

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

ADRIEN MAEGHT LE PATRIARCHE



Lamborghini
Asterion

p.36

Fast and Furious

Ferrari
458 Speciale A

p.42

Sensations décoiffantes

Jaguar
XE

p.66

The Queen is here

Bugatti
T35

p.88

Le pure-sang de Molsheim



Jeep, avec



14°36' N
46°116' W

Sailing Stones Death Valley - USA



JEEP®, LA LÉGENDE CONTINUE

Jeep Compass, New Cherokee, Grand Cherokee et Wrangler.

Cela fait plus de 70 ans que la légendaire calandre à 7 fentes affronte les situations les plus invraisemblables et les terrains les moins rassurants. Cela fait plus de 70 ans que Jeep perfectionne sa carrosserie aux lignes uniques, innove sa technologie et augmente ses capacités afin de repousser davantage les limites de la conduite.

Qu'attendez-vous pour défier les zones les plus improbables ? Rejoignez la légende Jeep !



/ JeepMaroc

CASABLANCA : SHOWROOM ITALCAR MÂARIF - ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI - TÉL. : 05 22 77 83 50.
EL JADIDA : JORF LASFAR AUTOMOBILE - IMMEUBLE ABOU EL FARAJ, ROUTE DE MARRAKECH - TÉL. : 05 23 34 05 32.
AGADIR : FENIE BROSSETTE - 46, BAB AL MADINA - TÉL. : 05 28 32 25 81 / 82.



Jeep

VOTRE PATRIMOINE

CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ

AU FIL DES GÉNÉRATIONS



LA PLUS LARGE SYNERGIE D'EXPERTISES AU SERVICE D'UNE GESTION PATRIMONIALE GLOBALE

Depuis près d'un siècle, le groupe Attijariwafa bank gère les intérêts financiers, professionnels et privés de ses clients. Cette longue expérience des marchés et des instruments financiers, conjuguée au savoir-faire reconnu du Groupe, sont autant d'atouts qui nous confèrent une réelle culture du patrimoine. Cette même culture que nous mettons en œuvre, à la Banque Privée d'Attijariwafa bank, au bénéfice de nos clients pour les accompagner au fil des générations.



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank

BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine



Ahmed Kseibati

Un caillou dans la mare

Lorsqu'un personnage comme Adrien Maeght, avec son histoire et son parcours, ouvre pour la première fois de sa vie son garage à un organe de presse, il faut avoir une sacrée dose de chance, mais aussi de culot et beaucoup de réussite, puisque des personnages de son calibre sont très peu impressionnés par les effets d'esbroufe et les paroles en l'air, mais sont tout à fait capables de reconnaître un vrai passionné, quand ils en rencontrent un. Adrien Maeght est une icône dans le monde de l'art français, une personne connue et respectée dans son domaine, mais qui reste méconnue et totalement opaque en ce qui concerne sa passion pour l'automobile.

Cette passion, vous allez la découvrir dans l'entretien exclusif que ce collectionneur de la première heure nous a accordés, tout en nous faisant l'honneur d'accepter de passer en couverture du Gentlemen Drivers Magazine de ce mois.

Ainsi que vous l'avez sûrement constaté, ce mois-ci coïncide avec l'événement majeur de notre jeune magazine et qui n'est autre que les Gentlemen Drivers Awards 2014 et la sélection de la plus belle voiture haut de gamme de l'année, par catégorie, avec comme nouveauté la participation de trois nouveaux constructeurs et non des moindres, Ferrari, Maserati et Lexus et des Guest Stars à faire rougir les plus grands événements mondiaux et qui sont Lorenzo Ramaciotti, Hervé Poulain, Henri Pescarolo et Yannick Dalmas.

Il y a lieu, en outre, de ne pas oublier, bien sûr, le nec plus ultra de la production mondiale, à travers les différents articles sur Lamborghini, Ferrari, Mercedes, BMW et Porsche.

Gentlemen Drivers est bien le Magazine de tous les passionnés de l'automobile.



Showrooms ouverts à Casablanca :
284, Boulevard Zerktouni
73, Bd Moulay Slimane - Ain Sebaa



**Audi vainqueur des 24h du Mans,
pour la 13ème fois.**

Audi Sport
Vorsprung durch Technik



Dimanche 15 juin 2014 à 15h, une nouvelle consécration pour Audi avec une superbe victoire au 24h du Mans. Cette course mythique est avant tout une épreuve d'endurance que seul le plus fiable peut remporter.

Audi signe par la même occasion un record historique avec 13 victoires en 15 participations. Une victoire de haut vol, face à de redoutables concurrents. Une performance phénoménale et un véritable succès pour les technologies TDI, ultra, e-tron et quattro®.

Audi justifie une fois de plus sa devise : Vorsprung durch Technik (l'Avance par la Technologie).



www.luxeradio.ma



Casablanca: 99.20 FM - Marrakech: 101.2 FM - Rabat: 105.4 FM - Agadir: 102.4 FM - Essaouira: 102.0 FM - El Jadida: 98.0 FM - Safi: 100.4 FM - Settat: 102.4 FM

Prouve Moi que je suis l'Unique... LUXE RADIO

Sommaire

12 **Motors**

- 12>14 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
- 14>22 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
- 24>28 **ActuEvenement** Rallye Oilibya par Amal Razine
- 30>34 **ActuEvenement** Essai Audi Q5 par Amal Razine
- 36>41 **AutoConcept** Lamborghini Asterion par Youssef Bennour
- 42>46 **AutoException** Ferrari 458 Speciale A par Youssef Bennour
- 48>52 **AutoException** Porsche 911 GTS par Youssef Bennour
- 54>58 **AutoException** BMW X6 par Amal Razine
- 60>64 **AutoException** Mercedes C63 AMG par Amal Razine
- 66>70 **AutoException** Jaguar XE par Amal Razine
- 72>76 **AutoNouveauté** Fiat 500X par Amal Razine



78 **Entretien du mois Adrien MAEGHT**

Le Patriarche par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 88>94 **AutoLégende** Bugatti T35 : Le pure-sang de Molsheim par Youssef Bennour
- 96>107 **ActuEvenement** Gentlemen Drivers Awards 2014 par Youssef Bennour
- 108>109 **MotoException** Honda VFR 800F 2014 par Lina Mouafak

110 **L'Homme**

- 110>111 **Montres** Vacheron Constantin : L'empreinte du Dragon par Lina Mouafak
- 112>113 **Sport d'élite** Vulcain Trophy par Lina Mouafak
- 114>115 **Cigare** Cohiba 2008 Sublimes EL par Antoine Delmas

116 **Lifestyle**

- 116>119 **Evasion** Autodromo Hermanos Rodriguez par Lina Mouafak
- 120>121 **Art** Juan Carlos Ferrigno par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Lina Mouafak** - **Hamid Benmaarouf** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar** - **Laurent Chanut** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931

www.gentlemendriversmag.com

gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 PE 01120 - **ISSN** en cours



88



60



110



66



42



112



114



36



108



48

Véhicules de collection

La loi sur le dédouanement clarifiée

C'était une vieille revendication des collectionneurs d'anciennes voitures qui appelaient de leurs vœux la mise en place d'une réglementation claire et favorable à l'importation de ces voitures au Maroc. Suite à la circulaire douanière N° 5471/232, le Maroc a clarifié les dispositions permettant l'importation de véhicules de collection, à titre particulier ou professionnel et leur dédouanement en fonction des éléments requis pour toute marchandise : type de véhicule, origine, provenance et valeur. Nul doute qu'une telle mesure permettra le développement d'un parc national de véhicules de collection, notamment grâce aux accords préférentiels signés entre le Maroc et l'UE ou les USA.

Selon l'article 81 de la loi n°52-05, un véhicule de collection est tout véhicule à moteur, quel que soit son âge, présentant un caractère historique ou ayant participé à un événement historique national ou international. Il peut être un véhicule de compétition, ayant un palmarès sportif international majeur. Le facteur âge est également pris en compte, puisque la voiture de collection peut-être aussi tout véhicule à moteur âgé de plus de 40 ans, dont la série du modèle est épuisée, suite à la cessation de la production de ce modèle et dont aucun réseau commercial n'assure plus la maintenance. Quand le véhicule est âgé de plus de 25 ans, il doit incarner une originalité technique qui a influencé le développement de l'automobile ou des motocycles.

KIA tient son salon

Dans une initiative inédite dans le secteur de l'automobile national, Kia Motors Binomeir Group a organisé son propre salon Kia du 30 octobre au 04 novembre 2014 à la Foire Internationale de Casablanca.

Six jours durant, le Kia Expo a reçu ses clients et prospects au sein du plus grand espace d'expositions de Casablanca, pour leur présenter la toute nouvelle gamme Kia : Soul, Carens, Rio, Ceed, ... et pour la première fois en Afrique, le Sorento 2015, tout juste présenté au début du mois d'octobre au Mondial de Paris.

À cette occasion, KMBG a fêté ses premiers clients, à travers une série spéciale « Célébration », consistant en une offre de 1.000 véhicules proposés à des conditions commerciales et de financement exceptionnelles. De plus, une grande tombola a été organisée pour offrir des contrats de maintenance gratuite sur 5 ans, une voiture Kia et un voyage All inclusive pour 2 personnes, pour assister à la finale de l'Open d'Australie. Un programme

d'animation intense a été par ailleurs mis en place durant les six jours d'exposition et qui a permis aux milliers de visiteurs attendus de vivre une expérience inoubliable.



KIA MOTORS
The Power to Surprise™

Il sied de rappeler que cette initiative s'inscrit dans la continuité de l'opération Caravane KIA, lancée depuis le 19 septembre et qui continue de sillonner le Royaume, dans le but d'offrir des diagnostics gratuits aux 40.000 détenteurs de véhicules de la marque.

Renault Maroc : Un nouveau site à Agadir

Dans le cadre de sa stratégie visant à améliorer la couverture territoriale de son réseau, Renault Commerce Maroc a inauguré le 10 octobre 2014 une nouvelle concession dans la capitale du Souss : SODISMA. Situé dans le quartier industriel de la ville, le site, entièrement rénové, commercialise les gammes Renault et Dacia, ainsi que les services annexes. Il propose également un service Renault Minute.

Doté d'une superficie globale de 6.000 m², dont 80% couverte, le site SODISMA est composé d'un show-room bi-marque de 900 m², d'un magasin de pièces de rechange de 350 m², d'un espace de livraison de 150 m² et d'un espace de stockage de véhicules neufs de 400 m². Il abrite également deux ateliers (un atelier mécanique de 1.450 m² et un atelier carrosserie de 500 m²), en plus d'un Renault Minute, sur 300 m².

S'inscrivant dans le sillage des sites inaugurés et rénovés depuis 2013, SODISMA adhère également au concept « Renault stores ». Ce dernier met en avant un aménagement où show-room et accueil atelier sont interconnectés, pour inciter au passage de l'un à l'autre et faciliter les accès. En outre, les voitures sont exposées par zones thématiques : sport, famille, passion, travel et un « axe de marque ». Le nouveau site emploiera 130 personnes, dont 30 affectées au service commercial, 45 à l'après-vente et 10 aux pièces de rechange.

Pour rappel, Renault Commerce Maroc dispose d'un réseau de revendeurs aux normes le plus étendu au Maroc et qui ne cesse de s'agrandir : 5 succursales, 18 concessions et 12 agents et 8 agents directs.

BANQUE POPULAIRE
FAITE POUR VOUS



PRIVATE BANKING

Des solutions sur mesure pour votre patrimoine



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

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

Jaguar MENA et la Smeia, organisent le concours Design XE



À l'occasion du lancement de la Jaguar XE, la nouvelle berline sportive et luxueuse de la marque au félin, Jaguar MENA a lancé une initiative, avec la participation de Smeia, donnant aux étudiants en design l'occasion de concevoir leur propre oeuvre d'art, en s'inspirant de la nouvelle Jaguar XE.

Design XE est un concours ouvert aux étudiants en art, design, illustration, photographie, sculpture et technologie, provenant d'universités émiraties, koweïtiennes, saoudiennes, libanaises et marocaines. Tout en leur laissant le champ libre pour pouvoir exprimer leur potentiel de créativité, les étudiants sont appelés à concevoir une pièce d'art unique s'inspirant de Jaguar XE, la nouvelle berline sportive. Les candidats ont le libre choix de s'exprimer en n'importe quelle forme artistique : photographie, médias numériques, tableaux, illustrations ou même sculptures en 3D.

Pour départager les candidats, les organisateurs ont fait appel à un jury composé de hauts responsables de la marque. Les membres du jury sélectionneront un gagnant de chacun des cinq pays participants: E.A.U., Koweït, Arabie Saoudite, Liban et Maroc en janvier 2015. Ces derniers se verront offrir un voyage unique en son genre au Royaume-Uni, tous frais payés et une visite à l'usine de montage de l'emblématique Jaguar, ainsi qu'au Jaguar design studio, avec la possibilité de rencontrer Julian Thomson, le directeur design de la marque britannique en personne.

La Renault Clio GT Line au Maroc

Le catalogue de la Clio au Maroc vient de s'étoffer avec l'arrivée de la Clio GT Line. Cette dernière se distingue par des boucliers avant et arrière spécifiques, des jantes 16" spécifiques Design GT, des accessoires extérieurs Dark Metal, une protection inférieure de porte avec joncs Dark Metal, des seuils de portes spécifiques et un volant cuir. Sa cible : les clients qui sont à la recherche d'un design

nouveau et plus dynamique.

Jouissant d'un look sportif et de couleurs pimpantes, la Clio GT-Line est dotée des nouvelles motorisations Energy, qui bénéficient de technologies innovantes, dont certaines sont issues de l'expertise Renault Sport. Pour information, Renault Maroc a démarré la commercialisation de cette édition spéciale à partir du 15 octobre dernier.

Fiat collabore avec l'ENSEM pour la formation d'ingénieurs



Le Groupe Fiat Auto Maroc (FGAM) s'active sur le terrain de la formation. Ainsi, après un partenariat signé il y a quelques mois avec l'OFPPPT, la marque italienne s'intéresse cette fois-ci à la formation des ingénieurs en signant une convention avec l'École nationale supérieure de l'électricité et de la mécanique (ENSEM).

Ce partenariat suppose la mise en place d'un cadre d'échange d'expertises, pour la confection et le développement de l'offre de formation d'ingénieurs dans le secteur automobile. Pour Marco Tronchi, DG du Groupe Fiat Auto Maroc, ce partenariat « offre un cadre adéquat de l'appui que peut apporter Fiat Group Automobiles Maroc à l'ENSEM, pour le développement et la formation dans le secteur ».

Concrètement, Fiat fournira à l'ENSEM des équipements pédagogiques de formation en automobile. La filiale marocaine du constructeur turinois intégrera également des stagiaires en formation et supervisera des projets de fin d'études. Tandis que l'ENSEM mettra à la disposition de son partenaire les bases de données de ses lauréats, afin d'accompagner ses efforts de recrutement.

Les autres axes stratégiques prévus par cette convention sont la participation de FGAM au perfectionnement et à la mise à jour des modules de formations de l'ENSEM. Il s'agit en fait de mettre en place un cadre d'échange d'expertises pour adapter et développer l'offre de formation professionnelle initiale et continue dans le secteur de l'automobile.

SAMSUNG



Do you Note?

Samsung GALAXY Note 4

BMW M6 GT3

Prévue pour 2016



Alors que la Z4 équipée d'un V8 constituait l'unique offre de BMW dans la catégorie GT3 depuis 2010, les choses seraient près de changer avec une future M6 GT3. Alors que la Z4 GT3 qui participe, entre autres aux 24 Heures de Spa ou encore au championnat Blancpain accumule déjà un beau palmarès, le premier teaser de la M6 GT3 et quelques esquisses circulent déjà sur le net. Il faut dire qu'elle est impressionnante. Basée, comme son nom l'indique, sur la M6, elle réservera un traitement particulier au V8 TwinTurbo, qui développe 560 ch pour un couple de 680 Nm. Bien évidemment, la question, « qui d'autre que Motorsport, pour mener à bien ce projet ? », est posée. La division sportive de BMW devrait se concentrer sur la fiabilité et les coûts de fonctionnement, cette catégorie étant réservée aux écuries privées. Ces dernières pourront passer commande tout au long de l'année pour des livraisons fin 2015, alors que les premiers essais sont, eux prévus pour le premier trimestre de la même année.

Porsche 911 GTS

4 versions

La famille 911 s'agrandit, puisque comme à son habitude, pour se placer entre la Carrera S et la GT3, Porsche vient



de dévoiler la GTS et non pas une seule, mais quatre d'un coup. La Sportive mythique surprend son public, grâce à cette présentation massive, qui aura donc le choix entre le coupé, le cabriolet, la propulsion et la 4 roues motrices. Il faut dire que pour ce qui est de l'apparence, elles sont toutes les mêmes, puisque basées sur la Carrera 4, avec une voie et des ailes donc élargies. Quelle que soit sa teinte extérieure, la 911 GTS a droit à plusieurs touches de noir, notamment sur le bas du bouclier arrière et les optiques, sans oublier les jantes 20" en noir mat. Sous le capot, la GTS est animée par le Flat-6 de la Carrera S, qui développe 430 ch. Atteignant les 100 km/h en 4 secondes à peine, elle affiche une consommation plutôt contenue qui varierait entre 8,7 et 10 l/100 km.

Infiniti Europe du Sud

Un Marocain aux commandes

Occupant auparavant le poste de directeur général adjoint en charge des ventes et du développement du réseau d'Infiniti pour le Moyen-Orient depuis 2010, Badreiddine Mansouri a pris ses fonctions en tant que directeur régional pour la zone Europe du Sud au début de ce mois, en remplacement à Jean-Philippe Roux. Pendant les 4 années durant lesquelles il a occupé son précédent poste, il a notamment travaillé sur le redéploiement d'Infiniti en Arabie Saoudite et sur l'accélération de la mise en place des standards de l'Infiniti's Retail Environment Design Initiative (IREDI). Ce programme mondial, qui est axé sur la relation client, vise à offrir un service de luxe dans toutes les concessions Infiniti, aux quatre coins de la planète. Avant d'arriver chez la marque japonaise, Mansouri est passé par la division produit haut de gamme Peugeot avant de diriger le déploiement de la stratégie commerciale pour les marques Jaguar et Land Rover en Afrique du Nord.



