en adoptant un béquet, des sorties d'échappement spécifiques et, bien évidemment, le blason Cupra. Elle est également reconnaissable grâce à ses imposantes jantes de 19" qui laissent apparaître des étriers de freins rouges qui lui sont propres. Une fois encore, les designers ont

joué la carte de la sobriété au niveau du look. Cette stratégie, payante pour les constructeurs, a également été adoptée dans l'habitacle de la Leon Cupra. Depuis un moment, sobriété et sportivité ont appris à se conjuguer parfaitement pour un résultat toujours au goût du public. L'ibérique a soigné le choix de ses matériaux et n'a pas rechigné sur la qualité de la finition. Offrant, en option ceci dit, des sièges baquets, chacun trouvera sa position idéale, grâce aux nombreux réglages proposés, pour tenir en main un volant à jante



épaisse. Ceux qui opteront pour la boîte DSG, auront droit à de petites palettes solidaires du volant. Si c'est le noir qui domine à l'intérieur, des surpiquûres blanches viennent le contraster. Reprenant la finition de la FR, la Cupra offre en plus un GPS et un système audio qui compte 9 haut-parleurs. Si le changement de mode de conduite pour passer au Sport ou encore Cupra, transforme le comportement de la voiture, l'éclairage d'ambiance change également en passant du blanc au rouge. Les passagers apprécieront également le bloc multimédia et son système de détection de mouvements permettant d'afficher le menu avant de toucher l'écran.

Bien que revendiquant sa sportivité, la Leon Cupra se veut polyvalente et surtout moins dure que la génération précédente, qui a été critiquée sur ce point. Perdant 75 kg, elle se veut également plus aérodynamique, les changements se reflétant

parfaitement sur ses performances. Animée par le 2.0 TFI à bi-injection, la Leon Cupra développe 265 ch et 280 ch avec des prévisions de 80% de ventes pour cette dernière. Avec un couple de 350 Nm et comptant sur une boîte DSG à 6 rapports, l'exercice du 0 à 100 km/h est réalisé en 5,7s, pas très loin des performances de ses cousines allemandes qui. L'espagnole est une traction qui bénéficie d'un différentiel autobloquant électronique XDS. Tout a été mis en œuvre pour offrir au conducteur de belles sensations au volant, également à travers la direction progressive, variant avec l'angle de braquage ou la suspension pilotée.

Souvent cantonnée à des seconds rôles, Seat frappe un grand coup avec cette nouvelle génération de la Leon Cupra. Mieux finie, mieux équipée, plus performante, l'espagnole a prouvé qu'elle avait le sang bien chaud et qu'elle est prête à s'attaquer aux références du segment, sans rougir.

SALAFIN

RENAULT

MÉGANE RS RED BULL RACING

LA SPORTIVE RAGEUSE





Sportive française par excellence, qui donne du fil à retordre à nombre de ses rivales, la Renault Mégane RS ne cesse de se renouveler et de multiplier les versions. Agressive, cherchant toujours à dépasser ses limites, elle a trouvé son public dans les 4 coins du monde et notamment sur notre marché. Celle qui a séduit la gendarmerie française revendique davantage de sportivité à travers sa série limitée Red Bull Racing. Alliant le savoir-faire de Renault Sport et de l'écurie Red Bull Racing, elle n'a aucunement besoin de prouver quoi que ce soit à ses rivales ni aux adeptes des sportives.



Arborant un look plus exclusif, une technologie embarquée à la pointe et reposant sur un châssis Cup, la Mégane RS Red Bull Racing n'en est pas à son coup d'essai, puisque la série limitée a été lancée pour sa deuxième année consécutive avec une production limitée à 821 exemplaires. C'est loin d'être un hasard, car le succès de la première a été incontestable, Renault Sport et l'écurie ayant trouvé les bons ingrédients pour créer un modèle unique au nom aguicheur. C'est un

moyen pour les fans de Formule 1 et plus précisément pour les fans de Sebastian Vettel au volant de sa Red Bull de toucher leur rêve du bout des doigts. Que demander de plus à une série limitée ? Elle remplit tous les critères, à savoir une exclusivité, une sportivité incontestable et une histoire, cette dernière lui étant conférée aussi bien par Renault Sport que par Red Bull Racing.

Si le look de la Mégane Rs est déjà agressif, la Red Bull



Cylindrée : 4cyl. 16s turbo
Puissance : 265 ch à 5500 tr/min
Couple : 360 Nm à 5000 tr/min
Transmission : Traction

Poids et mesures

Poids à vide : 1526 kg
Dimension : 4.31/1.80/1.42 (L/l/h)
Réservoir : 60 l
Volume coffre : --- l
Pneumatique : 225/35/19

Performances globales

Vitesse max : 254 km/h
0 à 100 : 5.7 s
Consommation : 9.8/6.2/7.5/22 l/100
Autonomie : 967 km



Racing R88 l'est davantage. Elle se distingue avant tout grâce à une teinte exclusive Bleu Crépuscule, qui s'inspire tout naturellement de la couleur de l'écurie que le pilote allemand s'est démené à hisser sur les différents podiums. Esthétiquement, la série limitée est facilement reconnaissable grâce à des strippings Red Bull Racing à l'arrière et sur les côtés. Sa sportivité ne l'empêche aucunement d'être élégante grâce, notamment, à une alliance de gris platine et des reflets du Bleu Crépuscule au niveau de la lame F1, des poignées de portes, des coques de rétroviseurs, ainsi que du becquet arrière. Dernier détail et pas des moindres, la française a droit à un sticker sur les custodes arrière, célébrant la 3e victoire constructeurs en F1 de l'écurie Red Bull Racing, motorisée par Renault. Comme toute sportive qui se respecte, le choix des jantes n'a pas été laissé au hasard et la R88 a opté pour des 19" en alliage, qui laissent apparaître l'étrier Brembo rouge.

Dans l'habitacle, pour que la française respire la sportivité, Renault Sport et Red Bull Racing n'y sont pas allés de main morte. En effet, le conducteur et son passager avant seront ravis de se retrouver sur des sièges baquets Recaro, en cuir et tissu, qui font donc leur retour. Plusieurs éléments portent le logo Red Bull Racing à l'instar du bas de marche numéroté

en aluminium, des sur-tapis et des appuie-tête. Une des principales nouveautés à l'intérieur est le R-Link, avec son R.S. Monitor 2.0, qui permet de surfer entre le téléphone, le multimédia, la navigation, les informations concernant le véhicule, le système, ainsi que le catalogue d'application R-Link Store. Destinée à un public de passionnés et de connaisseurs, elle offre même la possibilité d'exporter les données afin de les comparer avec celles d'autres propriétaires. Voilà de quoi créer des rivalités entre les propriétaires dont seule la conduite fera la différence, le moteur étant le même.

En effet, sous le capot, c'est toujours le 2.0 16V de 265 ch qui officie. On ne change pas une équipe qui gagne ! Basée sur un châssis Cup, elle promet à ses conducteurs des sensations de conduite toujours aussi impressionnantes. La française exécute l'incontournable exercice du 0 à 100 km/h en 6,0 s seulement pour une vitesse maximale de 254 km/h, alors que la consommation mixte est annoncée à 7,5 l/100 km. Un chiffre qui a pu être atteint, grâce notamment au Stop and Start, qui fait son apparition. Les 821 exemplaires produits ayant tous été écoulés, il ne reste plus qu'à attendre de l'un de ses propriétaires l'occasion d'en prendre le volant. Après tout, la passion se partage !

OILYBIA

Motors

Auto Nouveauté

par Amal Razine

NISSAN

QASHQAI

SUCCESS STORY, TOME II



Le Nissan Qashqai vient de se renouveler. Le Best-seller de la marque nippone a pris son temps, avant de lancer sa nouvelle génération. Il faut dire que dès son lancement en 2007, celui qui a créé le segment des crossovers ne cesse de triompher, surtout en Europe qui représente 75% de ses ventes. Au Maroc également, il a, rapidement, été adopté par le public qui en a fait le modèle le plus vendu de la marque sur notre marché. Sobre, polyvalent et économique, ces mêmes atouts ont été mis à jour pour que la seconde génération puisse prétendre à un succès semblable à celui de la première.



Cylindrée : 1.4L cyl. inj. directe turbo
Puissance : 130ch - 4000tr/min
Couple : 320 Nm - 1750tr/min
Transmission : Avant

Poids et mesures

Poids à vide : 1450 kg
Dimension : 4.35/1.80/1.60 (L/I/h)
Réservoir : 65 l
Volume coffre : 450 l
Pneumatique : 215/60R17

Performances globales

Vitesse max : 190 km/h
0 à 100 : 10.3 s
Consommation : 5.5/3.8/4.4 l/100
Autonomie : 1226 km

Les constructeurs, une fois qu'ils ont trouvé la recette du succès, ne la changent pas. C'est bien évidemment le cas de Nissan avec le Qashqai. Autant dire que la seconde génération est loin d'être une révolution, mais plutôt une évolution, qui lui permet de marquer sa différence, tout en reprenant les éléments qui ont permis au crossover nippon de tant séduire. Avec un look plus affirmé, une meilleure finition à l'intérieur,

une nouvelle plateforme et des moteurs toujours aussi sobres, ses concurrents n'auront pas de répit. Les crossovers ne se distinguent pas spécialement par le look. Destinés à un public large et se devant de plaire à tous, les designers n'ont pas vraiment de marge de manœuvre et pourtant. Pour la seconde génération du Nissan Qashqai, les lignes sont plus marquées qu'auparavant, se débarrassant, ainsi, des rondeurs



du précédent et gagnant 5 cm en longueur. À l'avant, la calandre se fait plus discrète, mais veille à bien mettre en valeur le logo de la marque. Son regard est plus marqué certes, mais également son capot, avec des lignes lui donnant l'agressivité à laquelle il prétend. De profil, son dynamisme ne fait plus de doute et sa ligne de toit ne peut que le confirmer. L'arrière également a troqué ses rondeurs contre des lignes plus tendues

et des feux plus marqués, débordant sur la malle. L'évolution est réussie, d'autant plus que l'ensemble, en plus d'avoir un aspect dynamique, met en avant la qualité et la solidité. Tout ce qui est demandé à un crossover !

À l'intérieur, la montée en gamme du japonais saute aux yeux. Plus moderne avec des matériaux plus qualitatifs, la seconde génération a largement réussi



son pari. Le dessin de la planche de bord a été revu mais elle a, surtout, eu droit à du plastique moussé pour un toucher agréable et une meilleure qualité perçue. Dans cette perspective, des cerclages chromés ont fait leur apparition. Rien n'a été laissé au hasard et Nissan a même introduit un écran couleur entre les deux compteurs du tableau de bord. Bien que l'habitabilité ne donne aucune raison de se plaindre, les 5 cm gagnés en longueur profitent plutôt au coffre, qui ravira les familles nombreuses grâce à un généreux espace de chargement. Le Nissan Qashqai peut également se vanter de son contenu technologique. Grâce à ses systèmes d'aide à la conduite et de sécurité, les conducteurs en feront rapidement leur meilleur ami sur route mais également sur piste grâce, notamment, à une garde au sol de 18 cm.

Sous le capot, beaucoup opteront pour le 1.6 dCi qui

développe 130 ch pour un couple de 320 Nm. Le bloc d'origine Renault sera apprécié pour sa souplesse et sa discrétion. La consommation étant toujours un de ses points forts, est annoncée à moins de 5 l/100 km en cycle mixte. Grâce à sa nouvelle plateforme modulaire CMF, issue de l'alliance Renault-Nissan et en optant pour le mode confort qu'offre la direction à assistance électrique, les occupants ne voudront aucunement quitter leurs sièges et les voyages à bord ne pourront qu'être agréables.

Tout semble bien parti pour cette seconde génération du Nissan Qashqai pour garder son leadership dans ce segment où les concurrents ne manquent pas. La recette a, une nouvelle fois pris et dans quelques mois, le nouveau Qashqai envahira nos routes, comme il l'a déjà fait les années passées.

MEDITEL

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Laurent Chanut

LORENZO RAMACIOTTI

LE GARDIEN DU TEMPLE





**LORENZO
RAMACIOTTI**

LE GARDIEN DU TEMPLE

Considéré comme l'un des plus grands designers automobiles au monde, Lorenzo Ramaciotti est entré dans l'histoire en associant son nom à des monstres sacrés de l'automobile tels que les Ferrari 550 Maranello, 360 Modena, F430, 612 Scaglietti ou encore l'Enzo. Cette figure emblématique de Pininfarina depuis 1973 a gravi les échelons chez le carrossier turinois, grâce à son talent et à sa persévérance. C'est à côté du grand Sergio Pininfarina qu'il a appris le métier et fourbi ses armes. Pour lui, c'est le mentor et le meilleur employeur qu'il aurait pu avoir ou désirer. Une relation indéfectible va lier ces deux hommes durant 17 ans. Sergio



À sept ans, jouant dans le sable avec une pioche comme volant et un balais comme levier de vitesse imitant le son des voitures d'antan.

Marchionne, le PDG du Groupe Fiat est l'autre grande personnalité qui va marquer le parcours de Ramaciotti d'une empreinte indélébile. Visionnaire et fin stratège, le patron du plus grand groupe automobile italien va solliciter les services de Ramaciotti pour rompre avec la sous-traitance et développer le design en interne. Depuis son arrivée, le designer italien a révolutionné le design de plusieurs marques du Groupe et c'est sous sa houlette que des labels comme Maserati ou Alfa Romeo ont repris leur envol. Dans cet entretien accordé au Magazine Gentlemen Drivers, Ramaciotti revient sur ses débuts, sa carrière chez Pininfarina, ainsi que ses challenges au sein du groupe Fiat.

LORENZO RAMACIOTTI

LE GARDIEN DU TEMPLE



1980, le staff complet de Pininfarina Centro Studi e Ricerche avec quelques réalisations marquant le 50e anniversaire de la compagnie.

Comment avez-vous attrapé le virus de la passion pour l'automobile ?

J'ai été élevé dans une famille qui ne s'intéressait pas à l'automobile. Mon père était banquier de son état et il n'était nullement passionné de voitures. Mais ce n'était pas le cas pour moi, car je suis tombé amoureux de l'automobile dès mon plus jeune âge. On m'a raconté que dès l'âge de 3 ans, j'étais capable de reconnaître les marques de voitures. Quand je suis devenu un peu plus grand, j'ai souhaité faire carrière dans l'automobile. Mon idole à l'époque était Colin Chapman, parce qu'il a été vraiment novateur et parce que nos centres d'intérêt convergeaient puisque comme lui je portais un grand intérêt pour le châssis de la voiture et les liaisons au sol. Ceci n'est pas le cas en Italie où domine une tradition technique de motoristes. Et c'est pour cette raison que j'ai souhaité devenir le Colin Chapman italien.

Pour atteindre cet objectif, j'ai suivi des études d'ingénierie mécanique à l'école polytechnique de Turin. Mais la carrosserie m'intéressait aussi et j'ai toujours des livres d'école avec des dessins de voitures que je réalisais à l'époque. Je n'avais pas un talent exceptionnel comme certaines personnes que

j'ai croisées dans ma carrière, mais j'étais motivé et je faisais de mon mieux pour progresser. Quand on n'arrive pas par talent, on arrive par l'application.

Pourquoi avez-vous décidé de faire votre carrière chez Pininfarina, au lieu de travailler pour un grand constructeur ?

Mon souhait au départ était de travailler pour de grands constructeurs comme Ferrari ou Maserati, mais j'ai eu la chance d'être engagé par Pininfarina, qui m'a confié la direction de la carrosserie en janvier 1973. J'y suis resté jusqu'en 2005, soit 32 ans de service. J'ai eu des occasions pour changer, mais je n'avais aucune raison de le faire, dans la mesure où je faisais un travail qui me passionnait chez le plus grand carrossier du monde et dans un lieu que j'affectionne particulièrement. Franchement, je ne me voyais pas faire ce travail dans un pays comme l'Allemagne par exemple. En 1988, j'ai pris la direction du style et j'ai occupé ce poste pendant 17,5 ans jusqu'à mon départ, en 2005.

Il faut dire que Pininfarina a également été fidèle. Je suis le troisième directeur de style depuis 1945. Il y a eu Franco Martinengo jusqu'en 1972, Leonardo Fioravanti de 1972 jusqu'en 1987 et moi de 1987



Dasn le concept Ferrari Mythos avec Enrico Fumia



Salon de Tokyo de 1989 présentant le concept Ferrari Mythos à Karl Hahn Président de Volkswagen et Ferdinand Piech.

Biographie

1948

Naissance à Modène en Italie

1972

Diplôme en génie mécanique de l'École Polytechnique de Turin

1973

Intègre Pininfarina en tant que responsable de la direction Carrosserie

1988

Devient responsable de la direction du style chez Pininfarina

2005

Démissionne et prend sa retraite après 32 ans passés chez Pininfarina,

2007

Nommé directeur général du design du Groupe Fiat

LORENZO RAMACIOTTI

LE GARDIEN DU TEMPLE

jusqu'en 2005. J'ai eu la chance de travailler 17 ans à côté de Sergio Pininfarina. J'étais son bras droit. Il m'a beaucoup donné, non seulement professionnellement mais aussi au niveau moral et éthique. C'était mon mentor et le meilleur employeur que j'aurais pu avoir ou désirer.

Qu'est-ce qui a motivé votre décision de prendre une retraite anticipée ?