BMCE BANK SPONSOR OFFICIEL DU GENTLEMEN DRIVERS AWARDS 2014

Vous allez découvrir les plus belles voitures
Admirez la plus prestigieuse des cartes bancaires



BMCE VISA *INFINITE*

Passionnément luxe

Parce que vos exigences bancaires sont différentes et que votre mode de vie nécessite un accompagnement à chaque instant, BMCE Bank vous invite à découvrir les services et les privilèges exclusifs de la carte de prestige « BMCE Visa Infinite ».



MV Agusta Rachat par Daimler?

Les groupes automobiles s'intéressent de plus en plus aux marques de motos. En effet, après le rachat de Ducati par Audi pour 860 millions d'euros, les rumeurs veulent que ce soit désormais Daimler qui s'intéresse à la très exclusive marque italienne MV Agusta. Selon le quotidien allemand *Süddeutsche Zeitung*, ce serait plus exactement AMG qui serait intéressé par le rachat de 25% de MV Agusta pour 30 millions d'euros en 2 parties. La première en liquide serait destinée à la famille Castiglioni aux liens étroits avec la marque italienne, alors que la seconde partie serait un investissement pour le développement de MV Agusta. La marque italienne a vu le jour après la fin de la seconde guerre mondiale, créée Par Giovanni Agusta. Après avoir disparu en 1980, elle a dû attendre le début des années 90 avant d'être rachetée par les frères Castiglioni. Après être passée sous la houlette de différents groupes, MV Agusta est de nouveau rachetée à 100% par les Castiglioni. Patience donc, pour voir quel nouveau rebondissement attend la marque italienne.



Mercedes Classe S 100.000 unités vendues

Un an à peine après son lancement, la Mercedes Classe S domine de loin son segment, laissant ses rivales de chez BMW et Audi sur la sellette. En effet, la limousine s'est déjà écoulée à 100.000 exemplaires, grâce principalement à la Chine qui est sans conteste son plus gros marché. Mercedes l'a d'ailleurs bien compris, puisqu'elle a décidé de faire de la version à empattement long son modèle principal et d'en décliner la version à empattement court. C'est une stratégie payante, puisqu'en Chine, seules les versions longues sont commercialisées. Sur les 100.000 exemplaires vendus, la moitié l'a été sur ce marché uniquement, alors que 25% de la production se sont

écoulés aux États-Unis et 10% en Allemagne, le reste des autres marchés ne représentant que 15%. Mais ce qui importe le plus à Mercedes, c'est bien évidemment sa domination sur ce segment (elle totalise plus de 50% des ventes) face à Audi et BMW qui la dépassent en ventes mondiales.



Ferrari 458 Speciale A La 1^{re} vendue aux enchères

Alors que son tarif officiel n'a pas encore été dévoilé, le premier exemplaire de la Ferrari 458 Speciale A a déjà été vendu. En effet, c'est lors d'une soirée organisée à Beverly Hills qu'elle a été adjugée aux enchères pour la coquette somme de 710.000 euros, alors qu'il y a quelques jours à peine, le public la découvrait au Mondial de l'automobile à Paris. Mais il faut dire que c'était pour la bonne cause, puisque les fonds récoltés ont été reversés à l'association Daybreak, qui milite dans la recherche sur les maladies génétiques. Cette soirée a également été l'occasion pour Ferrari de fêter ses 60 ans d'existence, mais surtout de présenter un modèle dont la production est extrêmement limitée à savoir la F60 America. Réservée à une dizaine de clients, cette déclinaison de la F12berlinetta aurait valu à ses propriétaires, selon les rumeurs, près de 2,5 millions d'euros. Le prix de l'exclusivité a toujours été très cher.



NOUVELLE RENAULT CLIO GT LINE SPORTIVE SUR TOUTE LA LIGNE



Photo non contractuelle

JWT

RENAULT CLIO
DISPONIBLE EN BOÎTE AUTOMATIQUE DIESEL

DRIVE THE CHANGE



Ferrari F60 America 60 ans aux USA

Pour fêter ses 6 décennies de présence sur le marché américain, Ferrari a dévoilé la F60 America limitée à 10 exemplaires seulement, qui ont d'ailleurs tous été vendus. Ce modèle de célébration donc se base sur la F12 Berlinetta, mais Ferrari lui a réservé un traitement spécial, pour qu'elle puisse revendiquer sa propre personnalité. En effet, la décapotable a eu droit à des panneaux de carrosseries modifiés et pour plus de sécurité, à des arceaux fixes derrière les sièges. Pour rouler à toit ouvert et dans un souci de légèreté, l'italienne a opté pour une capote en toile mise en place manuellement. Reprenant les couleurs de la North American Racing Team, elle met en avant un intérieur sportivement impressionnant avec des baquets rouges optant pour une ligne centrale aux couleurs du drapeau américain. Animée par le même V12 de la F12 Berlinetta, la F60 America affiche une puissance de 740 ch.



Hyundai Récompenses internationales

L'étude de JD Power sur la Qualité Initiale a consacré Hyundai comme étant la marque automobile à grande diffusion la mieux classée avec ses 3 modèles Elantra, Accent et Genesis, qui sont arrivés en tête de leurs catégories respectives. La marque coréenne ne s'est pas arrêlée là, puisqu'elle a remporté un second prix grâce à l'Accent. Nommée voiture la plus séduisante de sa catégorie suite au sondage JD Power APEAL pour le design, l'ergonomie et la performance, elle permet à Hyundai d'être la première marque généraliste à se distinguer sur ces deux volets. Dans le classement général, elle a gagné 6 places pour être 4e en matière de qualité initiale. Et pour la 3e fois en 10 ans, elle occupe la 1re place dans la catégorie des véhicules de grande diffusion. L'étude de JD Power, qui étudie la qualité des véhicules neufs après 90 jours de propriété, a classé au

total 6 véhicules Hyundai dans le top 3 de leurs segments respectifs, à savoir le Santa Fe pour les SUV, la Sonata pour les berlines moyennes, la Centennial pour les limousines, l'Elantra pour les berlines compactes, l'Accent pour les petites berlines et la Genesis pour les berlines routières.



Christophe De Margerie Mort du patron de Total



L'émblématique PDG de Total est mort lors du crash de son avion en Russie. En déplacement, seul et alors qu'il s'apprêtait à rentrer en France dans son Falcon 50, au départ de l'aéroport de Vnukovo, le jet privé a heurté un chasse-neige au moment du décollage, à une vitesse de 248 km/h. Le train

d'atterrissage ayant été touché, l'avion a commencé à basculer vers la droite avant de s'écraser et d'exploser quelques mètres plus loin. Les quatre personnes à bord, trois membres d'équipage et Christophe de Margerie, ont toutes été retrouvées mortes. Quelques moments plus tard, les vols ont été suspendus et les premiers responsables ont commencé à être interrogés. Le conducteur du chasse-neige a été le premier pointé du doigt pour une supposée ivresse. Mais plus l'enquête avance plus les responsables tombent. Il semblerait qu'une compagnie aérienne russe aurait déjà dénoncé des menaces répétées de collision, mais sans succès. Suite à ce tragique accident, le monde entier a rendu hommage à Christophe de Margerie, qui a été au service de Total pendant 40 ans. Puisse-t-il reposer en paix.

i40

La voiture de luxe
qui ne sera pas toujours
un rêve.



MOBILIS

*photo non contractuelle

HYUNDAI *i40*



NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

Contrôle de vitesse Bientôt des drones en France ?

Déjà utilisés par la police française pour surveiller des endroits inaccessibles, les drones pourraient avoir un rôle plus important au quotidien, puisqu'ils pourraient désormais contrôler la vitesse des automobilistes sur certains tronçons. Si cette possibilité est étudiée en France, c'est grâce aux différentes expériences menées en Allemagne et au Royaume-Uni, qui ont déjà porté leurs fruits. À la différence des radars qui, eux, flashent les voitures en cas d'excès de vitesse, le rôle du drone serait plutôt de repérer les véhicules commettant l'infraction, pour ensuite transmettre l'information à la patrouille au sol. Il pourrait donc être une alternative, plus discrète et moins chère, aux hélicoptères de la gendarmerie nationale qui pouvaient par moments remplir cette tâche. Pour équiper la police et la gendarmerie de drones, l'État devrait investir près de 108 millions d'euros, selon le magazine Auto Plus.



Roues motorisées Michelin abandonne

Présentées en 2011 au Challenge Bibendum, les Michelin Active Wheels n'équiperont finalement aucun modèle de série, alors qu'elles étaient annoncées entre 2016 et 2018. Les roues motorisées resteront donc au stade de prototype, puisque la marque vient d'arrêter les recherches sur ces moteurs-roues innovants. Celles qui intègrent un ressort de suspension, une suspension active, un étrier de frein, un disque de frein et un moteur électrique de traction (30 kW), ne verront pas le jour, à cause de leur poids et de leur coût. En effet, le prix de ces voitures est encore élevé et il est plus simple et économique pour les constructeurs d'installer un seul moteur électrique. Autre argument avancé par Michelin, qui n'a pourtant pas trouvé preneur chez les marques, c'est l'encombrement, puisque la mécanique se situerait au niveau des roues, au profit, notamment,

d'une meilleure habitabilité. Il faut dire que le monde n'était pas encore prêt pour cette innovation, qui pourrait parfaitement renaître de ses cendres dans les années à venir.

MICHELIN Active Wheel



Mercedes S 600 Pullman Un prototype imposant

Si certains sont à la recherche de véhicules de plus en plus compacts, c'est loin d'être le cas de la Mercedes S 600 Pullman. Mais c'est bien évidemment sa vocation de limousine qui le lui impose. En effet, les premiers spy shots ont envahi le net et bien qu'elle soit encore entièrement camouflée, c'est sa longueur qui attire d'emblée l'attention. La future Mercedes S XXL enregistre une longueur de 6,40 m et surtout un empattement de 4 m. Un avantage qui ne laisse pas vraiment de marge à ses rivales, si celles-ci osent se manifester, ceci dit. L'allemande peut transporter 6 personnes sur trois rangées avec une séparation vitrée entre le chauffeur et le reste du véhicule. Destinée à un public spécifique, elle sera également proposée en version blindée, alors que sa motorisation sera, elle, préparée par Brabus. Il s'agirait d'un V12 bi-turbo dont la puissance varierait entre 530 et 600 ch. Mercedes a décidé de décliner son modèle phare et une nouvelle version serait prévue et pourrait même reprendre l'appellation Maybach.





JAGUAR XF VIVEZ À PLEINE PUISSANCE



Performance, puissance et plaisir: la XF vous offre tout à la fois et vous place aux commandes de vos émotions. Alliez puissance et raffinement, sportivité et élégance avec la XF Turbo Diesel 2.2 litres i4. Écoutez votre instinct et laissez-vous séduire par les capacités à couper le souffle des XF Turbo Diesel aux accélérations fulgurantes et à la tenue de route exceptionnelle.

Vivez à pleine puissance avec les modèles XF.

JAGUAR-ME.COM
#GoodToBeBad

**JAGUAR XF DIESEL
À PARTIR DE:
479,000 DHS***

HOW ALIVE ARE YOU?

* Dans la limite du stock disponible.



SMEIA IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca - Smela 0522 40 07 01
Tanger - Smela Tanger 0539 39 94 30

Rabat - Ryad Auto, Groupe Smela 0537 71 62 00
Marrakech - Smela Marrakech 0524 32 72 32

par Ahmed Kseibati

NIPPO
EVENTS

FIA

CROSS COUNTRY
RALLY
WORLD CUPFRMSA
FÉDÉRATION ROYALE MAROCAINE DES SPORTS AUTOMOBILES
الرابطة الملكية المغربية للسيارات الرياضيةRA
OilRALLYE
OilLibya
MAROCMINI DOMINE
LE RALLYE OILIBYA DU MAROC

Organisée entre le 3 et le 9 octobre dernier, la 15^e édition du Rallye OilLibya du Maroc, qui a réuni une caravane de 950 participants, toutes catégories confondues, s'est clôturée en beauté. Le dernier rallye de la Coupe du Monde FIA qui est le plus grand rallye-raid africain, a pu, comme tous les ans, compter sur le soutien de FIA, FIM, FRMM et la FRMSA, ainsi que de son partenaire officiel OilLibya.

AMIV
ASSURANCEGROUPE
PIZZARNO
ENVIRONNEMENT
SEGEDEPAVP
CHAMPAGNE
VADIN-PLATEAURACING GOES SAFER!
island 21
SAFETY
FOUNDATION

OilLibya

OilLibya

OilLibya





LLYE

Libya

®

Roc



OilLibya

OilLibya

OilLibya

Red Bull

Sidi ali



PUBLICITE
Francois
www.pubfrancois.fr

OilLibya

OilLibya

OilLibya

Actu événement



Sur les pistes marocaines, qui sont extrêmement exigeantes, dans la catégorie Auto FIA, c'est l'équipage composé de Nasser Al-Attiyah et de Matthieu Baumel qui s'est imposé au volant de la MINI Q-X Raid Racing Team. Pour sa première participation, le pilote qatari est donc monté sur la plus haute marche du podium,

alors que la veille de la dernière étape, il avait écopé d'une minute de pénalité pour excès de vitesse. Al-Attiyah a fait prévaloir ses participations quasi hebdomadaires, que ce soit au WRC ou au rallye-raid. Sur la deuxième marche de ce podium, on retrouve l'Argentin Orlando Terranova, qui s'est imposé l'année





dernière, avec Rolando Graue au volant de la MINI Monster energy X Raid Team. Le podium est complété par les Néerlandais Erik Van Loon et Wouter Rosegaar qui, pour ne rien changer, étaient également au volant d'une Mini. En somme, un résultat plus que satisfaisant pour Sven Quandt, le patron de Monster Energy Team

X-raid, dont 8 Mini ont été engagées pour le rallye au Maroc et qui ont, toutes, atteint l'arrivée.

Dans les autres catégories, à commencer par les motos, c'est Marc Corna qui s'est imposé, face au Britannique Sam Sunderland, permettant à KTM de réaliser un doublé, alors que Helder Rodrigues est



Actu évènement



monté sur la 3e marche du podium avec le team HRC Honda. Pour ce qui est des quads, Rafal Sonik qui s'est imposé sur les 6 étapes, s'est adjugé pour la 3e fois le titre de vainqueur de la Coupe du Monde FIM en quad. Le podium est complété par Eduardo Marcos-Echariz et par Covadonga Fernandez-Suarez, unique femme à s'être classée aux premiers postes lors de cette édition. Dans la catégorie la plus imposante du rallye, en termes de poids et de dimensions, à savoir la catégorie Camions, Iveco a réalisé un doublé, grâce à la

1re place de Gerhard De Rooy, Darlusz-Piotr Rodewald et Jurgen Damern, et à la 2e place de Johannes Stacey, Serge Bruynkens et Bernardus Der-Kinderen, alors que le X-Dakar Team s'est adjugé la 3e place, grâce aux pilotes Peter Van-Den-Bosch, Marcel Huigevoort et Lambertus Gloudemans.

À peine cette 15e édition clôturée, les équipes organisatrices ont déjà annoncé les dates de la prochaine, qui se tiendra du 3 au 9 octobre 2015.





**VOUS PRÉFÉREZ
LA QUALITÉ AVEC UN PETIT Q
OU LA VIE AVEC UN GRAND V ?**



**PREMIÈRE AU MAROC
UNE OFFRE DE FINANCEMENT
EXCLUSIVE CHEZ VOLVO**

VOTRE XC60 DIESEL

A PARTIR DE

**2950^{DH/*}
MOIS**

(*) Offre soumise à conditions. Photo non contractuelle.

CASABLANCA
TEL : 0522 40 68 60

RABAT
TEL : 0537 79 51 88

MARRAKECH
TEL : 0524 44 84 34

AGADIR
TEL : 0528 28 84 69

TANGER
TEL : 0539 34 03 62

FES
TEL : 0535 73 40 52

AUDI Q5 PRINCE DU DÉSERT

Si nous connaissions déjà l'Audi Q5, mais plus pour ses prouesses urbaines, il nous a dévoilé une autre facette. Certes, c'est un SUV, mais il faut dire que le programme qui lui a été réservé était une épreuve qu'il a surpassée avec classe. On sait parfaitement que sa clientèle ne s'aventurerait jamais à lui faire subir cela. En effet, le Q5 nous a offert un essai hors du commun dans le désert d'Agafay, à 30 km de Marrakech.





Actu évènement



Il y a deux ans maintenant, Audi avait organisé sa Driving Expérience sur le circuit de Marrakech, avec au programme notamment du slalom, au volant des S6, S7 et S8. Cette fois, les choses étaient quelque peu différentes. En effet, Audi ne nous a pas donné rendez-vous sur l'asphalte, mais dans le désert, avec une équipe d'instructeurs spécialistes du 4x4 et pour se prêter à cet exercice, qui n'est pas de tout repos, c'est le vaillant Q5 qui a été choisi. Un choix judicieux, puisqu'on voit le SUV plus à l'œuvre au quotidien en ville, alors qu'il s'est montré aussi à l'aise sur un terrain

des plus accidentés.