Comme je ne voulais pas mourir dans l'exercice de ma profession parce que mon père et mon grand père sont morts assez jeunes (62 ans), j'avais envie de prendre ma retraite un peu plus tôt et c'est ce que j'ai fait en 2005. Ma retraite a duré deux ans, au cours desquels j'ai écrit un livre et j'ai contribué à la rédaction d'articles dans des magazines spécialisés. Et puis j'ai reçu cette proposition de M. Marchionne (ndlr président du Groupe Fiat) de prendre la responsabilité du style du groupe. C'était l'occasion pour moi de compléter mon expérience en travaillant pour la première fois pour un constructeur. En plus, j'ai pris en charge toutes les marques, excepté Ferrari. Mais pour cette dernière, j'avais déjà réalisé beaucoup de modèles chez Pininfarina : 8 modèles de production et deux concepts. La Mythos, la 456, la 550 Maranello, la 355, la F50, la 360, la Enzo, la Scaglietti, la 559

Par ailleurs, tous les designers du groupe travaillent sous ma houlette, que ce soit pour le style des voitures, ou pour les camions et tracteurs. En outre, je dépends directement de M. Marchionne. C'était pour moi quelque chose d'important, parce que le design occupait une place de premier plan pour la première fois chez le groupe Fiat, au même titre que les autres fonctions, notamment l'ingénierie et le commercial.

Après Wolfgang Egger (ex-directeur du design d'Alfa Romeo) et Flavio Manzoni (ex-Fiat, actuel directeur design de Ferrari), j'ai travaillé à recentrer le design sur le groupe Fiat, historiquement sous-traité à Pininfarina et à Italdesign et à étendre le groupe sur le marché américain avec la fusion des groupes Fiat et Chrysler en 2009. J'ai supervisé notamment la conception des Maserati GranTurismo (2007), Alfa Romeo Giulietta (2010), Alfa Romeo Zuetottanta (2010), Alfa Romeo 4C (2011) et Maserati Kubang (2011) ...

Je pensais rester deux ans pour remettre les choses en place, et cela fait sept ans que je suis là et je n'arrive pas à en sortir (rires). Au total, j'ai dessiné 30 modèles de production et 26 concepts.



En 1990, essayant la Dino 206 fraîchement restaurée.



Recevant le prix de 30 ans de bons et loyaux services au sein de Pininfarina, des mains du meilleur patron que j'ai eu dans ma carrière.



En compagnie de Luca Montezemelo et Sergio Pininfarina, lors de l'inauguration du nouveau centre de Ferrari à Bruxelles.



Au ski à Davos, en Suisse.

Quelle est la voiture que vous aimeriez acquérir ?

Je voulais acheter l'Alfa Romeo 4C, mais ma femme lui reproche d'être inconfortable. Mais je crois que je vais acheter la Spider. Pour cette voiture, le concept était de faire une sportive radicale, mais qui n'allait pas coûter comme une Ferrari. La seule voiture qui est comparable est la Lotus Elise, mais cette dernière a une qualité en retrait. En plus, la 4C offre un châssis en carbone.

Quelles sont les plus importants moments de votre carrière ?

J'ai été très ému au lancement de ma première voiture de série, la Ferrari 456 en 1992. Et aussi en 1989, quand j'ai exposé le concept Mythos au salon de Tokyo. Et enfin, quand j'ai présenté mon dernier prototype avec Pininfarina, la Maserati Birdcage 75 en 2005. J'ai par ailleurs un faible pour la Peugeot 406 coupé.

Avez-vous eu des moments de doute ou d'hésitation dans votre carrière ?

La seule hésitation que j'ai eue, c'était en 1988 au moment de succéder à Leonardo Fioravanti. Le poste ne consistait pas à être uniquement directeur de style de Pininfarina, mais également directeur d'entreprise. Et à l'époque, Sergio Pininfarina m'a fixé trois objectifs : faire de belles voitures, trouver de nouveaux clients et réaliser de bons résultats à la fin de l'année.

LORENZO RAMACIOTTI

LE GARDIEN DU TEMPLE

Quelle est votre conception du design ?

Nous vivons actuellement un moment de sur-conception et de bruit visuel. Il y a tellement de voitures autour et tous les fabricants sont en concurrence dans le même segment. Vous avez besoin de hurler pour vous faire remarquer. J'espère qu'il y aura un renversement de la tendance, vers quelque chose de plus simple et de plus propre. C'est ce que je voudrais faire.

Que représente pour vous le design italien ?

Le design italien a toujours été empreint d'équilibre et de simplicité. Et ce n'est pas facile de trouver le bon équilibre. Bien sûr, il y a des interprétations différentes de la même école. C'est comme la peinture. Tous les peintres de la même école ne font pas les mêmes tableaux, car il y a toujours une interprétation personnelle. Vous pouvez être carré et agressif ou vous pouvez être plus doux et plus rond. Ça a toujours été comme ça : différents interprètes de la même école. Même dans les années cinquante et soixante, Pininfarina avait une approche plus classique, tandis que Bertone était plus audacieux.

Le design de Bertone dans la Countach et la Miura a donné naissance au design agressif de Lamborghini aujourd'hui, tandis que Pininfarina a laissé son empreinte sur celui de Ferrari: un design plus classique et moins flamboyant. Mais les deux ont toujours veillé à l'équilibre des proportions. Même maintenant, le design italien a la même approche pour les proportions, la simplicité, l'équilibre.

Les modèles qui vous tiennent le plus à cœur ?

Difficile de répondre à cette question, parce que c'est comme si vous me demandez de choisir parmi mes enfants celui que je préfère (rires). Peut-être la Mythos et la 456, car il s'agissait de mes premiers modèles. Dès que j'ai fait ces deux voitures, je me suis senti beaucoup plus rassuré. La 456 était un projet qui traînait depuis quatre ans. Pour moi, il n'était pas très convaincant et au salon de Francfort de 1989, BMW a présenté la Série 6 qui était très proche de la voiture qu'on était en train de faire. Du coup, j'ai dit à Pininfarina qu'il fallait repartir à zéro pour présenter un projet qui allait au-delà de la concurrence. Et en quatre mois, j'ai présenté une nouvelle maquette qui a été validée. Toutes ces péripéties font qu'aujourd'hui cette voiture occupe une place de choix dans mon cœur.



Quelles sont les tendances de style actuelles que vous admirez le plus ?

Pas de créations extravagantes à la Pagani, même pas les lignes anguleuses de Lamborghini. J'admire les marques qui ont établi une identité claire comme Land Rover. Audi est également intéressante, car elle parle la langue de la continuité avec beaucoup de qualité.

Quelles sont les voitures qui ornent votre garage ?

Au quotidien, je roule avec une Giulietta parce que j'aime les voitures compactes. Mais dans mon garage, j'ai une 430 que j'ai achetée après mon départ à la retraite en 2005. Elle ne parcourt que 5 km par an, ce qui fait qu'elle me revient très cher au km (rires). J'ai également une Mercedes SL de 1976. C'était la voiture que Pininfarina avait achetée comme référence quand on avait fait le projet d'Allanté, de 82 à 86. À la fin du projet, j'ai racheté cette voiture qui représente une partie de l'histoire. Mon garage comprend aussi une magnifique Fiat Abarth 750 coupé Zagato double bubble.



Genève 2014, avec Sergio Marcione, présentant la nouvelle Maserati Alfieri.

HYUNDAI

Motors

Auto Légende

par Hamid Benmaarouf

Alfa Romeo

UN ADN
DE COMPÉTITION

Alfa Roméo célèbre ses cent ans d'existence et par delà, toute une histoire riche en succès, surtout en compétition, où la marque a brillé de mille feux.