Petit frère du Q7, qui a ouvert la porte à Audi sur ce segment, le Q5 a réussi à dépasser son aîné en termes de ventes. Il faut dire que bien qu'imposant, il est bien plus que compact. La ligne du Q5, elle est déjà connue du public et son succès est incontestable. Transmettant force, dynamisme et sportivité, elle respecte les codes stylistiques de la famille Q. À l'avant, la calandre single frame est bien évidemment au rendez-vous, son regard est toujours aussi sportif, moderne et élégant, mais surtout unique. De profil, ses passages de roues





se font remarquer d'emblée, puisqu'après tout, c'est bien un SUV. Sa ligne dynamique et fluide donne l'impression de ne jamais s'arrêter, formant un seul et unique ensemble entre la proue et la poupe. Cette dernière a droit à un discret becquet et à des feux arrière en LED, s'intégrant complètement au hayon, pour une signature qui lui est propre. Sur notre version d'essai, l'inscription « Quattro » est venue se poser sur le hayon. Il a bien besoin de ses 4 roues pour arriver au bout du programme qui lui a été réservé. Dans l'habitacle, c'est bien une Audi qui met en avant

sa sportivité. Cuir et aluminium ont été choisis pour une ambiance qui colle bien à l'image du Q5. Un SUV qui se veut luxueux et sportif. Bien évidemment, l'agencement est irréprochable et la disposition des instruments de bord ergonomique, nous facilitant ainsi la manipulation des différentes commandes et nous permettant de nous concentrer davantage sur la route. Grâce au volant multifonctions à 3 branches et à la confortable assise que nous a offert le Q5, nous avons pu vivre pleinement cet Audi Driving Experience. Pour notre version d'essai, c'est la version 3.0 TDI qui



Actu évènement



nous a été proposée. Le V6 diesel, qui développe 258 ch pour un couple de 580 Nm, nous a offert de belles sensations dès le démarrage. Couplé à la fameuse boîte S-Tronic à double embrayage et 7 rapports, il nous a démontré ses capacités dès le démarrage sur l'asphalte. Après tout, c'est bien sur ce terrain qu'il pouvait totalement s'exprimer, puisqu'une fois hors des sentiers battus, ce n'est plus le nombre de chevaux qui compte. C'est plutôt le couple, la transmission intégrale et la suspension. Et sur ces points, il est difficile de critiquer le Q5. Alors qu'il était équipé de jantes 19" et de pneus, pas forcément idéals pour l'off-road, l'allemand est resté imperturbable, bien que nous l'ayons, en quelque sorte, « maltraité ». Pas de panique pour ceux qui n'ont jamais conduit dans le désert, l'allemand vous facilitera bien la tâche,

grâce à son électronique faisant des pentes raides et des croisements de ponts un jeu d'enfant. Si ce genre d'exercices fait naturellement partie des essais off-road, déjà réalisés, Audi a décidé d'intégrer une épreuve de régularité à la fin du parcours. En effet, nous avons eu 30 minutes pour atteindre un barrage et une oasis en nous guidant simplement sur un road book. Cette épreuve d'orientation s'est transformée en test de vitesse sur route peu praticable, mais l'Audi Q5 l'a réussie avec une facilité déconcertante.

Grâce à cet Audi Driving Experience, le Q5 nous a prouvé qu'il n'était pas forcément apprécié à sa juste valeur. Son utilisation principalement urbaine ne lui ôte rien de ses capacités off-road desquelles nous avons bien été témoins.



La **LLD** clé en main

Quelle que soit votre activité



ALD Automotive, leader au Maroc, offre une gamme de services adaptés aux besoins de votre entreprise

Votre cœur de métier mérite toute votre attention ?
Libérez-vous des contraintes liées à la gestion de vos véhicules

Vous souhaitez externaliser la gestion de vos véhicules d'entreprise ?
ALD Automotive vous apporte des solutions sur-mesure et de qualité

Vous cherchez à confier votre parc automobile à un expert ?
Choisissez ALD Automotive filiale de la Société Générale

Parce qu'en matière de gestion de flotte, nous ne connaissons qu'une ligne de conduite... la vôtre !



Téléphone : 0802 00 23 45
www.aldautomotive.ma

par Youssef Bennour



ASTERION

FAST AND FURIOUS







CONCEPT

ASTORIO



AUTO CONCEPT



C'est au Mondial de l'Automobile de Paris 2014 que Lamborghini a choisi de dévoiler en première mondiale le premier concept car hybride de son histoire : l'Asterion. Ce nom, emprunté à la mythologie grecque, fait référence au Minotaure (créature mi-homme, mi-taureau).

Conçu par le Centro Stile de Lamborghini, ce concept à quatre portes s'inspire à la fois de la Miura, s'agissant de son profil et de ses grosses entrées d'air et de l'Huracan, pour ce qui est de son intérieur, qui exhale une ambiance chaleureuse, délicatement relevée par

la présence du cuir et bois qui se disputent le moindre centimètre-carré de l'habitacle.

Mais c'est sous le capot que l'Asterion frappe fort. En effet, le concept abrite dans ses entrailles un moteur V10 5.2 litres FSI, disposé en position arrière de 610 chevaux (celui équipant la Huracan) associé à trois moteurs électriques. Ces derniers ne développent pas moins de 300 ch !!! Au total, la bête revendique une puissance stratosphérique de 910 ch. Elle dépasse ainsi la sulfureuse Porsche 918 et ses 887 équidés. Les performances sont bien entendu au diapason



: le 0 à 100 km/h s'expédie ainsi en 3 secondes. La vitesse s'établit, quant à elle, à 320 km/h, tandis que la consommation rejoint les valeurs d'une citadine : 4,1 l aux 100 km, 98 g de CO₂ / km ! Il est à noter qu'en mode 100 % électrique, la vitesse de pointe se limite à 125 km/h et l'autonomie à 50 km.

En ce qui concerne la transmission, la boîte à double embrayage 7 vitesses à changement extrêmement rapide prend place derrière le moteur, au niveau de la boîte-pont arrière. Le boîtier de la puissante batterie au lithium est placé longitudinalement dans

la zone du tunnel central, normalement réservée à la transmission. Cela permet un meilleur équilibre de la voiture et protège la zone de la batterie, en cas de choc latéral violent.

En définitive, le concept Asterion permet à la firme de Sant'Agata Bolognese d'intégrer le cercle très élitiste des supercars de plus de 800 ch, avec la LaFerrari, la McLaren P1 et la Porsche 918 Spyder. Seul ombre au tableau : Lamborghini n'envisage pas, du moins pour le moment, de passer à la phase production.

Ferrari

458 SPECIALE A

SENSATIONS DÉCOIFFANTES

Quand la Ferrari 458 Spéciale se décapsule, elle se transforme en Spéciale A, comme Aperta. Un spider capable de distiller des performances ébouriffantes, cheveux au vent.







Impossible de ne pas remarquer la 458 Spéciale A sur le stand de Ferrari au dernier Salon de l'Automobile de Paris. Loin de faire dans la discrétion, l'italienne ne pouvait qu'attirer les regards, avec sa livrée jaune vif à bande centrale Blu Nart et Bianco Avus.

Cette très exclusive déclinaison spider de la déjà explosive 458 Spéciale succède dans l'esprit à la F430 Spider 16M. Baptisée A comme Aperta (ouverte en italien), elle ne sera produite qu'à 499 exemplaires.

Esthétiquement, cette série spéciale reconduit à l'identique la robe du Coupé, le toit en moins. Ce dernier, identique à celui du Spider, se déploie ou s'escamote en 14 secondes et engendre une hausse de poids

limitée à 50 kg. La Spéciale A se distingue par ailleurs par une aérodynamique particulièrement léchée, se traduisant par un boudier à volets actifs, un extracteur surdimensionné et des petites dévies sur les bas de caisse. Enfin, le modèle présenté au Salon arbore une livrée jaune triple couche avec bande centrale Blu Nart et Bianco Avus et il repose sur des jantes 5 branches Grigio Corsa.

À l'intérieur, l'ambiance est dépouillée, mais pas spartiate. La moquette a disparu pour laisser le plancher en alu apparent. Pas de boîte à gants et pas de radio non plus. Cette dernière est parfaitement superflue quand on a, derrière les oreilles, un V8 dont les vocalises vous donnent la chair de poule. Il reste,



en série, la climatisation et, surtout, l'instrumentation, digne d'une voiture de course. On y trouve un gros compte-tours, dont la zone rouge débute à 8.800 tr/min en position centrale et un affichage digital qui permet de passer en revue à peu près tous les paramètres de fonctionnement de la voiture, mais aussi de visualiser le circuit, avec la position repérée par GPS ou de servir de chronomètre pour donner les temps au tour. Il y a lieu de noter, enfin, les sièges nouvellement conçus, disposant de coques en fibre de carbone Sabelt et dont les dossiers sont rembourrés avec un tissu 3D aéré, qui garantit le confort et une bonne circulation de l'air. Comme sur la 458 Italia, le volant regroupe toutes les commandes usuelles, des clignotants aux phares, en

passant par l'avertisseur, le démarreur ou les essuie-glaces. Il y a aussi, bien sûr, le fameux manettino hérité de la F1, qui permet d'adapter la voiture au mode de conduite du conducteur. Pour être plus facilement accessibles, les boutons de commande de la boîte, dont celui du « launch control », sont regroupés sur un bras en carbone, dressé sur la console centrale.

Sous le capot, on retrouve le même moteur que la version « Coupé », à savoir un V8 4,5 l, à 605 ch. Grâce à un taux de compression qui grimpe à 14:1 et à un gros travail sur l'admission et l'échappement, ce bloc a gagné 35 ch par rapport à la 458 Italia. Cela donne un rendement record pour un moteur atmosphérique de 135 ch/l ainsi qu'un rapport poids/puissance de



Cylindrée :	4,5L 8cyl
Puissance :	605 ch à 9000 tr/min
Couple :	540 Nm à 6000 tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1290 kg
Dimension :	4,57 / 1,95 / 1,2 (L/I/h)
Réservoir :	86 l
Volume coffre :	230 l
Pneumatique :	245/35 R20 - 295/35 R20

Performances globales

Vitesse max :	325 km/h
0 à 100 :	3 s
Consommation :	11,8100
Autonomie :	605 km

2,3 kg/ch. Ferrari annonce trois secondes pour réussir l'épreuve du 0 à 100 km/h, 9,5 secondes pour atteindre les 200 km/h et une vitesse de pointe d'environ 325 km/h.

Quant à la tenue de route, notons d'emblée la faculté offerte au pilote de choisir en fonction de ses capacités

et de l'utilisation souhaitée, entre cinq modes de conduite : chaussée mouillée, Sport, Race qui réduit les temps de passage de la boîte, CT Off, où seul le contrôle de trajectoire reste enclenché et enfin le CST Off, qui supprime toutes les aides à la conduite. De plus, il y a lieu de souligner quelques aménagements du châssis, surtout dans la perspective d'une utilisation sur circuit. Par ailleurs, cette déclinaison emprunte au Coupé le système nommé SSC ou « Side Slip Angle Control » (contrôle de l'angle de dérive latérale). Mesurant à la fois la vitesse, l'accélération latérale, l'angle de lacet et celui du volant, il agit sur le contrôle de traction « F1-Trac » et le différentiel électronique « E-Diff », pour répartir la puissance entre les deux roues arrière. Résultat, une amélioration du contrôle de la voiture lors d'une amorce de survirage. Enfin, les freins surdimensionnés en carbone-céramique ne sont pas de trop pour stopper la furie des 600 chevaux de la bête. Tout aussi efficaces sont les pneus, spécifiquement développés par Michelin sur la base de sa nouvelle gamme hautes performances Pilot Sport Cup 2.

Pour conclure, la 458 Spéciale A sublime davantage le caractère explosif du Coupé, en permettant aux heureux propriétaires (il n'y en aura malheureusement que 499) de profiter des superbes vocalises du dernier V8 atmosphérique de Ferrari, cheveux au vent.

Besoin d'une Assurance Auto qui colle à vos besoins et à vos moyens ?



- ☒ Responsabilité Civile
- ☒ Vol & Incendie

- Responsabilité Civile ☒
- Vol & Incendie ☒
- Bris De Glaces ☒
- Evénements Climatiques et Naturels ☒
- Dommmages Tous Accidents ☒

Assurance Auto Sur-Mesure d'AXA

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

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



Contactez votre
conseiller AXA



Connectez-vous sur
www.axa.ma



Appelez le
05 22 88 93 99

réinventons /
l'assurance auto





Pièce maîtresse dans la gamme du constructeur de Zuffenhausen, la 911 GTS capitalise sur les acquis de sa devancière, tout en progressant dans tous les compartiments de jeu, avec en prime une motorisation plus performante et une version à quatre roues motrices.



Cylindrée : 6 cylindres à plat
Puissance : 408 ch à 7300 trs/min
Couple : 42 m/kg à 4200 trs/min
Transmission : Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide : 1515 kg
Dimension : 4.44/1.85/1.30 (L/I/h)
Réservoir : 67 l
Volume coffre : 135 l
Pneumatique : 235/40 R 19 - 285/35 R 19

Performances globales

Vitesse max : 302 km/h
0 à 100 : 4.6 s
Consommation : 10.6 l/100
Autonomie : --- km

Dans la gamme Porsche, la 911 GTS a toujours eu une place particulière, car elle fait la jonction entre la 911 Carrera S et la radicale 911 GT3. Pour son deuxième opus, la marque de Zuffenhausen a mis les petits plats dans les grands, en améliorant sensiblement la qualité de sa sportive.

Esthétiquement, la nouvelle GTS se distingue des autres modèles Carrera par sa ligne extérieure. Dotée de la caisse de la 911 Carrera 4, qui se caractérise par

ses passages de roues arrière proéminents et sa voie élargie de 44 mm, la 911 GTS est équipée de série de jantes de 20 pouces exclusives à écrou central, de couleur noir mat, comme sur la grande soeur GT3. À cette dernière, elle emprunte également les rétroviseurs. L'avant de la voiture est superbement mis en valeur par ses éléments d'habillage et ses phares bi-xénon teintés, tandis que l'arrière se distingue par ses prises d'air GTS, ornées de bandes noires et ses sorties d'échappement chromées, également en noir.





On notera aussi le logo Carrera GTS sur les portières et à l'arrière.

À l'intérieur, la 911 GTS reconduit l'agencement des versions « classiques », avec notamment une planche de bord totalement remaniée, à l'exception de l'instrumentation, qui reste toujours fidèle aux cinq cadrans. Mais elle ajoute une touche de raffinement à l'ensemble avec son habitacle en alcantara au design exclusif, équipé de sièges sport en cuir, avec bande médiane en alcantara.

Autres temps, autres mœurs, la dotation de la légendaire sportive de Stuttgart n'est plus aussi pingre que par le passé. La Porsche 911 GTS dispose ainsi, de série, de l'autoradio CD 235 Watts, des phares bi-xénon avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS), du système d'échappement sport, de la climatisation automatique deux zones et des sièges sport.

Déclinée en quatre modèles, un Coupé et un Cabriolet, chacun étant proposé en version à propulsion ou à transmission intégrale, la nouvelle 911 Carrera GTS dispose d'un cœur athlétique : Le flat-six 3.8 développant la coquette puissance de 430 ch, soit de 30 ch de plus par rapport à la Carrera S. Voilà qui nous rapproche du monde élitiste de la GT3, avec ses 475 équidés. Équipée de la boîte à double embrayage Porsche PDK, la 911 Carrera GTS expédie le 0 à 100 km/h en 4,0 secondes (4,2 secondes pour le modèle Cabriolet). En vitesse de pointe, tous les modèles GTS vont au-delà des 300 km/h, mais c'est le modèle Coupé à boîte manuelle qui s'avère le plus rapide, avec ses 306 km/h.

Techniquement, la GTS se distingue par sa transmission intégrale PTM (Porsche Traction Manager), qui répartit

la puissance aux quatre roues et offre une meilleure tenue de route. Au niveau des trains roulants, la sportive de Zuffenhausen fait appel à l'avant à une suspension à roues indépendantes et essieu avant à jambes élastiques type McPherson. Quant à l'essieu arrière multi-bras, il opte pour des suspensions à roues indépendantes, guidées sur cinq bras. Par ailleurs, la GTS bénéficie du PASM doublé d'un châssis abaissé de 10 mm, qui offre le choix entre un amortissement normal ou sport, ainsi que du correcteur d'assiette nommé PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). Ce système permet une rigidité accrue du châssis, notamment en virage, améliorant de fait l'adhérence et la surface de l'empreinte au sol. Enfin, la bête reçoit de série le Pack Sport Chrono. Ce dernier offre des réglages encore plus sportifs. Il comporte un chronomètre numérique et analogique, auquel viennent s'ajouter la touche Sport Plus, l'affichage de l'accélération longitudinale et transversale sur le combiné d'instruments, ainsi qu'un affichage des performances (temps au tour) sur le Porsche Communication Management (PCM). Ce pack intègre en outre deux fonctions : en mode Sport Plus, les changements de rapports encore plus courts donnent des sensations encore plus sportives. La seconde fonction, Launch Control, favorise les accélérations départ arrêté.

Enrichie d'une version à quatre roues motrices et d'un moteur encore plus performant, la nouvelle 911 Carrera GTS se transforme en une machine diablement efficace, forte de performances plus percutantes et d'une tenue de route impériale. Mais malgré son caractère bestial, elle préserve un minimum de confort et de luxe, ce qui renforce encore davantage sa polyvalence.

CONTRIBUTION LIBÉRATOIRE

SUR LES BIENS, AVOIRS ET LIQUIDITÉS DÉTENUS À L'ÉTRANGER

UNE EXPERTISE INTERNATIONALE À MON SERVICE POUR LA RÉGULARISATION DE MES AVOIRS À L'ÉTRANGER.

Tout le monde a des objectifs à réaliser, mais seulement ceux qui sont bien accompagnés les atteignent.

Les solutions proposées par la Banque Privée du Crédit du Maroc dans le cadre de la contribution libératoire m'ont permis de régulariser l'ensemble de mes avoirs à l'étranger et même de mieux les réinvestir.

Mes actifs financiers sont gérés par un groupe international de renommée.

Plus de renseignements au
05 22 95 69 30



X6

LE PLUS BEAU DES X

6 ans après le lancement de la première génération, le BMW X6 n'a rien perdu de son originalité ni de son aura, d'ailleurs. Le 4X4 coupé, qui a droit à son second opus, ne s'est pas reposé sur ses lauriers. Certes, sa ligne est toujours aussi inédite, mais il s'est tout de même assagi. Vedette du stand BMW au Mondial de Paris, il est encore plus élitiste que par le passé, laissant donc l'accessibilité à son petit frère, le X4.







En lançant la première génération du X6, BMW a créé une niche dont la demande a dépassé toutes les attentes. En effet, si certains le considèrent plus encombrant, moins habitable et plus cher qu'un X5, par exemple, le Sports Activity Coupé (SAC) se distingue par sa personnalité unique et son fort caractère. Alliant l'élégance et le dynamisme d'un coupé au côté imposant et rassurant d'un SUV, il n'a eu aucun mal à séduire les plus exigeants. Plus luxueux, plus puissant et plus sobre, le nouveau X6 ne peut que réitérer, si ce n'est dépasser le succès de son prédécesseur.

Au mondial de Paris, il a trôné en vedette sur le stand de BMW durant toute la quinzaine. À l'avant, il est toujours aussi impressionnant, avec un regard

intimidant. Le double haricot est bien évidemment de la partie, avec des barres chromées et s'étend des deux côtés jusqu'à atteindre les feux, les fameux Angel Eyes, qui lui procurent un regard unique. Le long capot, à travers ses nervures, transmet toute la force et le dynamisme du SAC. Les boudiers avant, se veulent rassurants pour ceux qui s'aventureraient hors des sentiers battus et offrent les espaces d'air nécessaires pour laisser respirer le moteur. De profil, le X6 se distingue toujours par sa ligne de toit profilée, qui paraît plus modérée que sur l'ancienne génération. Le dessin des vitres arrière a bien évidemment été pensé comme celui d'un coupé. À l'arrière, le nouveau X6 s'inscrit dans la lignée de tous les modèles X, à travers



ses puissantes lignes horizontales, dont le rôle est de mettre en valeur ses voies larges et ses feux arrière à LED. Ces derniers lui offrent une signature lumineuse unique, en L.

Dans l'habitacle, il se veut tout naturellement plus luxueux, avec une ambiance exclusive et des matériaux de qualité, comme c'est toujours le cas chez BMW. D'ailleurs, les habitués de la marque à l'hélice ne risquent pas d'être déboussolés. En effet, le X6, a emprunté au X5 sa planche de bord à l'ergonomie et à la qualité jugées irréprochables. La console centrale également est connue du public. Offrant au conducteur une position de conduite en hauteur, le X6 dans sa finition M Sport a droit au volant M multifonctions

gainé cuir, avec palettes intégrées, sans oublier le logo M. Dans cette finition sportive, plusieurs inserts décoratifs en aluminium Hexagon font leur apparition, ainsi que d'autres éléments badgés M, à l'instar du repose-pied. Comme les autres modèles BMW, le X6 a aussi droit, légitimement, aux Services ConnectedDrive qui offrent autant l'accès aux commandes classiques, que l'accès à des applications comme Facebook ou encore les Webradios. En plus de cela, il s'équipe de feux 100% LED, d'une caméra de stationnement à 360°, de l'affichage tête-haute, de la vision nocturne et de série cette fois, des systèmes d'aide à la conduite. Également de série, la banquette à trois places pour davantage de confort pour les passagers arrière, qui

Cylindrée : 4,4L 8cyl.
Puissance : 407 ch à 5500 tr/min
Couple : 600 Nm à 1750 tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 2190 kg
Dimension : 4,88 / 1,98 / 1,69 (L/I/h)
Réservoir : 85 l
Volume coffre : 570/1450 l
Pneumatique : 275/40 R20 V

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5,4 s
Consommation : 17,5/9,6/12,5 l/100
Autonomie : 564 km

bénéficient aussi d'un coffre ayant gagné 10 litres par rapport à l'ancienne génération.

Disponible en 5 versions, 2 essences et 3 diesel, dont les plus puissantes sont respectivement la xDrive50i, avec son 8-cylindres qui développe 450 ch pour un couple de 650 Nm et en diesel, avec la M50d et son fameux 6-cylindres en ligne M Performance TwinPower Turbo, doté d'une suralimentation à trois turbocompresseurs et injection directe à rampe commune. Le 6-cylindres, qui développe 381 ch et l'impressionnant couple de 740 Nm, permet au X6 M50d d'abattre le 0 à 100 km/h en 5,2 s, alors que la consommation en cycle mixte annoncée est à peine de 6,6 l/100 km. L'allemand peut atteindre ces performances grâce également à la réactivité de sa boîte auto à 8 rapports et au xDrive (4 roues motrices). Malgré son poids imposant, son châssis lui permet d'être maniable et surtout d'offrir des sensations dynamiques quand on est à son volant. Avec cette deuxième génération, le BMW X6, qui était déjà haut de gamme, l'est davantage encore, pour laisser une marge au X4, au moment où Mercedes est en train de préparer son offensive. Précurseur sur ce segment, il conserve sa suprématie et n'est pas près d'être détrôné.





Wafa'oto pour chacun, c'est l'assurance auto pour tous !

C'est parce que nous sommes tous différents que nos façons de vivre l'automobile le sont aussi ! Et c'est pour cela que Wafa'oto sait si bien s'adapter à chacun de nous, à chacun de nos besoins... Aujourd'hui, Wafa'oto propose des formules de garanties et des services encore plus personnalisés, qui vont nous faire bénéficier d'encore plus d'avantages... Parce que lorsqu'il y a Wafa'oto pour chacun, il y a Wafa'oto pour tous... C'est ça, Wafa'oto Lina Kamlin'e !

Wafa Assurance entreprise régie par la loi n° 17.99 portant code des Assurances

Wafa'oto Lina Kamlin'e

wafaassurance.ma



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

Mercedes-Benz

C63 AMG

POUR LES PLUS PRESSÉS





Lancée au printemps dernier, la nouvelle génération de la Mercedes Classe C a désormais droit à sa version AMG, comme le veut la coutume depuis plus de 20 ans maintenant. Et c'est au Mondial de Paris que le public a pu la découvrir. La berline allemande, dont le look n'a laissé personne indifférent, est passée par les ateliers de la branche sportive de la marque à l'étoile, AMG, pour faire honneur à sa réputation, tant au niveau technique qu'esthétique.

Cylindrée : 6.2L V8 32s
 Puissance : 457ch - 6800tr/min
 Couple : 600 Nm - 5000tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1730 kg
 Dimension : 4.60/1.80/1.44 (L/I/h)
 Réservoir : 66 l
 Volume coffre : 475/1455 l
 Pneumatique : 235/40 R18 - 255/35 R19

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
 0 à 100 : 4.4 s
 Consommation : 18.2/8.4/12 l/100
 Autonomie : 457 km

Qui ne connaît pas AMG ? Trois lettres qui ont le pouvoir de changer le comportement d'une Mercedes et son image vis-à-vis du public. À l'instar de la Classe C, qui passe de berline à tendance plutôt familiale à une sportive, certes toujours familiale, mais aux performances impressionnantes, après le passage chez AMG. Jouant toujours la carte de la subtilité, esthétiquement parlant, elle inaugure une nouvelle

motorisation, downsizing oblige, qui lui permet cependant d'afficher des performances en nette amélioration par rapport à l'ancienne génération. Depuis la présentation de la nouvelle Classe C, elle n'a cessé de faire parler d'elle, grâce à son look. En effet, grâce aux nouveaux codes stylistiques de la marque, la berline a été surnommée la Baby Classe S. Il faut dire que leur look prête à confusion, surtout pour ceux



qui n'ont pas la notion des dimensions. À l'avant, si le regard est toujours le même, il s'intensifie grâce à l'adoption de la calandre AMG, avec une seule barre noire au centre de laquelle l'étoile brille de mille feux. La C63 AMG a fait appel à un boudier avant plus aéré, V8 oblige. De profil, la ligne est toujours la même, mais le badge AMG vient s'apposer sur les prises d'air latérales, pour marquer la distinction. Les jantes AMG

noires sont également de la partie, pour renforcer le caractère sportif et unique de la C63 AMG. À l'arrière, la plus puissante des Classe C accueille un discret becquet sur le coffre, alors que les regards seront plutôt dirigés vers les 4 sorties d'échappement, en parallélipède.

Dans l'habitude de la C63 AMG, sportivité, luxe et élégance se conjuguent à la perfection. Faisant appel



à des matériaux spécifiques, elle a notamment droit à plusieurs touches d'aluminium et à une généreuse utilisation du cuir. Si le dessin de la planche de bord semble familier, la console centrale, elle, sort de l'ordinaire. Limitant le nombre de commandes, elle fait penser aux supercars, d'autant plus qu'elle offre la possibilité d'intégrer au tableau de bord, une montre analogique IWC. Les sièges sont tout naturellement sport, pour un maintien irréprochable lors d'éventuelles accélérations. Se définissant comme étant une berline familiale sportive, elle offre donc aux passagers une habitabilité arrière dont ils ne peuvent en aucun cas se plaindre.

Mais ce qui intéresse le plus au moment de la découverte de cette nouvelle C63 AMG, c'est bien évidemment son moteur. Le downsizing n'épargnant aucune catégorie, l'allemande a donc remplacé son V8 atmosphérique par un V8 4.0l bi-turbo. Développant 470 ch et 650 Nm de couple, il voit sa puissance atteindre 510 ch et un couple de 700 Nm pour la version S. Équipée d'une boîte à double embrayage 7 rapports, la C63 AMG offre 3 modes de conduite et compte même un quatrième pour davantage de sportivité pour la C63 S. Cette dernière abat le 0 à 100 km/h en 4 secondes seulement, alors que sa vitesse maximale est bridée à 250 km/h. Pour présenter de telles performances, l'allemande a fait appel à un nouveau différentiel

autobloquant à gestion électronique, à un système de freinage renforcé avec des disques en céramique et des étriers plus imposants, à des supports moteur dynamiques, ainsi qu'à une suspension pilotée Ride Control, avec amortissement variable. Mais alors que le public s'attendait à une version 4Matic, Mercedes a préféré opter pour une propulsion arrière. Un caractère joueur donc, dont la future clientèle pourrait pleinement profiter sur circuit. Pour son lancement, Mercedes Benz respecte sa tradition en commercialisant d'abord la série limitée Edition One. Se distinguant par un gris graphite métallisé relevé de touches de rouge, elle reprend la même configuration mécanique que la C63S AMG. À l'intérieur également, elle a droit à des éléments qui lui sont propres, à l'instar du volant avec méplat en alcantara, des sièges sports AMG en cuir Nappa noir avec surpiqûres rouges ou encore des ceintures de sécurité rouge Designo, sans oublier le carbone noir et rouge, qui fait son entrée sur la planche de bord.

La nouvelle C63 AMG est définie comme étant la plus sobre de sa catégorie, grâce notamment à sa nouvelle motorisation qui lui offre en même temps de meilleures performances. Comme quoi le downsizing a du bon ! En voilà une nouvelle preuve, plus que convaincante.

SALAFIN

Motors

Auto Exception

par Youssef Bennour

JAGUAR XE

THE QUEEN IS HERE !





Dévoilée en septembre à Londres, après un teasing qui a tenu le public en haleine, c'est à Paris que l'anglaise a fait sa star. En effet, sur le stand Jaguar, les visiteurs n'avaient d'yeux que pour la XE. Nouvelle entrée de gamme de la marque, elle la définit comme étant la plus technologique, la plus efficiente et la plus raffinée de son histoire. Il faut dire que Jaguar est partie de zéro pour ce modèle et il n'y a qu'à voir le résultat pour s'en rendre compte. Nouvelles motorisations et nouvelle structure, légère, en aluminium, l'anglaise déclare la guerre aux allemandes, avec élégance, ceci dit.

Cylindrée : 3.0L V6 Supercharged
Puissance : 340ch - 6500tr/min
Couple : 450 Nm - 4500tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1585 kg
Dimension : 4,67/1,85/1,41 (L/I/h)
Réservoir : 70 l
Volume coffre : 500 l
Pneumatique : 245/45 R 18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5,1 s
Consommation : 10,3/6,2/8,3 l/100
Autonomie : 700 km

Dans le segment des berlines sportives, la suprématie des modèles allemands est incontestable. Mais désormais, il faudra compter sur la présence anglaise, à travers la nouvelle Jaguar XE. La baby XF a fait une entrée fracassante. Élégante, dynamique, sportive et offrant une ambiance typique des modèles de la marque, elle est prête à conquérir une clientèle aussi variée qu'exigeante. Depuis son acquisition par Tata Motors, la marque au félin a pu se permettre de se lancer sur de nouveaux projets avec un succès assuré, comme cela sera sans doute le cas de la XE, dont la commercialisation interviendra en 2015.

À première vue, son appartenance à la famille Jaguar ne fait aucun doute, son surnom de baby XF lui sied bien d'ailleurs. Optant pour la calandre typique en nid d'abeille au centre de laquelle, le logo est parfaitement mis en valeur, la XE met en avant un regard élégamment agressif. Elle a en effet droit à des feux de jour à LED en D. Avec son long capot aux lignes sculptées, elle revendique dynamisme et sportivité. De profil, le premier détail qui attire l'attention, ce sont les ouïes latérales chromées estampillées Jaguar, qui rappellent naturellement celles de la F-Type. L'anglaise revendique charisme et dynamisme, à travers sa



ceinture de caisse montante, qui intègre des fenêtres dont le dessin annonce parfaitement l'appartenance à la famille Jaguar. À l'arrière, elle affiche une ligne plus dynamique que celle de ses aînées, puisque se voulant plus sportive. Reconnaisable grâce à sa signature lumineuse unique, elle fera des victimes à chacun de ses passages.

Dans l'habitacle de la XE, 3 mots d'ordre, élégance, sportivité et modernité. Une conjugaison parfaite pour offrir la meilleure ambiance possible à ses occupants, à commencer par le conducteur, bien évidemment. L'anglaise qui lui offre une position de conduite plutôt

basse, a puisé son inspiration de la sportive de la famille, à savoir la F-Type, à qui elle a d'ailleurs emprunté les larges cadrans analogiques, le volant sport ou encore le système d'information. Le dynamisme relevé à l'extérieur, prend toute son ampleur dans l'habitacle à travers la planche de bord épurée, tout naturellement. Faisant appel à plusieurs touches de chrome, elle offre le choix entre différents matériaux, notamment une sélection de boiseries dont le bois satiné à fines rayures ou encore l'ébène gris satiné. Après tout, c'est bien une anglaise. Annoncée dans le teasing comme étant une berline ultra-connectée, elle a droit



à un nouveau système multimédia, répondant au nom d'InControl. Ce système inclut des applications qui vous changeront, si ce n'est sauveront, sans doute la vie, à commencer par le InControl Protect, dont l'une des fonctions est d'émettre automatiquement un appel d'urgence aux services appropriés pour qu'ils puissent intervenir à votre emplacement exact. Grâce au Remonte Essentials, vous pourrez, entre autres, consulter sur votre smartphone le niveau de carburant ou l'état du verrouillage des portes. InControl Secure, qui est proposé en option, pourra détecter les mouvements du véhicule en cas de vol et avertir les autorités. Et pour ceux qui ne peuvent vivre sans connexion, même lors des trajets en voiture, il y a InControl Wifi qui, à travers de son option Connect, transforme la XE en une antenne externe relayant un signal mobile. Comme quoi, elle mérite bien son adjectif d'ultraconnectée.

Consciente de l'offre proposée par ses rivales allemandes, la Jaguar XE joue la carte de la diversité, grâce à des motorisations essence, déjà connues

du public, et d'autres diesel, qui font leurs premiers pas. En effet, en essence, le choix se fera entre un 4-cylindres et un V6 développant 340 ch, que le public a pu découvrir sous le capot de la F-Type. En diesel par contre, elle inaugure une nouvelle gamme de moteurs de pointe nommée Ingenium, qui allie performance et consommation maîtrisée. Ainsi, les futurs clients pourront choisir entre l'i4 2L de 180 ch ou l'i4 2L E-Performance de 163 ch. Dans toutes ses configurations, l'anglaise est prédisposée à offrir une expérience de conduite unique et son dynamisme ne fera aucun doute. Après tout, son châssis a bénéficié d'une grande rigueur technique, sa carrosserie est légère et sa direction est annoncée comme offrant maîtrise et réactivité à chaque sollicitude du conducteur.

Attendue de pied ferme depuis les premiers teasings lancés par Jaguar, la XE est loin de décevoir son public. Nouvelle entrée de gamme de la marque, son succès semble être écrit avant même son début de commercialisation.



Maroc
Telecom



ÇA VA
SONNER!

1000
SMS

NUMÉROS
ILLIMITÉS*

3Go
INTERNET 3G**

10H

LES FORFAITS MOBILES MAROC TELECOM S'ENRICHISSENT !

Bénéficiez dès à présent de nombreux avantages et nouveautés pour téléphoner et naviguer à moindre frais : **2h d'appels supplémentaires et un volume Internet 3G haut débit additionnel allant Jusqu'à 10Go !**

Ainsi, votre forfait 8h de communication passe à :
10h + 1000 SMS + 2 numéros illimités + Internet 3Go

Des offres toujours plus avantageuses et généreuses adaptées à votre quotidien, c'est seulement chez votre opérateur N°1 au Maroc !

Pour plus d'informations, rendez-vous à l'agence la plus proche ou sur le portail www.iam.ma.

*Deux Numéros Illimités Gratuits à hauteur de 30H de communications/mois

**Connexion 3G avec débit théorique de 14,4 Mb/s

180 DH/
MOIS



par Amal Razine



500 X CROSS THE LINES



Si la Fiat 500 continue sa conquête des États-Unis, elle n'en a pas pour autant oublié les autres marchés auxquels elle a réservé une surprise au Mondial de Paris. La famille du pot de yaourt s'est agrandie et peut désormais compter sur un nouveau membre, qui lui permettra d'atteindre une nouvelle clientèle.

En effet, avec la 500X, Fiat s'attaque au segment des crossovers urbains, dans lequel on retrouve les françaises Renault Captur et Peugeot 2008.