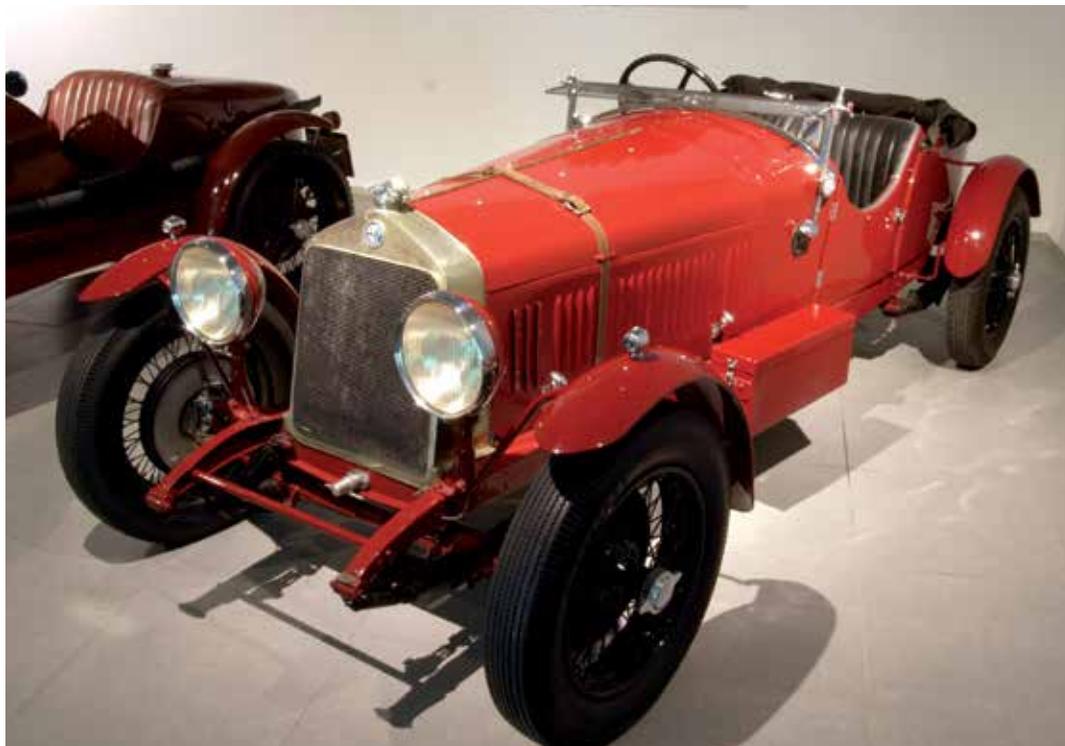
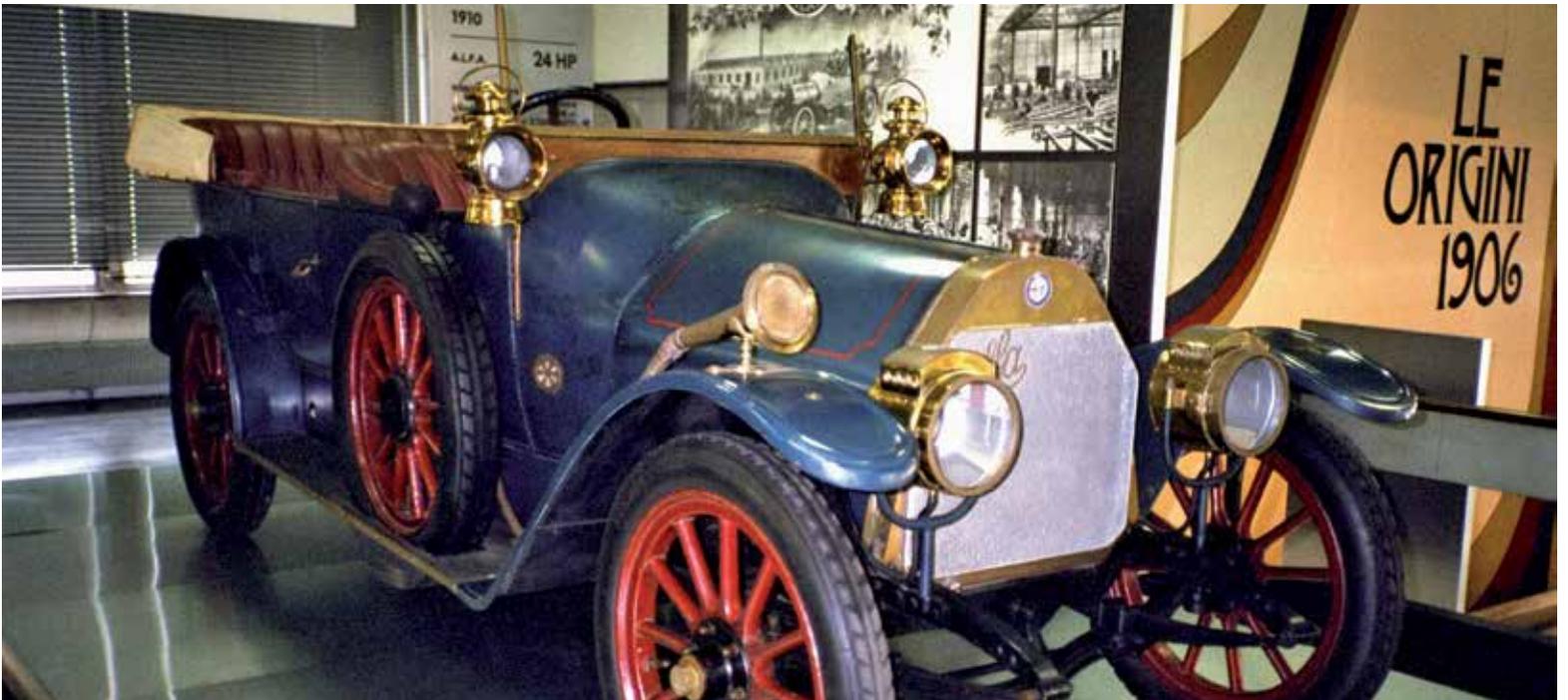
À la fin de la 1re guerre mondiale, apparaît alors le nom Alfa Romeo et le logo qui est l'un des plus beaux du monde. Cet emblème reprend une croix rouge sur fond blanc, symbole de la ville de Milan et le serpent à tête de dragon, symbole d'une grande famille italienne.

Bien que cela puisse surprendre les passionnés de la marque au biscione, il est établi que le point de départ de cette dernière s'est fait sur les décombres d'une entreprise française tombée en faillite du nom de la « Societa Italiana Automobili Darracq ». Créée par Alexandre Darracq en 1907, pour développer sa société automobile dans la périphérie de Milan, la société est récupérée par un groupe d'hommes d'affaires lombardes. Le 1er janvier 1910, l'usine est dotée d'une nouvelle direction. Au mois de juin suivant, la firme prendra la nouvelle raison sociale d'Anonyma Lombarda Fabbrica Automobili, d'où dérive le sigle Alfa. C'est le directeur général d'A.L.F.A., Ugo Stella, qui a impulsé une nouvelle dynamique, concrétisée par la 24 HP, premier modèle ALFA. Elle aura une petite carrière dans la compétition automobile, preuve d'un désir de proposer des véhicules au tempérament sportif. En 1911, c'est un autre modèle, la 15 HP qui devient réalité mais la marque a du mal à percer, si bien qu'en 1915, la Banca Di Sconto vend la société à l'industriel et ingénieur Nicola Romeo. C'est ainsi qu'ALFA devint Alfa Romeo

À la fin de la 1re guerre mondiale, apparaît alors le nom Alfa Romeo sur les modèles de la marque et le logo qui est l'un des plus beaux du monde. Cet emblème reprend une croix rouge sur fond blanc, symbole de la ville de Milan et le serpent à tête de dragon, symbole d'une grande famille italienne, les Visconti qui régnèrent longtemps sur le Milanais.

Après le premier conflit planétaire, la production automobile reprend. C'est en 1920 que sort le premier modèle badgé Alfa Romeo : la 20-30 HP Torpedo (cabriolet). Le dessin est signé Giuseppe Merosi et se négociait à un tarif prohibitif (35.000 liras) faisant de cette Torpedo une automobile très haut de gamme, produite à 124 exemplaires. À partir de 1921, la G1 voit le jour sous l'égide de Giuseppe Merosi et connaît une belle carrière commerciale, avec plus de 2.000 modèles vendus au travers des différentes versions sorties, regroupées sous l'appellation RL. Elles disposaient d'un gros six cylindres en ligne et d'une déclinaison course plus connue sous le nom de RLTF. Plusieurs pilotes se succédèrent à son volant, dont un certain Enzo Ferrari. Simultanément se crée le département sportif de la marque : l'Alfa Romeo Racing. Le Quadrifoglio Verde (trèfle à quatre feuilles) fait son apparition après la victoire d'Ugo Sivocci à la Targa Florio en 1923. Ce symbole restera sur tous les véhicules de course et finira même par devenir une gamme à part entière pour les modèles sportifs de la marque.

Si les modèles de série bénéficiaient d'un certain prestige, les plus belles pages de la marque se sont écrites dans la compétition, jusque dans les années 50. Ainsi, durant les années 20 et 30, Alfa Romeo comptait parmi ses pilotes Enzo Ferrari, qui a été à l'origine de la Scuderia Ferrari, mais aussi Tazio Nuvolari. Grâce à leurs talents et aux qualités de l'Alfa Romeo P2 qui était dotée d'un 8 cylindres la propulsant à 225



À partir de 1921, la G1 voit le jour sous l'égide de Giuseppe Merosi et connaît une belle carrière commerciale, avec plus de 2.000 modèles vendus au travers des différentes versions sorties, regroupées sous l'appellation RL.

En 1929, la 6C devient 1750, un nom et une cylindrée qui resteront mythiques pour tout alfiste...



Avec la 2300 de 1935, Alfa deviendra même le premier constructeur européen à adopter des suspensions indépendantes. Avant cela, il y a eu la 8C, dont le nom provenait de son moteur atypique.

km/h, cette dernière est restée invaincue durant sept longues années. L'année 1925 marque le lancement de l'Alfa Romeo 6C 1500 dotée d'un petit six cylindres. Cette année là a été également choisie par le constructeur milanais pour modifier son logo en y ajoutant une couronne de lauriers pour rappeler ses victoires en course. Un an plus tard, Merosi donne sa démission, tandis que trois ans plus tard est créée la Scuderia Ferrari qui n'est pour le moment qu'une simple branche d'Alfa Romeo.

Si Alfa Romeo brillait en compétition, cela n'a pas empêché la firme de subir une grave crise financière en 1927, engendrant le départ de Nicollà Roméo. Dès lors, la production des modèles de série s'est nettement orientée vers les voitures- passion, équipées de 6 et 8 cylindres.