Cylindrée : 1.4 MultiAir
Puissance : 140 ch
Couple : 230 Nm - ---- tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1375 kg
Dimension : 4.27 / 1.8 / 1.68 (L/I/h)
Réservoir : 50 l
Volume coffre : 455 l
Pneumatique : 225/45 R18 T

Performances globales

Vitesse max : 175 km/h
0 à 100 : 12 s
Consommation : 5.6/4.1/5.1 l/100
Autonomie : 814 km

Partageant la même chaîne de production à l'usine de Melfi que la Jeep Renegade, dont nous vous présentions l'essai dans le numéro précédent, la Fiat 500X se distingue de sa cousine et cible une clientèle différente. Pour ceux qui craindraient de ne pas retrouver les gènes de la petite 500, qu'ils se rassurent ! Les dimensions et la vocation ont beau changer, les traits qui ont fait le succès du mythique pot de yaourt sont toujours d'actualité.

Depuis le lancement du Nissan Juke il y a près de 3

ans, les crossovers urbains ont rapidement conquis le public. Les constructeurs l'ayant bien compris, c'était au tour de Fiat de faire son entrée dans ce segment. Quoi de mieux, pour cela, qu'une nouvelle déclinaison de la seule et unique Fiat 500. Si la 500L n'avait pas forcément fait l'unanimité, ce n'est pas le cas de la 500X. En effet, le nouveau crossover italien met en avant une ligne plus fluide, plus sportive et surtout conservant les gènes de la famille. À l'avant, son regard a certes été retravaillé, mais il nous est bien évidemment familier.





Le capot intègre des nervures en son centre, alors que le logo est bien mis en valeur sur la barre chromée. Grâce à son bouclier avant, elle annonce d'emblée ses intentions, mais le fait avec élégance tout de même. Présentant tout naturellement une garde au sol plus importante, elle a tout de même conservé la ligne de toit originelle, en lui apportant quelques modifications pour pouvoir intégrer les portes arrière. La poupe également est restée fidèle à la petite 500, mais tout en gagnant en agressivité et en dynamisme. Le crossover italien, n'aura aucun mal à séduire le public, que ce soit à travers la version métropolitaine ou l'outdoor, avec ses boudiers proéminents.

Dans l'habitacle de la 500X, Fiat opte une planche de bord inédite, mais tout en respectant la ligne des 500 et 500L à travers la façade colorée que chacun pourra personnaliser à son goût. L'italienne a succombé à la mode des écrans en hauteur et a repris la boîte à gants double de la 500L dont elle s'est également inspirée pour mettre en avant l'ambiance joviale et agréable qui fait la réputation de la famille 500. Face à un volant multifonctions à trois branches, le conducteur sait bien qu'il est à bord d'une Fiat et l'imposant logo central est là pour le lui rappeler, au cas où. L'instrumentation n'est pas inconnue du public, qui reconnaîtra également les poignées de portes choisies pour le crossover. Par sa vocation, la 500X offre à 4 adultes un espace plutôt habitable, bien que les plus grands pourraient faire les frais d'une garde au toit quelque

peu limitée. Mais étant prioritairement destinée à de jeunes familles, l'arrière sera plutôt réservé aux enfants. Si son habitabilité semble moindre que celle de ses concurrentes, la 500X se rattrape en offrant un coffre de 350 l et qui forme une aire de chargement plane une fois la banquette rabattue. Continuant à surfer sur la vague néo-rétro autant à l'extérieur qu'à l'intérieur, l'italienne se distingue de ses concurrentes également par son offre de motorisations.

Lors de sa présentation, le crossover italien a été annoncé avec 3 moteurs diesel de 95 ch, 120 ch et 140 ch et 4 moteurs à essence, avec une puissance allant de 110 ch à 184 ch. Si en manuel, le choix peut se faire entre la boîte 5 ou 6 rapports, la 500X a emprunté la boîte automatique de sa cousine, la Jeep Renegade, avec ses 9 rapports. Ce qu'elle lui a aussi emprunté, c'est la transmission intégrale pour confirmer sa polyvalence. Pour une utilisation purement urbaine ou pour ceux qui pourraient s'aventurer hors des sentiers battus, toutes les configurations sont possibles.

Grâce à la 500X, Fiat pourra également profiter des ventes réalisées dans le segment des crossovers urbains. Avec l'histoire de la 500 et l'esprit néo-rétro qui est si bien reflété dans sa ligne et son habitacle, le dernier-né de la famille du pot de yaourt n'aura aucun mal à séduire. Ne soyez pas étonnés de le voir envahir bientôt nos routes.

*RENAULT
FESTIVAL
DU FILM*

Motors

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Laurent Charut

ADRIEN MAEGHT LE PATRIARCHE





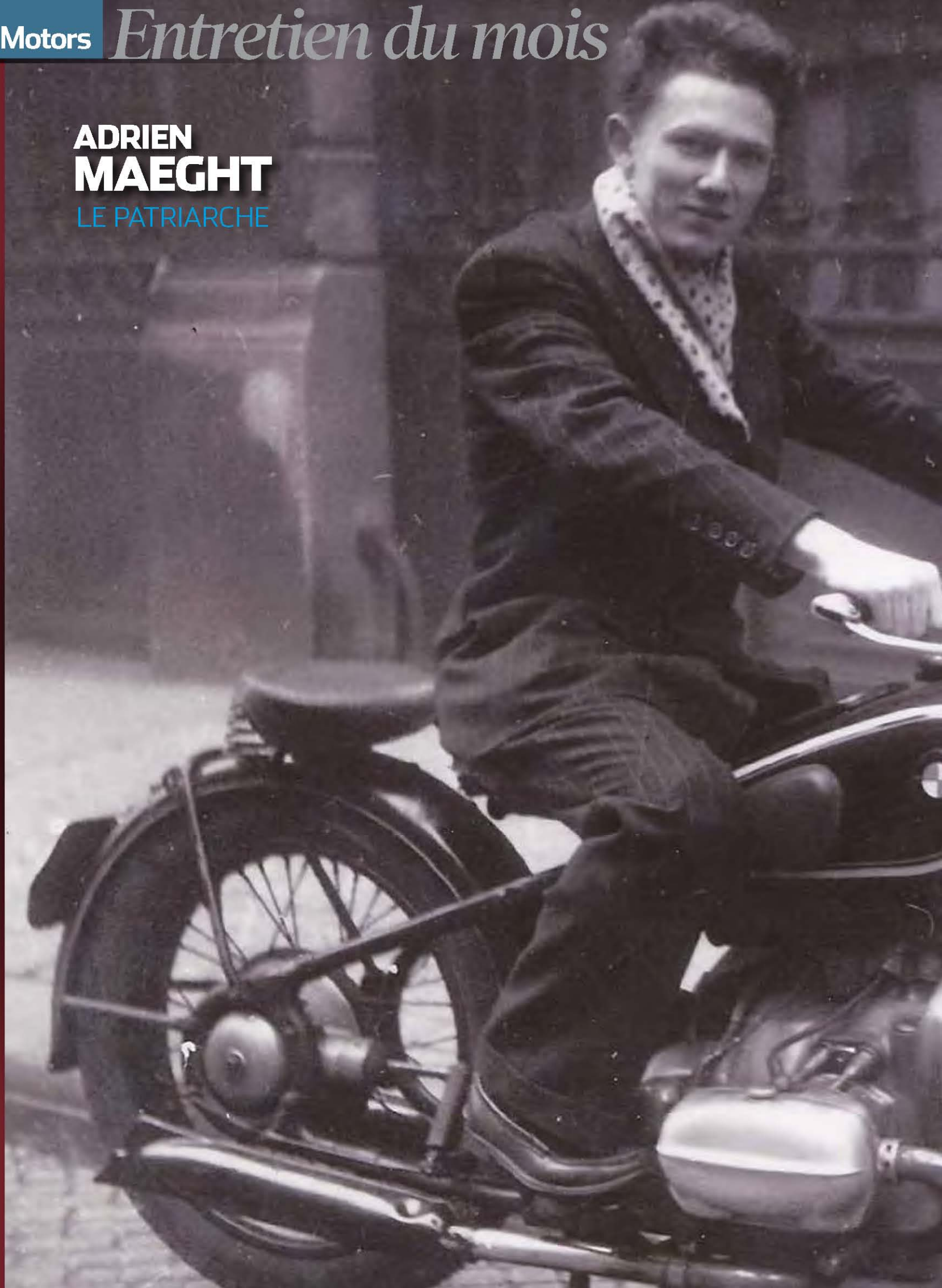
Adrien Maeght et son Alfa Romeo 6C.

Motors

Entretien du mois

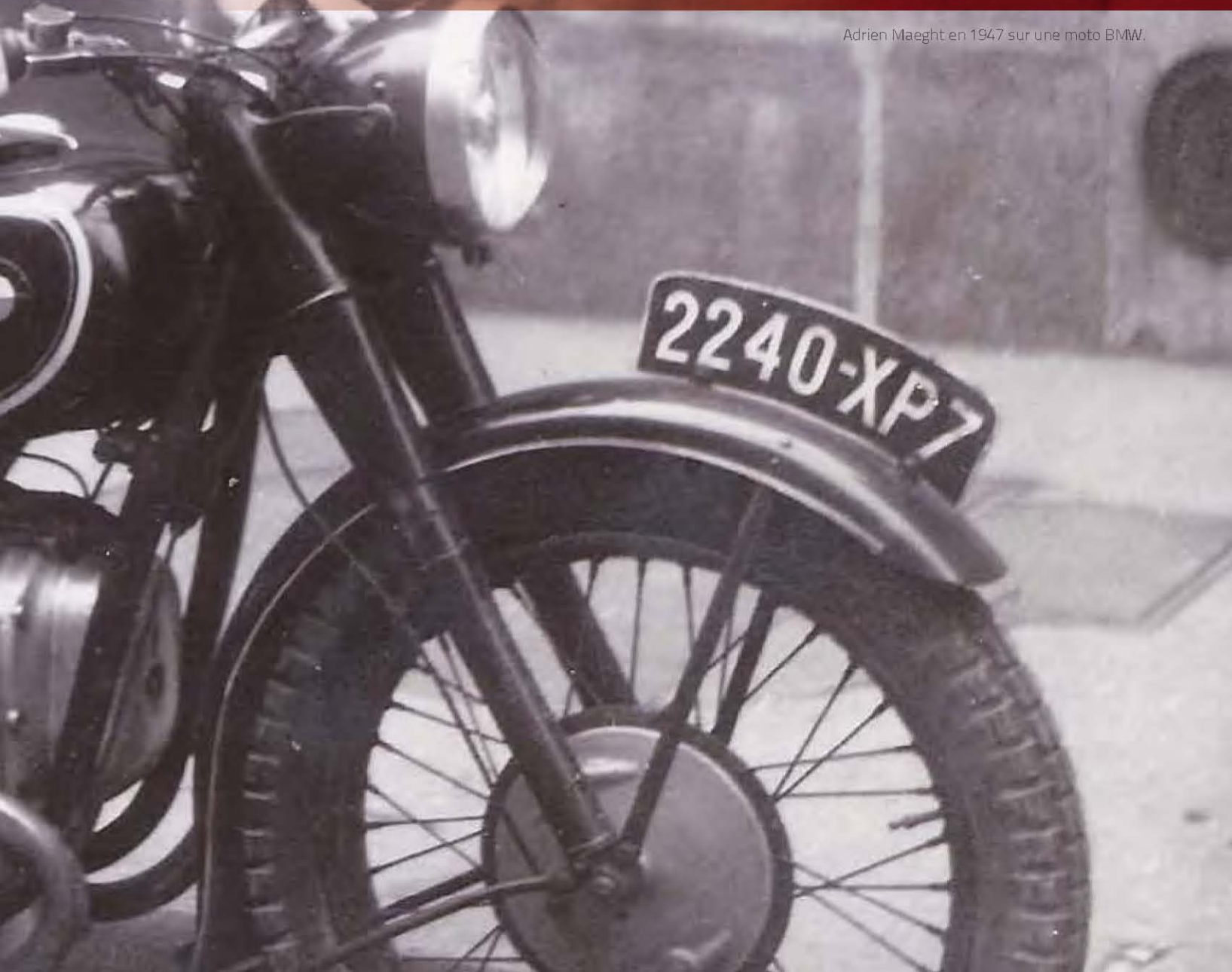
**ADRIEN
MAEGHT**

LE PATRIARCHE



À plus de 80 ans, Adrien Maeght a toujours les yeux qui brillent, quand il partage avec nous sa passion. Fils de Marguerite et d'Aimé Maeght, il a passé son enfance entouré des plus grands artistes modernes. En plus de l'amour pour l'art, il a hérité également de son père l'amour de l'automobile. Pilote de rallye dans sa jeunesse, il a dû abandonner la compétition et s'est mis à collectionner les voitures anciennes, pour vivre autrement sa passion. Très discret, Adrien Maeght n'avait jamais ouvert ses portes à la presse, mais nous avons eu le privilège de passer un moment unique avec lui. Cet homme parvient à transmettre sa passion pour l'art et pour l'automobile, avec une humilité déconcertante. Rencontre avec l'ami des artistes !

Adrien Maeght en 1947 sur une moto BMW.



ADRIEN MAEGHT

LE PATRIARCHE



CONTROLE
DE CHARLEROI

5^e TOUR DE BELGIQUE

STUDIO J. APPERT
AMIENS

Adrien Maeght en 1953 pendant le Tour de Belgique.

Quel a été votre premier contact avec l'automobile ?

Mon père a toujours aimé les belles voitures. Il faut dire que mon grand-père, qui est mort durant la guerre de 1914, était conducteur de locomotive dans le nord de la France. C'est donc héréditaire en quelque sorte, d'autant plus que j'ai toujours voulu faire de la mécanique. Mais mon premier véritable contact avec l'automobile a été vers l'âge de 14 ans, puisque j'avais appris à conduire au volant d'une Jeep Willys qui a été mise à disposition de mon père, qui était dans la résistance. D'ailleurs, cette Jeep a toujours été une voiture exceptionnelle pour moi. Ensuite, à l'âge de 16 ans, je me suis mis au modélisme. Ce sont des petites voitures avec des moteurs à essence, avec lesquelles je me suis beaucoup amusé, je l'avoue. Je me suis ensuite essayé à la motocyclette, avec un ami qui s'intéressait également à la mécanique, mais je n'ai pas fait de courses.

À quel âge avez-vous eu votre première voiture ?

À 18 ans, j'avais une camionnette Peugeot, mais c'est une année plus tard que j'ai eu ma première « vraie » voiture, que j'ai pu modifier. En effet, mon père avait acheté une Renault 4CV, qu'il a fini par me donner et avec un ami, nous l'avons gonflée pour qu'elle passe de ses 30 ch d'origine à 52 ch. C'était ma première voiture de compétition.

Avez-vous participé à des rallyes avec la 4CV ?

J'avais fait le premier Rallye de Loches en 1951, il était très célèbre à l'époque, en Touraine. J'avais même

réussi à finir premier, mais par un pur concours de circonstances. Après cela, j'ai commencé à enchaîner les rallyes, mais malheureusement, un drame a touché ma famille. En 1953, j'ai perdu mon frère qui avait 12 ans de moins que moi, victime d'une leucémie. Ayant eu un accident et fait 3 tonneaux lors de mon dernier rallye, ma mère, qui venait de perdre un fils, ne voulait pas en perdre un autre et me l'a clairement fait comprendre. Accédant à sa requête, j'ai donc arrêté les rallyes, bien qu'après j'ai participé à quelques-uns, comme la Mono1000 ou le rallye Rome-Liège, mais dans une moindre mesure. Mais le plus important à cette période est que j'ai pu garder les amis avec lesquels je courais, à l'instar d'Hernando Da Silva Ramos.

Comment avez-vous débuté dans l'art ?

C'est grâce à mon père. À la fin de la guerre de 14, il habitait à Hazebrouck près de Lille et comme il était orphelin de guerre, ses études lui ont été payées à Nîmes. Il a décidé d'étudier en vue d'obtenir un diplôme de dessinateur lithographe et c'est grâce à cela qu'il est entré dans une imprimerie à Cannes. C'est là d'ailleurs qu'il a rencontré ma mère, la fille d'un commerçant aisé, Marguerite Devaye, qu'il a épousée. En 1932, il a ouvert sa propre imprimerie, ARTE (Arts et Techniques graphiques). C'est à ce moment-là qu'il a rencontré Pierre Bonnard et à travers lui, Henri Matisse. Mes parents ont accueilli chez eux durant la 2e guerre mondiale des artistes venus se réfugier en zone libre, mais après l'arrestation de Jean Moulin,



Adrien Maeght avec sa Bugatti 37A de 1927.

ADRIEN MAEGHT LE PATRIARCHE

auquel ils étaient très liés, nous avons quitté Cannes pour Saint-Paul de Vence. Nous allions voir Matisse tous les jours. Après cela, encouragé par ses contacts, mon père a ouvert une galerie à Paris en octobre 1945, avec une exposition de Henri Matisse et c'est ainsi qu'il a démarré dans l'art. Avec ma mère, ils avaient une passion extraordinaire et ils ont accueilli les peintres les plus modernes de l'époque, à savoir Marc Chagall, Joan Miro, Pierre Bonnard, bien sûr et bien d'autres. C'est ainsi que mon père est devenu le plus grand marchand d'art au monde, alors que moi, j'ai d'abord intégré la galerie en tant que livreur et encadreur. 10 ans plus tard, j'avais ouvert ma propre galerie. Après la mort de mes parents, je me suis retrouvé avec des galeries partout dans le monde, à New York, Zurich, Barcelone, Paris et au Japon, avec 250 employés. La succession de mon père était compliquée, puisque j'avais une demi-sœur. Il a donc fallu que je vende quelques galeries. J'ai gardé l'imprimerie, mais quand on ne s'occupe pas d'une affaire, elle marche mal. Et puis, j'avais la fondation.

Parlez-nous un peu plus de la Fondation Maeght

Un mois après la mort de mon petit frère, mes parents étaient au fond du désespoir. Georges Braque était alors venu voir mon père, qui lui avait parlé de son envie de réaliser quelque chose qui dépasserait le commerce des arts. Braque lui a alors proposé de créer un endroit sans but lucratif et qui permettrait aux artistes d'exposer leurs sculptures et peintures dans les meilleures conditions possibles de lumière et d'espace. En se lançant dans la création de la Fondation Marguerite et Aimé Maeght, mes parents, ont pu en quelque sorte surmonter leur peine et j'ai pu les assister durant tout ce processus, qui a abouti à son inauguration en 1964. Aujourd'hui, 50 ans plus tard, elle est toujours aussi fidèle à son rôle principal, puisque c'est une vraie fondation n'appartenant à personne et n'ayant aucune subvention. Il y a un président élu, un directeur et un conseil d'administration, dans lequel siègent 3 représentants de l'État.

Comment avez-vous commencé à collectionner les voitures anciennes ?

En fait, je me suis tourné vers la voiture ancienne un peu par dépit, car je ne pouvais plus faire de course avec des voitures modernes. Auparavant, les voitures anciennes, on les jetait, on les cannibalisait et c'est là que j'ai commencé à en racheter. La première de ma collection a été une Ford T, que j'avais trouvée en 1956 à Saint-Paul de Vence, quand mon père avait ouvert sa grange. Il voulait la détruire, alors je l'ai récupérée.



Adrien Maeght en DELAGE D8 SS de 1930.





Au Musée personnel de MOUGINS.



Retour des 1000/1000 en 1954.

Il y avait peu de collectionneurs à l'époque. L'Hispano Suiza a été achetée au poids chez un casseur à 60 centimes d'euro le kilo (10 francs) en 1960. Il y a même quelqu'un qui m'avait dit un jour qu'il m'offrirait sa voiture si je lui achetais une batterie. En 1970, c'est la Bugatti 57 S qui est venue enrichir ma collection. J'en suis le 5e propriétaire, elle est notamment passée entre les mains du peintre Amédée Ozenfant, qui l'a lui-même achetée à André Derain, qui était un grand ami de Bugatti. Il a possédé 18 Bugatti, dont des prototypes de la 57 S. C'est une vraie voiture d'époque, qui a participé au Grand Prix de Lyon en 1924 et qui avait déjà commencé à prendre de la valeur quand je l'avais acquise, il y a plus de 40 ans maintenant. Mais ma préférée reste tout de même l'Alfa Romeo 6C de 1929, que j'avais trouvée chez un collectionneur en 1972. C'est même une vedette maintenant, elle vient de tourner dans un film de Woody Allen. Ma passion pour la voiture ancienne était telle que j'ai décidé de lancer le magazine L'Automobiliste en 1966, premier du genre en France, dans ma propre imprimerie à Paris. Vous savez, je n'aime pas la voiture andenne en particulier, j'aime la voiture en général. La voiture de sport, la voiture de luxe (la Rolls Royce, par excellence), la voiture populaire (la Citroën 2 CV) et les voitures militaires.

Est-ce que vous vous occupez vous-même de l'entretien de vos véhicules ?

Pour la restauration, j'aime bien m'en occuper moi-même, quand c'est simple. Sinon, je les envoie à des ateliers spécialisés, à l'instar du carrossier LeCoq, qui est un grand restaurateur de voitures anciennes. C'est

ADRIEN MAEGHT

LE PATRIARCHE

moi, d'ailleurs qui lui ai donné sa première voiture à restaurer.

Pour vous, y a-t-il une différence entre une œuvre d'art et une voiture ?

Une voiture est faite pour faire du bruit et pour qu'on se déplace avec, alors qu'une œuvre d'art, on ne peut que la contempler. Une voiture qui ne marche pas c'est absurde, cela ne sert à rien.

Quelles voitures aimeriez-vous acquérir pour votre collection ?

En vérité, j'ai déjà ce qui me plaît. J'aurais aimé avoir d'autres voitures, mais je suis satisfait de celles que j'ai déjà. Pour moi, les 3 plus belles sont l'Alfa Romeo 6C, la Bugatti 35 et l'Hispano Suiza de 1921. Les voitures modernes me tentent moins. Au quotidien, je roule en Citroën C6. Je suis fidèle à l'automobile française.

Regrettez-vous de vous être séparé de quelques-unes d'entre elles ?

Je regrette d'avoir vendu la Swimwagen dessinée par Porsche. Elles étaient introuvables et c'était la seule. C'est sur cette voiture qu'il a inventé le pont autobloquant à billes, mais le moteur était un peu léger (40 ch, un VW).

Vous avez organisé des courses de voitures anciennes, parlez-nous en

Quand j'ai organisé la première course de voitures anciennes en 1966, le mot d'ordre, c'était le spectacle. On voulait juste s'amuser. C'est comme quand on faisait les Mono 1000. Les 3 premiers étaient tirés au sort dans un chapeau. C'était un spectacle formidable, on se régala. Pour cette première, on s'était amusé et on s'était même mis d'accord sur qui allait finir aux premiers postes et cela a très bien marché. L'année suivante, j'avais fait la bêtise de prendre Rafael Pozoni un ancien des stop cars, qui s'était lancé dans les voitures anciennes. Il voulait faire une course organisée avec des points et un classement. Finalement, il y a eu 3 voitures cassées, un pilote qui a failli se faire tuer et un autre dont la voiture a pris feu et du coup, j'ai arrêté.

Avez-vous des anecdotes de courses à partager avec nos lecteurs ?

Une année, j'avais fait les Mille Miglia, avec la 375 MM. Je me suis régalé jusqu'à Rome, mais à un moment, ma voiture d'assistance ne me suivait plus. J'étais juste devant la voiture du colonel carabinier qui

fermait le rallye. En m'arrêtant à une station service, il est venu me demander pourquoi je ralentissais dans les villages, alors qu'il y avait des milliers de personnes tout le long. Il m'a proposé de mettre la sirène et j'ai parcouru plus de 300 km avec. J'ai rencontré Jean Sage à Rome, qui était avec un journaliste qui commentait la F1 et je lui ai prêté ma voiture pour faire le retour, alors que moi je le suivais avec la Rolls Royce de mon assistance. Il y avait par contre des conducteurs dangereux, particulièrement les Britanniques, qui n'étaient pas très sobres non plus et il y en a un qui m'a même doublé en 3e position dans un virage. Mais il paraît que depuis 2 ans maintenant, ils ont mis une voiture devant qu'il ne faut pas dépasser. Une année avec Jean Guichet, nous avons fait la Targa Florio en Sicile. C'était très beau. Guichet l'a faite 5 ou 6 fois et il a gagné à 2 reprises avec une Ferrari. Il était le chouchou d'Enzo Ferrari. C'est grâce à lui d'ailleurs que je l'ai rencontré plusieurs fois à Maranello. J'ai même eu l'occasion de déjeuner dans la cantine du Commandante.

Adrien Maeght et Ahmed Kseibati au côté de l'Hispano Suiza de 1921.



Désirez-vous conduire une étoile ?

De belles opportunités sur toute la gamme.

Conduire une étoile est un privilège, une source d'émotion et de plaisir ! Profitez de nos opportunités de fin d'année pour partir au volant de votre nouvelle Mercedes et bénéficier du meilleur de la technologie automobile à des conditions avantageuses...

www.mercedesbenz.ma

Nouvelle Classe C

dès **379 000** Dh

Jusqu'au 31 décembre



Mercedes-Benz

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90

Rabat : Avenue Hassan II, Lot Vita n°40 - 0537 79 97 99

Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • El Jadida - 0523 37 37 08 • Fès - 0535 74 83 72
Marrakech - 0524 42 01 47 • Meknès - 0535 52 52 41 • Safi - 0524 46 20 40
Tétouan - 0539 99 30 40





T35

LE PUR-SANG
DE MOLSHEIM

Considérée comme la plus mythique des Bugatti, la Type 35 est par excellence la voiture des Grand Prix des années vingt. Elle a intégré le cercle restreint des automobiles de légende, grâce à ses deux mille victoires en compétition. Pourtant, cette Bugatti n'est pas la plus puissante, mais son atout majeur réside dans son homogénéité d'ensemble et sa polyvalence. Ces qualités exceptionnelles ont donné naissance au mythe du pur-sang de Molsheim.







La cote de popularité de la Bugatti T35 tient avant tout à son châssis et à sa carrosserie, qui sont nouveaux. Ettore qui, jusque là, avait accordé si peu d'intérêt à l'esthétique de ses voitures de course, change d'avis en 1924.

Cette voiture légendaire fait ses débuts en 1924 au Grand Prix de l'ACF (Grand Prix de France), couru à Lyon. Une date dans l'histoire de Bugatti. Elle y fait sensation par la finesse et l'élégance de son dessin, malgré son aménagement intérieur biplace rendu obligatoire par le règlement des Grands Prix, qui prévoit la présence d'un mécanicien à bord. Pour la circonstance, six voitures ont été acheminées par la route, dont seuls cinq ont été engagées, mais la course s'avère être un échec à cause d'un problème de pneumatiques Dunlop. Ainsi, la première Bugatti Type 35 ne se classera que septième.

Ce tâtonnement de départ n'empêchera par la T35 de faire une exceptionnelle carrière sportive, comme en atteste un palmarès toujours inégalé, avec plus de deux mille victoires en compétition. Ainsi, elle remportera beaucoup de victoires entre 1924 et 1933 : cinq succès consécutifs à la Targa Florio de 1925 à 1929. Toutefois, l'année 1926 est celle de la consécration pour Bugatti, qui remporte son premier titre de champion du monde des constructeurs. En 1926, le championnat compte cinq Grands Prix : les 500 Miles d'Indianapolis, le Grand Prix de l'ACF (Grand Prix de France), le Grand Prix d'Europe à Saint-Sébastien, le Grand Prix de Grande-Bretagne et le Grand Prix d'Italie. Parmi ces épreuves, trois sont remportées par Bugatti. Le Français Jules Goux s'impose aux Grands Prix de France et d'Europe respectivement sur une Type 39 et une Type 39A, tandis que Meo Costantini remporte celui d'Italie sur une Type 35C. Après l'arrêt de sa production en 1930, la voiture continuera à arpenter les circuits, grâce à des pilotes amateurs comme Amédée Gordini, Maurice Trintignant ou Raymond Sommer.

La cote de popularité de la Bugatti T35 tient avant tout à son châssis et à sa carrosserie, qui sont nouveaux. Ettore qui, jusque là, avait accordé si peu d'intérêt à l'esthétique de ses voitures de course, change d'avis en 1924. Ainsi, la 35 surpasse toutes ses rivales, en l'occurrence Alfa-Roméo, Fiat et Sunbeam en finesse, en élégance et en qualité de présentation.

Esthétiquement, tout le monde s'extasie sur la nouvelle Bugatti de compétition, sur l'élégance, la finesse extrême de la voiture, dont la silhouette très pure étirait la fluidité, du ravissant radiateur en forme de fer à cheval jusqu'à la sublime pointe arrière. La T35 séduit par son soin du détail, à l'image du radiateur cerclé de chrome ou encore des biellettes de contrôle nickelées. Elle se distinguait également par ses célèbres roues en aluminium coulé, incluant le tambour de frein, une innovation considérable, qui apparaît pour la première fois sur une voiture de Grand Prix. Enfin, la Type 35 est également reconnaissable au saute-vent disposé uniquement devant le pilote, privant le mécanicien de toute protection au vent, ainsi qu'au carrossage positif important du train avant. Les passagers sont,



Esthétiquement, tout le monde s'extasie sur la nouvelle Bugatti de compétition, sur l'élégance, la finesse extrême de la voiture, dont la silhouette très pure étirait la fluidité, du ravissant radiateur en forme de fer à cheval jusqu'à la sublime pointe arrière.



Outre le succès sportif, la Bugatti Type 35 remporte également un franc succès commercial, en devenant la plate-forme d'une multitude d'autres modèles de course et de grand tourisme.

de surcroît, assis très haut et font face au tableau de bord en aluminium bouchonné et au volant en bois à quatre branches métalliques.

Par contre, le moteur est dérivé de la Type 30, avec une modification majeure toutefois : le huit cylindres atmosphérique de deux litres à simple arbre à cames en tête et trois soupapes par cylindre bénéficie d'un nouveau vilebrequin démontable à cinq paliers. L'embellage est monté sur roulements à billes et rouleaux. Cette technique permet de dépasser les 6.000 tr/mn, un niveau considérable à l'époque. La puissance ressort à 110 ch.

S'agissant des trains roulants, l'innovation est également de mise. Ainsi, l'essieu avant est constitué de tubes creux permettant de diminuer les masses non suspendues. Il est de plus traversé par les ressorts semi-elliptiques. Cet essieu creux est une véritable prouesse technologique, qui en dit long sur la maîtrise des fondeurs de Molsheim. Le châssis repose sur un empattement de 2,40 m et une voie avant de 120



m. Toutes ces caractéristiques techniques offrent un excellent comportement routier à la Type 35, malgré une garde au sol particulièrement élevée.

Outre le succès sportif, la Bugatti Type 35 remporte également un franc succès commercial, en devenant la plate-forme d'une multitude d'autres modèles de course et de grand tourisme. La Bugatti Type 35 sera déclinée en plusieurs et prestigieux modèles dérivés :

Type 35A : Apparue en mai 1925 sous l'appellation d'usine Course imitation 35A, et surnommée Tecla par le public (du nom d'une célèbre marque de bijoux d'imitation), c'était la Type 35 bon marché pour les amateurs. Vilebrequin sur trois paliers à roulements à billes et bielles sur paliers lisses, petites soupapes, allumage par distributeur, le moteur était très proche du Type 30 et bénéficiait d'une fiabilité et d'une simplicité d'entretien nettement supérieures. Il permettait d'accrocher la vitesse de 150Km/h. La Type 35 A était livrée avec un essieu avant plein et des roues à rayons, les roues en alliage de la T35 étant en option.



Ce modèle a été produit à 130 exemplaires, entre 1925 et 1929.

Type 35C : C'est une Type 35 avec l'adjonction d'un compresseur de type Roots, venant de la Type 36, dessiné par l'ingénieur Moglia qu'Ettore avait engagé, dérogeant ainsi à son habitude de tout concevoir lui-même. Ce compresseur augmente la puissance et surtout l'onctuosité du moteur, qui devient du coup plus souple et plus utilisable. Fort d'une puissance de 120ch, ce bloc permet une vitesse de 190 km/h. La

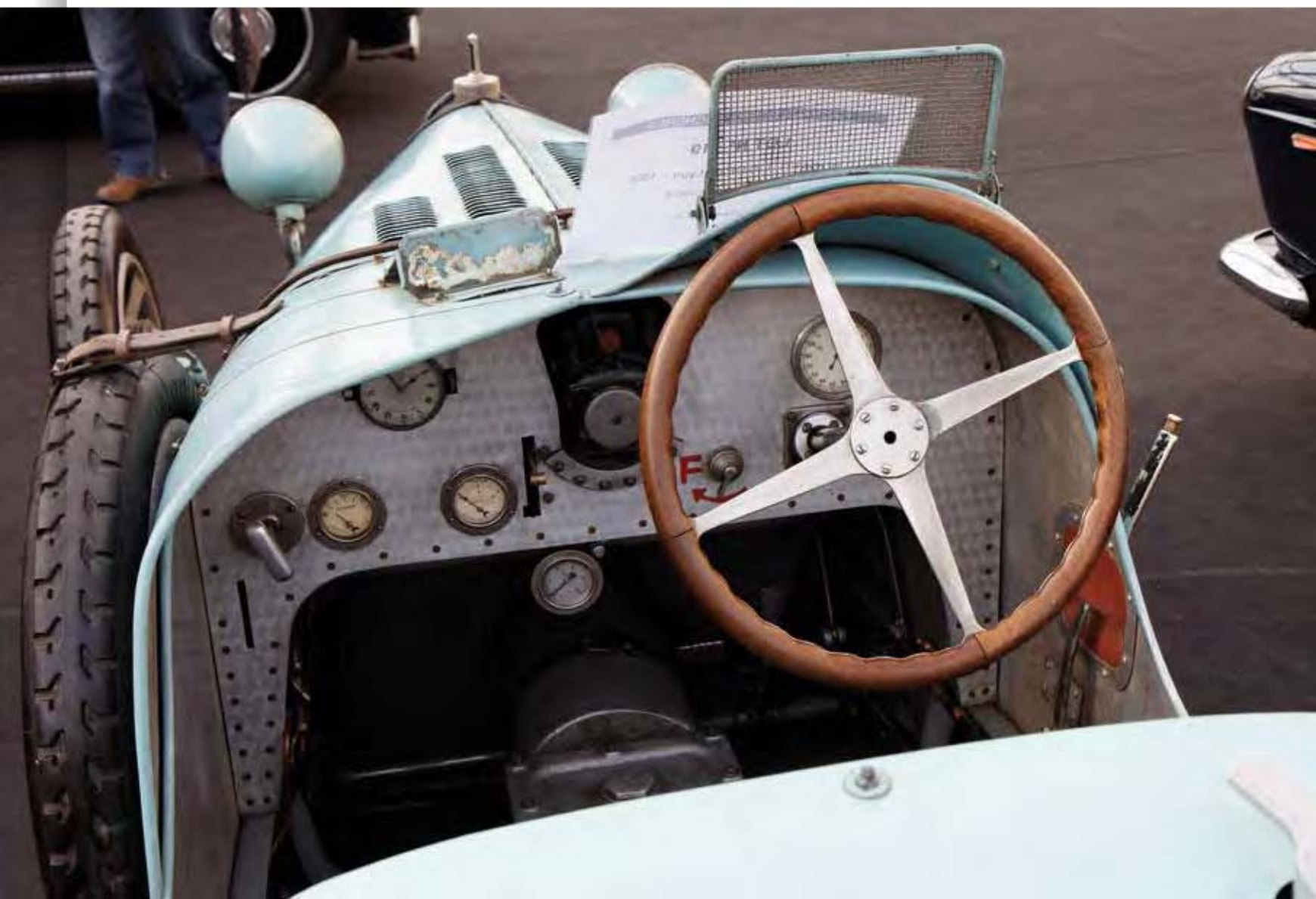
Type 35C offre ainsi selon Sports Car Market « le parfait équilibre entre puissance, poids et comportement ». Elle est généralement considérée comme la première Bugatti suralimentée, même si le compresseur Roots est testé en 1926 sur deux des dix exemplaires de la Type 39, dénommés pour l'occasion Type 39A. Pour beaucoup, la 35 C est la meilleure des Type 35. Elle a été produite à 45 exemplaires, de 1926 à 1931.