En 1929, la 6C devient 1750, un nom et une cylindrée qui resteront mythiques pour tout alfiste. Avec la 2300 de 1935, Alfa deviendra même le premier constructeur européen à adopter des suspensions indépendantes. Avant cela, il y a eu la 8C, dont le nom provenait de son moteur atypique : un huit cylindres suralimenté (en réalité constitué de deux 4 cylindres) en ligne à double arbre à came en tête et culasse hémisphérique. Elle est reconnaissable à son très long capot et connaît plusieurs évolutions. D'abord en 1931 avec une cylindrée de 2336 cm³ avant de grimper à 2905 cm³ sur la 2900. L'IRI (Institut pour la reconstruction industrielle) créée par le gouvernement italien en 1933 saisit Alfa Romeo pour participer à l'industrie militaire. Les nouvelles têtes pensantes délèguent à la Scuderia Ferrari la totalité de l'aspect compétition, sous la direction d'Enzo. Le cheval cabré remplace le trèfle comme symbole de Ferrari. En 1938, Alfa Romeo retourne à la compétition avec des monoplaces d'exception telles que la Tipo 158 Alfetta pilotée par Juan Manuel Fangio ou encore la 316 équipée d'un V16 (assemblage de deux moteurs de la 158) capable d'atteindre 300 km/h. À cause de la Seconde Guerre mondiale, ce projet ainsi que d'autres sont mis entre parenthèses.

Pendant la guerre, Alfa Romeo construit des moteurs d'avion et ne sort ses voitures qu'en séries limitées, sauf les 1.500 coloniales pour l'armée. En 1947, sort la six cylindres 2500 "Flèche d'Or", une grande voiture de six places dotée d'un moteur de 2.443cm³. Jusqu'en 1952, de nombreuses versions en sont tirées, notamment des coupés et cabriolets carrossés par Touring et Pininfarina. Une version plus poussée est à l'étude pour les courses de catégorie Sport dès 1946. Quatre ans plus tard, elle donne naissance à la 3000 C 50.

En 1950, Alfa Romeo lance la berline 1900, présentée en octobre et motorisée par un quatre cylindres. Les évolutions techniques employées incluent le remplacement du châssis par une coque autoportante. Une nouvelle déclinaison allait sortir des cartons en 1952, la 1900 TI. Encore deux lettres importantes dans



l'histoire d'Alfa et toujours disponibles sur les modèles actuels, tels que la 159. L'autre figure emblématique du constructeur italien à voir le jour dans les années 50 est la Giulietta. Présentée au Salon de Turin en 1954, elle figure encore aujourd'hui parmi les modèles à succès d'Alfa Romeo. Elle a connu de nombreuses variantes dont le sublime et indémodable Spider. Alfa semblait à l'époque présente sur tous les fronts et a gagné les deux premiers titres du Championnat du Monde de Formule 1, en 1950 et 51, avant de se retirer pendant une dizaine d'années. Alfa Romeo devient le second constructeur italien grâce à la Giulietta qui dépasse les 100.000 ventes et à sa remplaçante, la Giulia, autre modèle phare de la marque et une nouvelle fois à la pointe de la technologie avec entre autres la cellule de l'habitacle indéformable. Le Spider Duetto ou la Giulia Sprint GT (ou Coupé Bertone) sont d'autres déclinaisons mythiques de cette Giulia, parmi lesquelles nous pouvons citer le 1750 GT Veloce. Simultanément à la Giulia, la toute nouvelle usine d'Arese sort de terre et le 4 mars 1963 est créée la société Auto Delta, qui marque les ambitions d'un retour en compétition automobile d'Alfa Romeo, qui a alors les moyens de ses ambitions. Ils obtiennent la signature de Carlo Chiti. Son plus gros résultat sera sans doute la Tipo 33 et son V8 en position centrale arrière, dont une version 33 Stradale d'anthologie sera commercialisée. De ce V8 naîtra un autre modèle, la Montréal, présentée à l'exposition universelle de Montréal de 1967 et qui malheureusement ne connaîtra pas le succès qu'elle aurait méritée.

Alfa Romeo connaît un nouvel essor avec la création d'Alfasud en 1967 près de Naples. Cette société, dirigée par l'ingénieur Rudolf Hnzka, sort essentiellement des voitures économiques à traction avant dotées de moteurs à quatre cylindres boxer montés en porte-à-faux qui vont de 1.186 à 1.490 cm³. La carrosserie en berline tronquée sur l'arrière de l'Alfasud est due à Giorgio Giugiaro.

En 1971 naît un dérivé de la Giulia, l'Alfa Romeo 2000. L'année suivante sort une nouvelle Alfetta. Le retour

à la production de voitures de course, abandonnée en 1951 avec la fin des accords avec Ferrari se fait par l'intermédiaire de la filiale Autodelta. On voit ainsi apparaître les Giulia GTA 1600, 1300 et 2000 et surtout l'Alfa 33, un coupé très bas, léger et doté d'un huit cylindres en V de 230 ch, qui gagne la Targa Florio de 1971. En 1976, l'Alfa Romeo Sprint est dérivée de l'Alfasud TI.

Trois ans après, sort la 6 censée faire oublier la Giulietta II et prendre la relève de la 2600, afin de concurrencer les berlines très haut de gamme étrangères. Cette année-là, Alfa Romeo fait son retour officiel en Formule 1. En 1983, l'Alfa 33 fait son apparition au catalogue, avant d'y rester plus de dix ans. Si une bonne partie du châssis et des moteurs est directement empruntée à la Sud, la carrosserie est totalement revisitée par Ermano Cressoni.

Pour relancer la marque, la 75 également surnommée la dernière vraie Alfa en interne est lancée en 1985, en l'honneur des 75 ans d'existence du constructeur milanais. Berline dotée d'un tempérament de feu, elle reprend en partie la face avant de la 90 et reste fidèle à la propulsion et au pont de Dion. L'année d'après, Fiat devient actionnaire majoritaire de la société en prise à de terribles difficultés économiques et décide en 87 d'opérer la fusion d'Alfa et de Lancia dans le pôle Alfa-Lancia Industriale SpA. Plus réjouissant, on voit l'apparition du premier moteur quatre cylindres Twin Spark, technologie qui avait déjà fait ses preuves chez Alfa Romeo. Ce moteur est produit à l'usine Arese, spécifiquement pour Alfa. Décidément, cette année-là est riche en émotions, puisque la 164 arrive en concession. Elle est la première née de la fusion Alfa et Lancia et partage sa plate-forme avec les Lancia Thema, Fiat Croma et Saab 9000. Adieu propulsion mais malgré tout, elle reste une voiture très appréciée de la communauté alfiste, notamment grâce à son look signé Pininfarina et à ses déclinaisons sportives (QV et Q4). La 75 a servi en 1990 de base à un coupé et à un spider atypiques, grâce au concours de Zagato, appelés officieusement Il Monstro, et plus



Le renouveau de la marque viendra de deux modèles, la 156 puis la 147, qui par leur design réussi et une fiabilité enfin retrouvée, permettent de mettre Alfa sur de bons rails. L'emblématique appellation GTA est même remise au goût du jour et malgré leurs imperfections, les 156 et 147 GTA gardent une cote d'amour importante.

officiellement SZ / RZ (ES-30). Sous le capot se loge le V6 3.0 de la 75 poussé à 210 ch. Les performances ne sont pas tonitruantes, mais sa très faible diffusion en fait un collector de choix. La succession de la 75 est assurée par la 155 en 1992, même si en réalité les deux modèles cohabiteront près deux ans. Malgré une belle carrière en compétition et une version Q4 dotée du moteur de la Lancia Delta HF, cette 155 ne marque pas les esprits et fait partie des mal-aimées d'Alfa Romeo. La période n'est décidément pas à la fête, avec la sortie des 145 et 146 en remplacement de la 33. En pleine période de doute, Alfa Romeo se cherche, tandis que le public cherche quant à lui le cœur sportif qui fait à cette époque cruellement défaut.

Le renouveau de la marque viendra de deux modèles, la 156 puis la 147, qui par leur design réussi et une fiabilité enfin retrouvée, permettent de mettre Alfa sur de bons rails. L'emblématique appellation GTA est même remise au goût du jour et malgré leurs imperfections, les 156 et 147 GTA gardent une cote d'amour importante. Il serait injuste d'oublier les GTV et Spider 916, qui avaient réussi à nouveau à enflammer le cœur des alfistes, après un concept 164 Proteo très alléchant, malheureusement peut-être trop avant-gardiste techniquement. Les voitures plaisir sont décidément à l'honneur et Alfa n'hésite pas à compléter sa gamme de coupés avec le GT. L'heure est au remplacement de la 164, rôle qui incombera à la 166. La gamme est alors complète et les vrais moteurs Alfa Romeo sont les garants de l'identité retrouvée de la marque. Pourtant, les motifs d'inquiétude sont palpables, mais personne ne semble s'en soucier. La fermeture de l'usine d'Arese en est un signe fort, confirmé plus tard par l'arrêt des V6 et Twin Spark, qui ne satisfont plus aux normes anti-pollution. Les moteurs JTS d'origine Holden sont alors fournis par General Motors.

Ce nouveau départ est marqué par le lancement des 159 et Brera/Spider qui n'arriverons pas à percer, malgré une offre diesel consistante. Pour redorer son image sportive, Alfa présente le concept 8C, qui aboutit à la 8C Competizione, sur base de châssis Maserati et dotée d'un inédit V8 Ferrari, dont la base est partagée avec la F430 et la Maserati 4200. Les 500 exemplaires de cette diva ont trouvé acquéreur, malgré un tarif dépassant 150.000 €. À l'autre bout de la gamme, il fallait un petit modèle plus abordable. Ce projet aboutit à la Mi.To qui reprend le nouveau code stylistique initié par la 8C. Le succès est au rendez-vous, à tel point qu'elle représente près des trois quarts des ventes totales de la marque ! Il lui manque un modèle à vocation sportive, c'est alors que le concept GTA est dévoilé, enclenchant un grand enthousiasme. Mais toute cette excitation retombe assez vite, une fois sa commercialisation annulée. La Mito Quadrifoglio Verde équipée de la toute nouvelle technologie multi-air montre le bout de son capot, comme pour mieux se racheter auprès du public. Plus récemment, la Giulietta troisième du nom finit par enfin remplacer la 147...

*Quand le Luxe rencontre la Nature
au cœur de Marrakech*

Traveller
READERS'
SPA
AWARDS
2012



PALACE, KSARS, VILLAS & HÔTEL*****

SPAS & DIOR INSTITUT

GASTRONOMIE

CASINO, THEATRO & LOUNGE BARS

CONFÉRENCES & BANQUETS



ES SAADI
GARDENS & RESORT
MARRAKECH

par Lina Mouafak



DOWNTOWN 300I

Le Downtown 300i a été conçu et fabriqué pour un trajet agréable ! Avec les performances sur route ouverte d'un maxi scooter et une agilité sportive, le Downtown 300i offre l'expérience ultime de conduite en scooter.

Le Kymco Downtown 300i 2013 n'est pas un sportif. Toutefois comptant sur un moteur souple et puissant, il fournit de bonnes accélérations au départ et lors des dépassements : il rassure. Il peut maintenir facilement la vitesse autorisée sur l'autoroute (120 km/h) puisque sa vitesse de pointe atteint les 140 km/h. Cette nouvelle entrée dans la famille des scooters KYMCO est alimentée par un moteur tout nouveau 4-soupapes à injection électronique, couplé à un agile, réactif et léger châssis en acier à double berceau.

Les dessinateurs du Kymco Downtown 300i ont su marier un style sportif avec un certain classicisme qui convient bien à ce genre de scooter. L'avant est résolument sportif avec ses phares à double faisceau, qui lui donnent un air aguerri. Malgré des feux stylisés, l'arrière demeure plutôt classique.

La hauteur de la selle permet de bien tenir le scooter à l'arrêt. La selle assure un bon confort. Le passager y est aussi choyé, car les repose-pieds sont bien placés et la hauteur de selle confortable lui assurent une bonne position et une bonne vue.

L'instrumentation numérique complète se lit très bien. On peut passer du système métrique au système anglais. Les contrôles sont facilement accessibles, notamment ceux de la main gauche qui enveloppent les commutateurs. Une autre qualité du Kymco Downtown 300i 2013 réside dans la facilité à stationner ou déplacer cette machine de 166 kilogrammes, grâce à ses deux béquilles et à sa répartition de poids

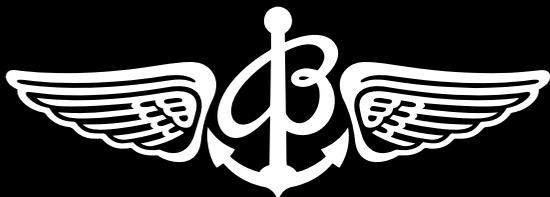
optimale.

Côté rangement, on peut loger sous la selle un casque et un petit sac. De plus, comptez aussi sur deux coffrets avant pratiques, avec prise 12 volts. La prise d'essence, avec bouchon verrouillable, est bien située. On peut aussi opter pour le coffret en option aux couleurs du scooter, avec dossier pour les randonnées sur la route.





Le Kymco Downtown 300i 2013 adore rouler sur la route, mais s'adapte très bien à la conduite en ville. C'est en effet un bon compromis route-ville avec des performances sûres, une tenue de route sage et confortable, grâce à sa maniabilité et à la répartition équilibrée de son poids. Côté prix, le downtown s'affiche comme une référence en termes de rapport prix/prestations !



BREITLING

1884

Chronomat Airborne

Afin de fêter les 30 ans de vol de son modèle phare Chronomat, Breitling lance une série spéciale au look très technique et professionnel. Tout l'esprit de ce chronographe de légende, devenu une référence parmi les instruments pour pilotes.

Au début des années 1980, Ernest Schneider, à qui Willy Breitling vient de revendre sa firme, apprend que les Frece Tricolori, la patrouille d'acrobatie aérienne de l'armée italienne, lancent un appel d'offres pour leur montre officielle. Il décide de créer un tout nouveau chronographe d'aviation, taillé sur mesure pour les besoins des pilotes. Cet instrument prend forme dans une collaboration étroite avec la patrouille. Tous ses détails de construction et d'habillage sont conçus pour répondre aux exigences des professionnels de l'air, qu'il s'agisse de la robustesse du boîtier, du profil très étudié des cornes, de la lisibilité du cadran ou de l'ergonomie des poussoirs et de la couronne, et c'est ainsi que la montre officielle des Frece Tricolori est lancée en 1983.

Conscient d'avoir créé un instrument résumant à la perfection toute la philosophie et la vocation de la marque, Ernest Schneider choisit de faire de ce modèle le nouveau porte-drapeau de l'esprit Breitling. En 1984, la firme marque avec éclat son 100e anniversaire en lançant dans sa collection courante le Chronomat. Au fil du temps, ce chronographe d'exception a vu son esthétique évoluer par de subtiles retouches, tout en conservant son caractère et son style immédiatement reconnaissables. Breitling n'a cessé d'améliorer ses performances, au niveau de la robustesse, de la fonctionnalité, de la précision et de la fiabilité. En 2009, le Chronomat a été ainsi le premier modèle de la gamme à accueillir les nouveaux calibres de la

manufacture Breitling. Leader des collections, il s'est imposé comme un grand classique de l'horlogerie, incarnant un univers voué à la performance, à l'exploit et au dépassement de soi.

Pour célébrer le 30e anniversaire de son best-seller, Breitling a créé une série spéciale renouant avec le design et l'esprit du chronographe Frece Tricolori d'origine. Ce Chronomat Airborne se distingue par sa lunette tournante satinée équipée de quatre cavaliers en relief permettant de décompter des temps de vol, tout en facilitant la rotation, même avec des gants. Un look nerveux, technique et racé. Le robuste boîtier en acier, doté de finitions polies, est disponible en deux tailles, 41 et 44 mm. Le cadran est proposé en deux versions: noir avec compteurs argent, argent avec compteurs noirs. Au dos du boîtier sont gravées l'inscription «Édition Spéciale 30e Anniversaire», ainsi que la silhouette d'un Aermacchi, l'un des dix avions de la patrouille italienne. En accord avec sa vocation aéronautique, le Chronomat Airborne se porte sur un bracelet ultra-résistant en tissu noir de type militaire, avec boucle déployante. Il embarque un Calibre Breitling 01 manufacture à remontage automatique, un mouvement haute performance certifié chronomètre par le COSC (Contrôle officiel suisse des chronomètres), comme tous les moteurs équipant la flotte Breitling. Un nouveau chapitre dans l'histoire du chronographe des pilotes est ouvert.



L'Homme

Sport d'élite

par Lina Mouafak



British Polo Day

Le British Polo Day, présenté par Land Rover à travers son représentant exclusif au Maroc, Smeia, a mis en avant le samedi 19 avril, style et élégance et a apporté le meilleur de la tradition du polo amateur en Afrique, avec la journée inaugurale du British Polo Day Maroc.



*Jnan Amar Polo Resort
s'est construit autour
d'un terrain de polo,
devenant ainsi le
premier club de la
discipline au Maroc.
Les travaux ont été
lancés en avril 2013,
mais le resort organise
déjà des matchs de
gala, qui accueillent
les plus grands joueurs
internationaux.
Ce resort, qui s'étend
sur 50 hectares,
propose un hôtel 5
étoiles de luxe, de 60
suites et 20 villas, géré
par Ritz Carlton, et plus
de 84 villas haut de
gamme.*

L'Homme

Sport d'élite



La Fondation Branson s'invite à Marrakech pour le « British Polo Day ». L'évènement qui se tenait au profit de la Fondation Eve Branson a pris place au Jnan Polo Club de Marrakech le week-end du 19 avril 2014. Une soirée de charité en faveur de la Fondation de la mère de Sir Richard Branson, patron de Virgin, était prévue au Palace La Mamounia. Le but était de lever jusqu'à un demi-million de livres sterling. Ull y a lieu de noter que parmi les prix à gagner, figurait une partie de tennis à jouer avec le milliardaire anglais.