Type 35T : Au printemps 1926, Ettore Bugatti aligne au départ de la Targa Florio des Type 35, sans compresseur, dont la cylindrée est portée à 2 262 cm³, par augmentation de la course, qui passe de 88 à 100 mm et développent une puissance de 110ch. Ce modèle prend le nom de Type 35T, T pour Targa. Peu d'exemplaires seront construits, du fait de la limitation de cylindrée à deux litres dans les épreuves de Grand Prix. Treize voitures ont été fabriquées de 1926 à 1931.

Type 35B : Apparue début 1927, c'est une Type 35T avec l'adjonction du même compresseur que celui de la Type 35C. Dénommée officiellement Type 35TC, elle

gardera finalement l'appellation que lui avait donné le bureau d'études de Molsheim : Type 35B. Un peu plus puissante qu'une Type 35C (avec une puissance de 130ch), sa course plus longue l'handicape un peu lors des montées en régime, malgré une vitesse de plus de 190Km/h. Elle reste cependant la plus désirable aux yeux de nombreux fans de Bugatti ! Trente sept unités ont vu le jour, entre 1926 et 1931.

Au total, environ 340 Bugatti T35 seront construites jusqu'en 1930. Si cette voiture n'était pas la meilleure dans tous les domaines, elle a été la plus complète et la plus homogène. Cette qualité exceptionnelle a donné naissance au mythe du pur-sang de Molsheim. Aujourd'hui, la plus grande partie des Bugatti T35 qui circulent sont des répliques, reconstruites à l'identique. Forte d'un palmarès exceptionnel en compétition et d'une grande notoriété, et en dépit du grand nombre d'unités produites à l'époque, une véritable Bugatti Type 35 se négocie entre plusieurs centaines de milliers et plusieurs millions d'euros, selon les versions, leur état et leur authenticité.





POURQUOI CHOISIR LA LOCATION LONGUE DUREE **AVEC ARVAL ?**



Pour réduire le coût de votre flotte

La location longue durée avec Arval vous permet d'optimiser votre situation comptable et de planifier vos dépenses avec précision.



Pour gagner du temps

Externalisez les tâches et les formalités de négociation avec tous les tiers impliqués, et ne vous imposez plus les démarches administratives liées à la gestion d'une flotte.



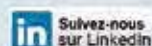
Pour externaliser les risques

De l'achat et la maintenance à la revente du véhicule : transférez les risques à Arval. Avec Arval, libérez-vous de l'impact des dépenses inattendues.



" Just Drive "

Bénéficiez des meilleures pratiques et du conseil d'expert d'Arval, améliorez la mobilité de vos conducteurs et restez concentrés sur l'essentiel : votre métier.



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

Just drive

arval.ma

Pour en savoir plus, contactez Arval Maroc : Arval Maroc, 1 Lotissement Taoufik, Zénith Millénium, Immeuble 3 / 4ème étage, 20190 Casablanca. www.arval.ma.

Motors

Actu événement

par Ahmed Kseibati

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

AWARDS



**CONCOURS
DE LA PLUS BELLE VOITURE
DE L'ANNÉE 2014
PAR CATÉGORIE**

LE 8 NOVEMBRE 2014 À MARRAKECH



TOUTES LES VOITURES PAR CATÉGORIE

CABRIOLETS

BMW Série 4

Malgré son toit rigide escamotable, la BMW Série 4 Cabriolet arrive brillamment à préserver la ligne séduisante du coupé, avec ses optiques étirées venant embrasser des naseaux chromés et ses prises d'air au niveau des ailes avant. La manœuvre de capotage/ décapotage qui réclame 20 secondes ne peut se faire à une vitesse supérieure à 18 km/h. Par rapport à la Série 3 cabriolet, le nouveau cru affiche un empattement plus long de 50 millimètres, ce qui permet d'offrir des places arrière plutôt accueillantes, même pour des adultes. Pour le reste, la Série 4 Cabriolet reprend la planche de bord des Série 3 et Série 4. Au chapitre mécanique, trois motorisations figurent au catalogue : le 2.0 diesel de 184 ch, le 2.8 essence de 245 ch et le 3.0 essence biturbo de 306 ch.



BMW Série 4



Maserati GranCabrio

Maserati GranCabrio

Malgré son toit rigide escamotable, la BMW Série 4 Cabriolet arrive brillamment à préserver la ligne séduisante du coupé, avec ses optiques étirées venant embrasser des naseaux chromés et ses prises d'air au niveau des ailes avant. La manœuvre de capotage/ décapotage qui réclame 20 secondes ne peut se faire à une vitesse supérieure à 18 km/h. Par rapport à la Série 3 cabriolet, le nouveau cru affiche un empattement plus long de 50 millimètres, ce qui permet d'offrir des places arrière plutôt accueillantes, même pour des adultes. Pour le reste, la Série 4 Cabriolet reprend la planche de bord des Série 3 et Série 4. Au chapitre mécanique, trois motorisations figurent au catalogue : le 2.0 diesel de 184 ch, le 2.8 essence de 245 ch et le 3.0 essence biturbo de 306 ch.



Mercedes SLK

Mercedes SLK

Malgré son toit rigide escamotable, la BMW Série 4 Cabriolet arrive brillamment à préserver la ligne séduisante du coupé, avec ses optiques étirées venant embrasser des naseaux chromés et ses prises d'air au niveau des ailes avant. La manœuvre de capotage/ décapotage qui réclame 20 secondes ne peut se faire à une vitesse supérieure à 18 km/h. Par rapport à la Série 3 cabriolet, le nouveau cru affiche un empattement plus long de 50 millimètres, ce qui permet d'offrir des places arrière plutôt accueillantes, même pour des adultes. Pour le reste, la Série 4 Cabriolet reprend la planche de bord des Série 3 et Série 4. Au chapitre mécanique, trois motorisations figurent au catalogue : le 2.0 diesel de 184 ch, le 2.8 essence de 245 ch et le 3.0 essence biturbo de 306 ch.



Porsche Boxster

Porsche Boxster

Malgré son toit rigide escamotable, la BMW Série 4 Cabriolet arrive brillamment à préserver la ligne séduisante du coupé, avec ses optiques étirées venant embrasser des naseaux chromés et ses prises d'air au niveau des ailes avant. La manœuvre de capotage/ décapotage qui réclame 20 secondes ne peut se faire à une vitesse supérieure à 18 km/h. Par rapport à la Série 3 cabriolet, le nouveau cru affiche un empattement plus long de 50 millimètres, ce qui permet d'offrir des places arrière plutôt accueillantes, même pour des adultes. Pour le reste, la Série 4 Cabriolet reprend la planche de bord des Série 3 et Série 4. Au chapitre mécanique, trois motorisations figurent au catalogue : le 2.0 diesel de 184 ch, le 2.8 essence de 245 ch et le 3.0 essence biturbo de 306 ch.



COUPÉS

Jaguar F-Type R Coupe

S'inspirant du concept CX-16 présenté en 2011, la Jaguar F-Type adopte le langage stylistique des dernières productions de Jaguar et notamment les phares acérés et la calandre béante. L'arrière, lui, se distingue par de jolis feux arrière à LED, s'étirant sur les côtés. En osmose avec le plumage, l'intérieur se distingue par la noblesse de ses matériaux et sa parfaite ergonomie. Au chapitre mécanique, la F-Type R coupé reprend directement la version optimisée à 550 ch, déjà vue sur les XKR-S, XFR-S et XJR. Résultat : le 0 à 100 km/h est désormais abattu en 4,2 s, alors que la vitesse maxi est toujours bridée à 300 km/h. Il est à noter que cette version très méchante dispose d'un nouveau différentiel électronique actif, afin d'être plus agile et exploitable à la limite.



Jaguar F-Type R Coupe

BMW Serie 6 Coupe

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



BMW Serie 6 Coupe

Maserati GT Coupe

S'il y a un modèle qui traduit le mieux les valeurs chères à la marque au trident c'est bel et bien le Gran Turismo Coupé. À la faveur d'un restylage subi en 2012, le bolide dans sa version « Sport » a bénéficié d'une cure de jeunesse, matérialisée par de nouveaux feux avant à LED, un pare-choc inspiré de celui de la MC Stradale et des optiques arrière fumées. Ce thème stylistique suggestif est aussi repris dans l'habitacle, avec une enjolivure en V sur toute la longueur du tableau de bord. En accord par son tempérament sportif, la GT bénéficie d'une caisse rigide, de suspensions à triangles superposés et d'une parfaite répartition du poids : 49% sur l'essieu avant et 51% sur l'essieu arrière. Mais le cœur de cette sportive demeure son V8 décliné en deux niveaux de puissance : un 4.2l crachant pas moins de 405 destriers et un 4.7 développant 450 ch.



Maserati GT Coupe



Ferrari 458 special

Ferrari 458 special

La Ferrari 458 Spéciale répond parfaitement à la description de voiture à vocation routière qui, sur circuit, se comporte exactement comme une vraie voiture de course. Encore une prouesse technologique, qui vient s'ajouter à d'autres, auxquelles le constructeur de Maranello nous a habitués. Ce qui la distingue de la 458 Italia, c'est d'abord quelques détails esthétiques qui sont essentiellement d'ordre aérodynamique, comme les volets mobiles à l'avant et à l'arrière. Profitant d'une boîte robotisée à double embrayage, dont les temps de passage ont encore été raccourcis, la Ferrari Spéciale tire pleinement parti du V8, qui passe à 605 ch. Avec un rapport poids/puissance de 2,3 kg/ch, les performances s'envolent avec des accélérations de 0 à 100 km/h et de 0 à 200 km/h en respectivement 3 s et 9,1 s. Tout simplement magique !!!



Mercedes E

Mercedes E

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

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



Porsche 911 Carrera

Porsche 911 Carrera

Modèle emblématique de la marque de Zuffenhausen, le nouvel opus de la 911 était très attendu, au point de créer le buzz avant même sa sortie. Esthétiquement, la silhouette reste aisément reconnaissable entre toutes. La partie arrière rend la 911 bien différente de la précédente, avec de petits blocs optiques nettement plus fins. Mécaniquement, la version de base étrenne un flat-six de 3,4 litres de cylindrée, dont la puissance est portée à 350 chevaux. Quant à la version « S », forte d'une plus grande cylindrée - 3,8 litres - elle revendique une puissance de 400 ch. Une boîte manuelle à sept vitesses ou une automatique PDK à double embrayage et à sept rapports viennent compléter le tout. Il y a lieu de noter enfin que ces deux versions existent en configuration quatre roues motrices.



BERLINE

Mercedes Classe C

Cœur de gamme de la firme à l'étoile, la Classe C est le modèle le plus vendu de Mercedes. Récemment dévoilée, la cinquième génération de ce best-seller prend indéniablement les airs supérieurs d'une limousine, en épousant les formes de la Classe S. Affichant des dimensions à la hausse, l'allemande n'en demeure pas moins plus légère que la quatrième génération, grâce à l'emploi massif d'aluminium. Côté équipement, la Classe C cinquième du nom offre une dotation riche, incluant toutes les technologies du concept Intelligent Drive. On peut citer parmi elles l'Attention Assist ou encore du Collision Prevention Assist Plus. Sous le capot de la berline à l'étoile, on retrouve des valeurs sûres, telles que les diesels 2 l de 136 ch et le 2.2 de 170 ch.



Mercedes Classe C

BMW Serie 3 Gran Turismo

Représentant un nouveau concept dans son segment, la nouvelle BMW Série 3 Gran Turismo associe les gènes sportifs et dynamiques de la berline à la fonctionnalité et à la polyvalence du modèle Touring. S'inscrivant dans le sillage des Séries 4 et 6 Gran Coupé, elle se caractérise par ses quatre portes à vitres sans cadre, une ligne de toit typée coupé, plongeant dans un galbe doux vers l'arrière et un grand hayon lui conférant sa personnalité affirmée au sein de la BMW Série 3. L'un des points forts de la Série 3 GT est son espace et son confort. En effet, avec un empattement accru de 11 cm par rapport à la Touring, elle offre un espace aux genoux identique à celui d'une Série 7. Côté motorisations, la Série 3 GT offre le choix entre la 318d et ses 143 ch et la 320d qui développe 184 ch. En essence, 3 blocs sont au catalogue, offrant des puissances allant de 184 ch à 306 ch.



BMW Serie 3 Gran Turismo

Jaguar XF

Élégante, originale, plaisante à conduire... la Jaguar XF possède des atouts qui la font sortir du lot. D'une part, son style lui confère une sacrée prestance, surtout ses phares au dessin aiguë, comme celui d'un félin prêt à bondir. L'habitacle, lui, se distingue par ses aspects high-tech et sa présentation chaleureuse. Et pour ne rien enlever à son charme, la dotation en équipements est ultra-complète, dès l'entrée de gamme. Côté tenue de route, la féline adopte un comportement irréprochable, parfaitement guidé par la direction et la transmission. Sous le capot, l'anglaise fait appel à deux blocs diesel : un 2.2 de 190 ch ainsi qu'un V6 3.0 L de 240ch. En essence, l'offre se limite à un 2.0 de 240 ch.



Jaguar XF



Audi A7

COUPÉS 4 PLACES

Audi A7

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



BMW Serie 4 Gran Coupe

BMW Serie 4 Gran Coupe

Malaxant les codes d'une GT avec ceux d'une berline, la BMW Série 4 Gran Coupé imite sa sœur la Série 6, à plus petite échelle. Ce Gran Coupé, avec ses surfaces vitrées sans encadrement et ses projecteurs 100 % à LED, présente une silhouette vraiment à part, aussi élancée qu'élégante. La présentation et l'ambiance intérieure soignées sont calquées sur le coupé Série 4 mais, pour la première fois, BMW introduit le programme de personnalisation Individual, réservé jusqu'ici à ses modèles de catégorie supérieure. À l'instar de ses sœurs, ce coupé 4 portes accède aux derniers raffinements en matière de connectivité et d'aide à la conduite. Quant aux motorisations, elles consistent en un diesel 2.0L de 284 ch et deux essence : 2.0L bi-turbo développant 245 ch et un 3.0L biturbo de 306 ch.



Mercedes CLS

Mercedes CLS

La pionnière dans le segment des coupés 4 places a fait des émules, qui ont amélioré leur copie au fil du temps, pour revenir dans la course. La Mercedes CLS se devait de subir une cure de rafraîchissement. Ainsi, la ligne sculpturale et élégante de la première génération est préservée, mais gagne néanmoins en agressivité. La face avant, pour sa part, rappelle vaguement celle de la Mercedes SLS AMG. Ce toilettage, en plus de ses vertus esthétiques, permet d'améliorer l'aérodynamisme, qui affiche un CX de 0,26 %. Au rayon moteurs, cette nouvelle génération propose des blocs performants et sobres. L'importateur Auto Nejma a retenu en diesel, le V6 3.0L de 265 ch et le 4 cylindres 2.2L de 240 ch. En essence, le V8 de 408 ch et le volcanique 6.3 AMG de 525 ch raviront les plus sportifs.



Porsche Panamera

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

LIMOUSINE

Lexus LS 600H

Porte-drapeau de la marque Lexus, la LS600 a toujours joué la discrétion côté style. La dernière génération de la limousine nipponne se démarque par rapport à cette tradition, en affichant une esthétique plus affirmée. Ainsi, la LS reprend la calandre béante des CT 200h et autres GS. Le museau semble mordre avidement le bitume et confère une personnalité assez agressive à la proue. Pour ajouter une touche technologique, Lexus utilise la technologie LED pour les feux avant, arrière et antibrouillard. Le comportement routier évolue également, grâce à une direction personnalisable et au Drive Mode Select, qui laisse le choix entre 5 modes de conduite. Sous le capot, la limousine cache une mécanique hybride : un V8 de 5 litres, à la puissance de 394 chevaux et un moteur électrique. Résultat : ce sont quelque 445 chevaux qui déboulent sur les quatre roues.

Jaguar XJ LWB

L'actuelle génération de la XJ revendique plus que jamais d'être la parfaite héritière d'une longue lignée de berlines sportives luxueuses de Jaguar. Esthétiquement, la nouvelle XJ rompt radicalement avec le classicisme de sa berline emblématique. En effet, la limousine anglaise affiche une robe élégante, mâtinée de sportivité, tout en préservant un style singulier face à la concurrence. Faisant écho au design externe, l'intérieur prend l'allure d'un salon roulant, enrubanné de cuir, bien fini et luxueusement équipé. Côté poids, la nouvelle XJ tire son épingle du jeu à la faveur d'une structure entièrement en aluminium riveté-collé, qui lui confère légèreté et dynamisme. Quant aux motorisations, l'anglaise s'appuie sur des blocs nobles, en totale adéquation avec son pedigree. Il s'agit en l'occurrence du V6 3 l diesel développant 275 ch et du 8 cylindres 5 l offrant 510 ch.



Porsche Panamera



Lexus LS 600H



Jaguar XJ LWB



Maserati Quattroporte

Maserati Quattroporte

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



BMW Serie 7

BMW Serie 7

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



Audi A8

Audi A8

Le porte-étendard de la marque aux anneaux a repris des couleurs après son léger restylage. En effet, il était temps pour l'Audi A8 de passer sous le scalpel, afin de rajeunir ses traits. L'actuel opus arbore une esthétique qui ne tranche pas fondamentalement avec les habitudes d'Audi. Les feux arrière à diode, la calandre Single Frame, un peu plus arrondie, plus épurée et moins agressive, sont là pour le rappeler. Le style de l'habitacle reflète le même conservatisme, même si les lignes ont gagné en fluidité. Dans la foulée, la limousine perd un peu plus de kilos à la faveur d'une construction allégée par le recours massif à l'aluminium. Au chapitre mécanique, l'Audi A8 recourt aux services d'un V8 essence de 372 ch et de deux diesels : un V8 4.2 TDI de 350 ch et un V6 3.0 TDI, qui se contente lui de 250 ch.