Attendu avec impatience par les dignitaires et célébrités internationales, l'étape marocaine du British Polo Day a eu lieu samedi 19 avril. Cet évènement était organisé par le Jnan Amar Polo Club Marrakech sous le

Haut Patronage de Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Jnan Amar Polo Resort s'est construit autour d'un terrain de polo, devenant ainsi le premier club de la discipline au Maroc.

Les travaux ont été lancés en avril 2013, mais le resort organise déjà des matchs de gala, qui accueillent les plus grands joueurs internationaux.

Ce resort, qui s'étend sur 50 hectares, propose un hôtel 5 étoiles de luxe, de 60 suites et 20 villas, géré par Ritz Carlton, et plus de 84 villas haut de gamme.

Inauguré par Land Rover et la Smeia, le premier British Polo Day au Maroc a pour but de mettre en valeur l'élégance, le style et les traditions du polo sur le



continent africain. Le British Polo Day a présenté plus de 30 grandes marques de luxe britanniques, afin de valoriser l'excellence du patrimoine et du savoir-faire britannique.

Les invités internationaux ont parcouru un itinéraire exclusif de quatre jours, durant lequel ils ont visité certains des sites les plus spectaculaires de Marrakech, avant d'explorer les superbes paysages environnants dans le cadre de la première Atlas Mountains Land Rover Experience. Accompagnés par deux astronautes du Galactique Virgin, Rebecca Popell and Maureen Gannon, ils ont conduit à travers les montagnes jusqu'aux villages les plus reculés et les plus démunis et qui sont pris en charge par la fondation Eve Branson.

L'événement s'est enfin conclu par un dîner de gala et une vente aux enchères de bienfaisance dont tous les bénéfices iront à La Fondation Eve Branson, une organisation caritative qui a pour objectif d'améliorer la vie des femmes et des jeunes filles dans les montagnes de l'Atlas au Maroc. La vente aux enchères qui s'est tenue pendant le dîner de clôture a proposé des prix tels que la possibilité de jouer une partie de tennis avec Sir Richard Branson, un voyage d'initiation de sept jours d'une valeur de 15.000 \$ US aux confins de contrées sauvages dans le refuge Nihiwatu, à Sumba, une semaine dans l'une des luxueuses propriétés de 3rd Home et des vols Virgin vers New York.

PARTAGAS

Presidentes perfecto

La manufacture Partagas à Cuba fait partie des plus mythiques de la famille du cigare. Fondé en 1845 par le catalan Jaime Partagas, le tabac venait d'abord des propres plantations Partagas. Les plantations de tabac sont situées dans la région de Pinar del Río à la Havane. Le Partagas Presidentes est un Figurado de belle facture offrant un démarrage aisé, portant des arômes terreux et boisés.

Le cigare cubain d'Irving Schott inventeur du blouson 'Perfecto' en 1928, est un clin d'œil éponyme au module Perfecto (un format très répandu à cette époque) qu'Irvin arborait fièrement, sûrement comme accessoire fétiche pour négocier, discuter les coûts de production avec ses fournisseurs et revendeurs.

86 ans plus tard, rien n'a changé, enfin presque ! Le blouson 'Perfecto' existe toujours et fait toujours le bonheur de certains jeunes désabusés et révoltés ! Sans le savoir Irving a aussi inventé le 'marketing social et intemporel'. Quant au cigare 'Perfecto', lui a perdu de son faste et de son engouement auprès des amateurs, bien malheureusement !

Cette marque Partagas a remporté trois médailles d'or lors de concours internationaux entre 1867 et 1884. Très célèbre et populaire parmi les fumeurs du monde entier en raison de sa qualité élevée et de son goût unique qui la rend si différente de toutes les autres marques. La marque a été lancée par les Partagas, puis la propriété de cette marque de qualité est allée entre d'autres mains, mais jamais cette marque n'a laissée le niveau de qualité de ses cigares baisser. Le nom de cette marque est celui de son propriétaire original, Partagas. C'est une marque

Le cigare présente un parfum boisé très léger qui contrebalance avec une odeur de poudre qui dissimule parfaitement ses aspirations. Au toucher, la fermeté risque de présenter une gageure pour la suite du fumage !



très traditionnelle et unique, la plus populaire chez les fumeurs. Quelques formats subsistent encore chez quelques marques dont le 'Presidentes de chez Partagas'. Ce format atypique en forme d'obus et un peu ventru, synonyme d'une Amérique ostentatoire et impérialiste. Aujourd'hui détrôné par des formats comme le robusto.

Le cigare présente un parfum boisé très léger qui contrebalance avec une odeur de poudre qui dissimule parfaitement ses aspirations. Au toucher, la fermeté risque de présenter une gageure pour la suite du fumage !

Le démarrage est agréable car suave et onctueux. Une certaine corpulence prend vite le relai, signifié par des arômes plus intenses, meuble verni, réglisse, poivre et café définissent d'emblée ce premier temps. Une sensation réconfortante dotée d'une belle puissance mesurée. Le tirage par contre n'est pas très aisé, il faut redoubler d'efforts pour obtenir le bon volume de fumée.

À part, ces quelques déconvenues techniques, ce Perfecto trace sa route, onctueuse et intense avec une amélioration de sa rondeur, celle-ci accompagnée d'une longueur copieuse et rassasiante illustrée par des notes de noisette torréfiée, de café et d'épices. Des accords simples et persistants, fredonnant une mélodie efficace et enivrante.

Le 3e temps, offre sans surprise une perception toujours plus riche et puissante. Le Figurado s'avérant parfaitement ventilé. La puissance est présente, l'équilibre est assez bien maîtrisé. Le final développe des notes de noix grillées et boisées.

par Hicham Rehane

Samsung Galaxy S4

Plébiscité par les utilisateurs du monde entier, le smartphone phare de Samsung revient dans une version améliorée.

Poussant le confort utilisateur à l'extrême, le Samsung Galaxy S4 est pourvu d'un écran tactile capacitif Super AMOLED de 4,99 pouces. La grande force de cet écran géant réside dans sa résolution Full HD de 1920 x 1080 pixels et sa qualité d'affichage supérieure, inégalée sur un smartphone Samsung. Le Galaxy S4 embarque également un processeur Quad Core de 1,89 GHz et le système d'exploitation Android 4.2 Jelly Bean pour une utilisation rapide et intuitive.

En matière de photos, le smartphone Galaxy S4 fait mieux que son prédécesseur en proposant une résolution de capteur de 13 mégapixels. Vous photographiez ainsi tout ce que vous voulez avec une qualité renversante. Ce capteur filme également des vidéos au format Full HD 1080p. Prêt pour un chat vidéo ? Le Galaxy S4 est équipé d'une caméra frontale de 2 mégapixels pour vos conversations en visiophonie.

Outil de communication et objet de loisirs, ce smartphone se transforme aussi en assistant bien-être (S Health), en traducteur personnel (S Translator) et en lecteur multimédia. Compatible avec de nombreux formats audio et vidéo, le téléphone Galaxy S4 possède un slot pour carte mémoire microSDHC jusqu'à 64 Go afin de sauvegarder aisément tous vos contenus.

Par rapport à son illustre prédécesseur, le Samsung Galaxy S4 ne représente pas un bouleversement esthétique. Les deux terminaux sont à peu près de la même taille, et d'un coup d'œil, hormis quelques petites différences (la taille et la forme du bouton physique), on pourrait presque les confondre. Quand on regarde d'un peu plus près, toutefois, on se rend compte de ce qui fait la différence majeure : l'écran du S4 fait 5", contre 4,8" pour le S3. Étonnamment, ce gain de taille s'est fait sans modification des dimensions du boîtier : on a juste grignoté sur le cadre, de plus en plus mince.

Sur le sommet de l'unité, à côté de la prise casque, une petite nouveauté fait son apparition : un port infrarouge. Pourquoi, à l'heure du Bluetooth ou du NFC ? Tout simplement pour pouvoir transformer le S4 en télécommande universelle. Vous pouvez d'ores et déjà prévoir de ranger vos anciennes télécommandes dans un tiroir : un smartphone pour toutes les gouverner ! On notera que contrairement à ce que proposent désormais les concurrents pour leurs modèles haut de gamme, Samsung continue de miser sur la batterie amovible, et propose un slot SD capable d'accueillir une carte de 64 Go. On y perd peut-être en qualité des matériaux (ici, pas d'aluminium, on en reste au plastique), mais on y gagne grandement en souplesse au quotidien.





MASERATI

EXCELLENCE THROUGH PASSION



BOSTON

Le grand sac de cuir élégant et tendance

Le grand sac Boston de Maserati a une ligne moderne et séduisante. Le cuir imprimé croco le rend élégant et tendance. Souple et spacieux, il est fabriqué par des artisans italiens.

SAC

Sac 48h marron



Idéal pour le weekend, souple et pratique, le sac 48 heures sportif est réalisé entièrement en Italie dans un cuir souple effet cerf.

Très à la mode dans sa couleur tabac, avec des profils blancs contrastants. Le logo du Trident et la marque Maserati sont imprimés à chaud sur la partie frontale. Deux poches extérieures. Anses en cuir et bandoulière sportive bicolore amovible. Finitions internes : deux compartiments très pratiques avec poches fermées par une fermeture éclair et doublure bleu Maserati. Accompagné d'une housse de protection anti-poussière en coton bleu foncé, personnalisée Maserati.

JEU DE BAGAGES QUATTROPORTE

Cuir tortora/doublure bleu



L'élégance et la qualité sont les caractéristiques du jeu de bagages dédié à la Nouvelle Quattroporte, un produit authentique dans son style et les cuirs utilisés, réalisé en Italie.

Fruit d'une excellente collaboration entre Maserati et Poltrona Frau, chaque valise associe parfaitement matériaux de qualité et soin des détails.

Les valises ont été conçues pour exploiter au maximum la capacité du coffre à bagages pour que chaque composant maximise l'ensemble de l'espace disponible.

Le jeu de bagages est entièrement réalisé en cuir avec des finitions contrastantes qui enrichissent la partie frontale de chaque valise. Le passepoil contrastant rappelle la forme du tunnel central, alors que le Trident décore le cuir souple et raffiné avec lequel sont fabriquées les valises. Sur la poignée, le logo « Maserati » en relief rend les détails précieux et élégants.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DU MUGELLO

Le Mugello, pour de nombreux pilotes, c'est tout simplement le plus beau circuit du monde ! Il est situé en plein cœur de la magnifique région de Toscane, à 30 kilomètres de Florence. Le circuit offre beaucoup de changements de niveau, ce qui lui donne tout son caractère. On compte des courbes très rapides, de nombreuses entrées de virages en descente, des virages lents. Le circuit du Mugello est long de 5,245km. Son riche tracé compte 6 virages à gauche et 9 à droite.



Lifestyle

Évasion de rêve



Servant de cadre à des essais de Formule 1, plus particulièrement ceux de l'écurie Ferrari, la première course s'y est déroulée en 1914, sur un circuit de 66 km. En effet, le Mugello est un haut lieu des sports mécaniques depuis le début de la première guerre mondiale, même si à cette époque, les courses se disputaient sur route avec un tracé urbain qui serpentait entre Scarperia, Firenzuola, le Futa Pass et San Piero. On peut citer, parmi les noms des pilotes légendaires associés à cette piste ceux de Campari, de Brilli Peri, d'Enzo Ferrari (qui a remporté la course en 1921 au volant d'une Alfa Romeo classe 4.500), d'Ascari, de Borzacchini et d'Emilio Materassi. Après 1929, le prestige des Mille Miglia, a poussé

le Mugello hors du paysage de la compétition automobile. Dans les années 60, sept meetings ont drainé des centaines de milliers de spectateurs, attirés par le spectacle des voitures de sport et de tourisme se disputant âprement la suprématie et dont le cœur battait pour les pilotes de voitures si proches de leurs autos de tous les jours, comme par exemple les petites Abarth, légèrement modifiées pour la course. Ils soutenaient aussi les pilotes italiens les plus spectaculaires à l'instar du 'dragon' Sandro Munari, dont les exhibitions sur la barquette Fulvia due à Fiorio et Maglioli, remportaient toujours un franc succès lors des difficiles et très disputées épreuves dans le massif des Apennins.





Il sera progressivement réduit, d'abord en 1955 puis dans les années 1960 et enfin en 1974, pour atteindre la distance actuelle de 5.245 mètres. Il sert également de cadre pour le Grand Prix d'Italie de vitesse moto en 1976. Cette course avait été alors remportée par Barry Sheene. Le circuit se voit totalement modernisé avec l'arrivée de Ferrari en 1988. Le tracé italien y gagne alors en prestige et devient, à partir de 1991, une étape incontournable du Championnat du Monde MotoGP. Il est l'un des tracés les plus rapides de toute la saison, permettant de donner aux quatre-temps l'occasion de révéler leurs performances ahurissantes. Du temps des 500, le premier virage était celui de droite, assez lent, appelé San Donato. Mais désormais,

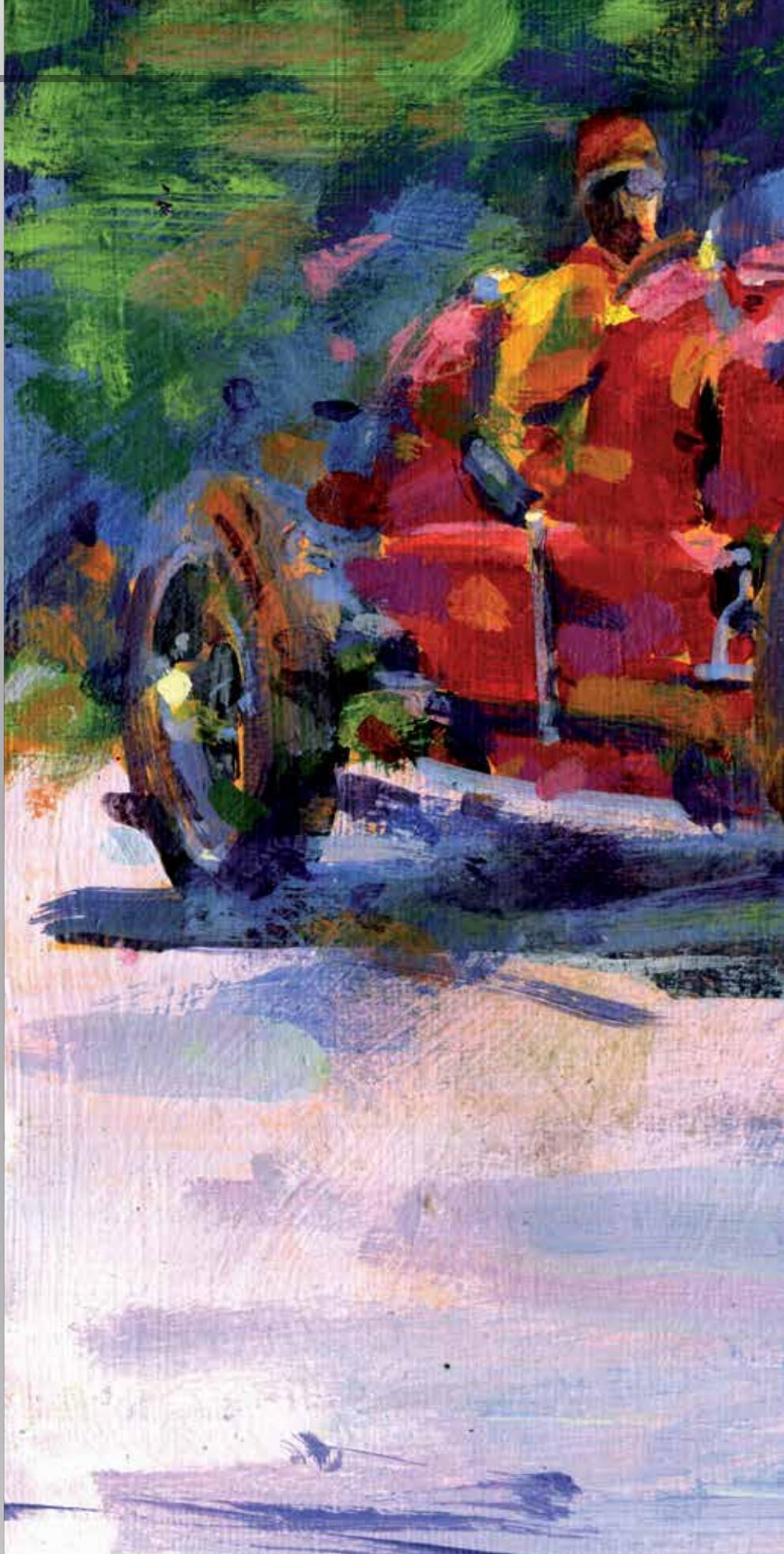
la première difficulté que les pilotes MotoGP doivent affronter est une très rapide « cassure » à gauche, juste avant le premier virage. Ceci a été fait pour une simple raison: le pilote le plus rapide lors du GP d'Italie a été Alex Barros, chronométré à 343 km/h, ce qui est quand même 27,4 km/h plus rapide que le plus véloces des pilotes 500, Valentino Rossi, avec 315,6 km/h lors du GP 2001! Mais ce qui rend ce virage négocié à 335 km/h tout à fait unique, c'est que les pilotes y franchissent le sommet d'un dos d'âne en roue arrière à 335 km/h ! C'est aussi un tracé sinueux, avec de nombreuses entrées de virage en descente. Bref un vrai mythe pour les pilotes automobiles !



Rob Ijbema

28 mai 1961 (Amsterdam)

Passionné par l'art les voitures et les courses automobile, il aime dessiner ce monde exaltant. Son style flamboyant unique est reconnu par les galeries, les pilotes, les équipes de course, les collectionneurs privés et amateurs de course automobile à travers le monde.





Gentlemen DRIVERS



MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



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