4x4

Range Rover Sport

Le nouveau Range Rover Sport profite d'un look plus moderne, qui n'est pas sans rappeler celui de l'Evoque, le petit frère qui cartonne. On y retrouve les feux effilés, une chute de pavillon prononcée, un béquet et des bas de caisse. Voilà qui devrait plaire à une clientèle qui apprécie l'allure embourgeoisée du SUV anglais. L'allongement du modèle d'une génération à l'autre (+6cm) a permis d'améliorer logiquement l'habitabilité aux places arrière et surtout d'offrir deux places supplémentaires, via des strapontins. Revu de fond en comble, le Range Sport se présente désormais avec les soubassements du Range, son aîné et notamment la structure monocoque tout en aluminium. Le métal précieux a permis d'alléger en moyenne la masse de 420 kg. Pour mouvoir l'engin, Range Rover s'appuie sur deux blocs : le V6 diesel de 245 ch et le V8 essence de 510 ch.



Range Rover Sport

Porsche Cayenne

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



Porsche Cayenne

BMW X4

Capitalisant sur le succès du X6, le SUV coupé sportif de la gamme, le X4 allie le design séduisant de la Série 4 au côté pratique du X3. Esthétiquement, on retrouve les codes de style qui ont fait le succès du X6, comme la chute de pavillon, les épaules larges et les énormes jantes. Ce look résolument sportif peut être renforcé via la ligne de finition M Sport et les options proposées par le constructeur. Ce look sportif est moins prononcé dans l'habitacle, à la finition soignée, repris quasi intégralement du X3. Truffé de technologies, essentiellement dédiées à la conduite, le X4 profite d'un équipement high tech digne du segment supérieur. Basé sur une plateforme du X3, le coupé allemand offre un excellent compromis entre confort et sportivité. Au rayon moteurs, le SUV munichois offre une large palette de blocs, allant du 2 l essence de 184 ch, au surpuissant 6 cylindres diesel, qui développe 313 ch.



BMW X4



Volvo XC60 Xenium

Volvo XC60 Xenium

Cinq ans après ses débuts, le Volvo XC60 est passé par la case restylage pour avoir un nouveau souffle. Plus séduisant, le suédois affiche une personnalité plus affirmée. Entre sa calandre élargie, ses phares redessinés à l'avant et ses sorties d'échappement rectangulaires à l'arrière, il gagne en dynamisme. La touche premium scandinave n'est pas en reste avec une noria de chromes aux quatre coins de la carrosserie. L'intérieur aussi a eu le droit à de très légères retouches. L'instrumentation digitale inaugurée sur la V40 fait ainsi son apparition tout comme le nouveau système de divertissement Sensus Connect. L'équipement, pour sa part, s'avère riche et carrément luxueux sur la finition la plus chic Xénium. Au chapitre mécanique, le XC60 offre une large palette de blocs diesel, allant de 136 à 215 ch.



Mercedes ML

Mercedes ML

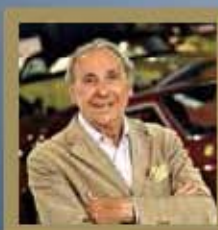
Se démarquant par rapport à l'ancienne génération, l'actuel ML avance une ligne plus virile, surtout à l'avant. Cela se traduit par une impressionnante grille de calandre recevant un blason surdimensionné, des optiques avant plus effilées et des feux de jour à LED intégrés au boudier. L'habitabilité est également un de ses atouts, grâce à un empattement en net progrès. L'habitacle, pour sa part, enregistre une hausse notable de la qualité perçue et un enrichissement des équipements de confort. Au chapitre mécanique, le baroudeur stuttgartois s'appuie sur une large palette de motorisations, mais son fer de lance demeure le 250 BlueTEC de 204 ch, qui met toutes les chances de son côté, avec ses 158 g de CO₂/km et ses 6 l/100 km.

LES INVITÉS D'HONNEUR



HENRI PESCAROLO

Quadruple champion du monde des 24 h du Mans, 33 participations en temps que pilote et patron de l'écurie Pescarolo Team depuis 2000.



HERVÉ POULAIN

Pilote des 24 h du Mans, expert en automobile classic, commissaire priseur.



LORENZO RAMACIOTTI
Patron du design du groupe
Fiat. Ex-Patron du Design de
Pininfarina.



YANNICK DALMAS
4 fois champion du monde des
24 h du Mans.

LE JURY GDM AWARDS



KAMIL EL KHOLTI
Ancien pilote et collectionneur



ALI IDRISSE
Collectionneur de voitures.



OMAR BEKKARI
Collectionneur de voitures
classiques



GILBERT GUZZO
Père de la Ménéra, première
voiture marocaine néo-rétro.



AZIZ LAMGHARI
Architecte et Collectionneur de
voitures.



HERVÉ ARNONE-DEMOY
Collectionneur de voitures



JALIL BENNANI
Journaliste automobile depuis
2001.
Les inspirations Éco.



HICHAM SMIYEJ
Journaliste automobile depuis
1995.
La Revue Automobile.



AKISRA MOHAMED
Journaliste automobile depuis
2005. Le Matin du Sahara.



MOULAY AHMED EL BELGHITI
Journaliste depuis 2005
L'Economiste.

par Lina Mouafak

HONDA VFR 800 F 2014

Plus dynamique, plus fine et plus légère, la légendaire VFR800F a été totalement modernisée ! Moteur VTEC, nouvelle fourche, nouveau bras oscillant Pro-Arm et nouvelles jantes garantissent un comportement à la fois dynamique et sportif. Elle conserve ses qualités de GT, grâce à la richesse de ses équipements de série : système anti-patinage (TCS), poignées chauffantes, selle réglable, bloc optique à LED. La nouvelle VFR800F est une machine contemporaine, qui perpétue l'esprit des générations VFR.

Drapée de rouge vif, la nouvelle Honda VFR 800 F rappelle sensiblement la première VFR 800 Fi, avec le retour de l'échappement en position basse et un double optique abandonnant les lentilles multiples. Les fans des anciennes générations s'en féliciteront. Les pièces sont magnifiques, l'intégration des câbles impeccable, les joints soignés... bref, c'est du haut de gamme, rigoureusement fini. Sur ce millésime 2014, il est possible d'ajuster l'assise sur deux niveaux (789/809 mm), tandis que la selle a été retravaillée pour faciliter l'accès au gabarit moyen. Les demi-guidons sont plus rapprochés et légèrement relevés, pour diminuer l'appui sur les poignets.

Malgré ces changements, la position typée sport-GT perdure : le buste bascule toujours vers l'avant, pour saisir les demi-guidons, les jambes sont peu pliées, l'ergonomie générale est sportive, sans plus.

Le tableau de bord est magnifique et complet, les commandes très bien finies.

Les vitesses passent sans encombre, sans perturber ni la transmission, ni la stabilité du châssis.

À bas régime, la moitié des soupapes de chaque cylindre fonctionne, tandis qu'à haut régime, toutes les soupapes entrent en action, via un système hydraulique à gestion électronique. Pour 2014, le VTEC voit son déclenchement adouci et accompagné d'un travail global sur l'allumage et la boîte à air. Le résultat en est que la transition de huit à seize soupapes est beaucoup plus transparente, réduisant nettement

l'effet « turbo », parfois reproché à la première génération du système.

On retrouve le caractère rond et très vif du bloc V4 à mi et haut régime, la poussée rappelant celle du bloc de la VFR 800 Fi. Le VTEC se déclenche toujours à 6.900 tr/min à l'accélération - mais la phase de transition semble avoir été reculée, à cause de la résonance de la boîte à air qui ouvre tous ses clapets à 8.000 tr/min.





Malgré tous ces cycles de fonctionnement, le « nouveau » V4 Honda semble plus linéaire, disponible et toujours volontaire à tout instant. L'agrément est en hausse, notamment dans les allures courantes. En sixième sur autoroute, à 130 km/h, le moteur tourne à 5.500 tr/min environ, loin du déclenchement du VTEC. Avec le bon timing de pilotage, on découvre une rigueur de très haut niveau : tenue de cap en ligne irréprochable,

stabilité sur l'angle qui semble imperturbable et une précision de train avant du meilleur niveau. Les 239 kg dévoilent un bel équilibre !

Bref, c'est une institution dans la catégorie sport GT et une vitrine pour Honda, une nouvelle évolution plus que réussie, pour une moto incarnant à elle seule le genre sport GT depuis 1986 ! C'est une longévité record pour une moto de référence, dont Honda estime que près de 75.000 exemplaires circuleraient en Europe.



VACHERON CONSTANTIN

L'empreinte du dragon

La marque rend hommage aux différents métiers d'art au travers de sa collection éponyme. Gravure, sertissage, émaillage, guillochage expriment l'étendue d'un riche savoir-faire artisanal, perpétué par la Manufacture genevoise depuis plus de 250 ans. Le boîtier, en or 18 carats, la lunette et les cornes de la Traditionnelle Calibre 2253, l'empreinte du dragon, ont été entièrement gravés à la main par un maître graveur, figurant parmi les plus chevronnés de sa génération. Il a en effet été consacré « Meilleur ouvrier de France » en 2011.

Si la collection « Métiers d'Art » de Vacheron Constantin déploie avec prestance une lignée de montres dignes des plus grandes œuvres de maîtres, le savoir-faire de la manufacture dans le domaine des artisanats de haute volée se révèle en notes délicates au fil de toute sa gamme de garde-temps. Réalisé pour la première fois sur une Grande Complication de la collection Traditionnelle, l'art minutieux et raffiné de la gravure s'invite sur le boîtier en or rose. Fruit d'une étroite collaboration entre les designers de Vacheron Constantin et cet artisan talentueux ayant rejoint la Maison pour y exprimer pleinement son talent, le motif en forme d'écailles de dragon symbolise l'empereur et le pouvoir en Asie. Outre une esthétique visuellement forte, la géométrie remarquable d'une écaille de dragon engendre de nombreux défis à chaque étape de la gravure. La gravure est réalisée entièrement à la main, à même le boîtier déjà assemblé, sans décalque ni tracé laser de référence et à une profondeur considérable de 4/10e de millimètre. Ce travail d'orfèvre requiert jusqu'à 70 heures de patient labeur. Exclusif par essence, le boîtier porte la mention «

Pièce Unique » gravée au dos de la Traditionnelle Calibre 2253, L'empreinte du dragon.

Pour mettre en scène ce métier d'art ancestral qu'est la gravure, Vacheron Constantin a choisi un modèle à hautes complications dans sa collection Traditionnelle. Entièrement développé et fabriqué en interne, ce garde-temps dispose, en plus d'un tourbillon, de complications liées au mouvement de la Terre dans l'espace : un quantième perpétuel, une équation du temps, ainsi que l'indication des heures de lever et de coucher du soleil. Fruit de plusieurs milliers d'heures de développement, ce chef-d'œuvre horloger bénéficie d'une époustouflante réserve de marche de 14 jours. Le Calibre 2253 mesure 9,60 mm d'épaisseur seulement et comporte 457 composants. La complexité de ce garde-temps n'a d'égale que le raffinement de ses finitions : boîtier en or 18 carats de 44 mm de diamètre, cadran opalin argenté orné d'index appliques en or 18 carats et boucle déployante en forme de demi-croix de Malte en or rose.



VULCAIN

TROPHY

Sous l'impulsion de cinq passionnés de voile et de multicoques, la classe Décision 35 a été mise sur pied en 2004. Dès 2010, le nombre de bateaux a atteint un maximum de douze catamarans. Cette nouvelle monotypie a attiré au fil des années les marins les plus prestigieux du globe.





Le championnat des Décision 35, aujourd'hui baptisé Vulcain Trophy, est né en 2004. Il portait alors le nom de Challenge Ferrier Lullin, auquel a succédé le Challenge Julius Baer. Ce championnat s'inscrit dans la continuité d'une véritable tradition régionale en matière de multicoques de compétition, qui remonte aux années 1980. Avant l'arrivée du Décision 35, la flotte des multicoques lémaniques a été précédée par la catégorie reine des « Formule 40 », composée de prototypes innovants continuellement développés par des personnalités ingénieuses et passionnées. En 2011, le Vulcain Trophy innove en déplaçant ses oiseaux du Lac en Méditerranée. Les D35 ont couru la fin de saison dans le Sud de la France, avec un Grand Prix qui s'est déroulé à Beaulieu-sur-Mer et un Grand Prix à Antibes. L'expérience s'est avérée très positive pour ces machines, qui ont apprécié le contact avec l'eau salée !

Conçu par le bureau d'architectes Sebschmidt en 2004, le D35 est un bateau exclusivement destiné à la compétition et son maniement est particulièrement exigeant. C'est un multicoque qui a été spécifiquement conçu pour des conditions de vent légères, prédominantes sur le Lac Léman. Il est doté d'un rapport poids / puissance exceptionnel. D'une longueur de 35 pieds (10,81 mètres), pour une hauteur de mât de plus de 20 mètres, le D35 est un bateau qui réunit de grandes qualités technologiques. La coque en carbone pré-imprégné, inférieure à un millimètre d'épaisseur, en est une parfaite illustration.

Sa structure présente une vraie particularité : le bateau est composé de trois coques, mais seules deux d'entre elles sont des flotteurs. La coque centrale, en effet, sert d'élément structurel rigidifiant et absorbe les contraintes de la structure et

du gréement. À la fois légère et performante, cette solution permet une excellente aérodynamique. Doté de plus de 160 mètres carrés de surface de voile au près, le D35 peut atteindre une vitesse de 30 nœuds, soit environ 50 km/heure.

Le circuit organisé par l'Association des Multicoques de Compétition combine deux formats de courses : d'une part, les régates classiques du Léman, la Genève-Rolle-Genève et le fameux Bol d'Or Mirabaud, d'autre part cinq Grands Prix, exclusivement réservés aux Décision 35, à l'occasion desquels les équipes s'affrontent sur une succession de manches relativement courtes, d'une durée de 25 à 30 minutes chacune.

Les équipes naviguent sur des bateaux strictement identiques, les multicoques D35, des bateaux alliant performance et haute technologie. Cette exigence dite de monotypie permet ainsi aux navigateurs de se battre à armes égales et de mettre en valeur leur savoir-faire et leur adresse.

Les équipes engagées comptent parmi les meilleurs spécialistes de la régate lémanique, ainsi que des skippers et navigateurs de renommée internationale. Cette combinaison entre un ancrage local et la présence d'équipes du plus haut niveau mondial confère au Vulcain Trophy un caractère unique au monde. De grands noms de la voile internationale tels que Russell Coutts, Alain Gautier et Franck Cammas ont écrit certaines des plus belles pages de l'histoire du circuit.

Conçu par
le bureau
d'architectes
Sebschmidt en
2004, le D35
est un bateau
exclusivement
destiné à la
compétition et son
maniement est
particulièrement
exigeant.

COHIBA

2008 Sublimes EL

Introduit en 2004 dans la marque Cohiba, ce cigare est revenu majestueusement en 2008, comme l'un des plus populaires et sublimes Habanos sur le marché. La construction du Montecristo Sublimes LE 2008 est caractérisée par une taille d'anneau de 54 millimètres et une longueur de 164 centimètres, ce qui lui confère une apparence relativement importante. Ce cigare présente un arôme à crème avec une saveur épicée lorsqu'il touche le bout de la langue. Comme pour tous les cigares cubains, il y a un mélange de saveurs de café boisé, de cacao et de notes grillées, accompagnées d'une épaisse fumée belle et gratifiante. Il s'agit d'une marque de cigare forte, pour les grands amateurs.

À cru, les saveurs sont légères et peu persistantes, avec une perception très aérée. Au premier abord, les saveurs sont assez florales et très poivrées.



Visuellement, la présentation du Montecristo El 2008 Sublimes est bonne ! La cape de couleur Colorado/ maduro est bien ajustée, sans faux plis, d'un aspect brillant. À peine 12,8 grammes, très étonnant en comparaison avec un cigare équivalent en taille comme le Romeo y Julieta EL de 2013, qui annonce 16,9 grammes. Ce cigare est tout de même parfaitement humidifié et d'une belle souplesse. Au nez, les senteurs alimentent discrètement le plaisir par de subtiles notes de boisé, de brioché léger.

À cru, les saveurs sont légères et peu persistantes, avec une perception très aérée. Au premier abord, les saveurs sont assez florales et très poivrées.

Timide et onctueux, ce cigare diffuse des notes séduisantes de chocolat et de fenouil, avec un petit côté anisé. La première partie crémeuse et agréable,

plaît aux amateurs de cigares plutôt vaporeux.

Au deuxième tiers, on a une vitole qui prend réellement son envol, beaucoup de complexité, avec toujours la même douceur. Le tirage est parfait et dégage des notes d'agrumes (pamplemousse) et un côté ample au milieu d'arômes qui tendent vers le cuir. La puissance par contre commence à se faire sentir, la fumée est rassasiante et le cigare se destine clairement à des amateurs avertis et plutôt en fin de repas.

Le troisième tiers est nettement plus puissant. Généreux dans sa combustion, le cigare offre en bouche de riches arômes boisés et épicés. La vitole évolue rapidement vers des parfums de miel et de fruits, très séduisants par leurs opulences. C'est un très beau cigare, à déguster lentement, pour en apprécier toute la subtilité.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

AUTODROMO HERMANOS RODRIGUEZ

L'autódromo Hermanos Rodríguez (AHR), ou en français l'autodrome des frères Rodríguez, se trouve à Mexico, dans le parc public Magdalena Mixhuca, au nord-est de la capitale, à quelques kilomètres de l'aéroport international Benito Juárez.

Il s'agit d'un circuit de 4,43 km, fondé en 1962 et portant ce nom en hommage aux frères Ricardo et Pedro Rodríguez, deux célèbres Mexicains décédés la même année sur circuit.





Construit en 1962, le circuit accueille cette année-là son premier Grand Prix de Formule 1, en tant que course hors-championnat. L'année suivante, le Grand Prix automobile du Mexique intègre le calendrier du championnat du monde et jusqu'en 1970, environ 200.000 fans avaient assisté au Grand Prix du Mexique. Malgré sa popularité, la course n'a pas été maintenue dans le calendrier par les organisateurs, qui avaient du mal à gérer l'afflux de spectateurs généré par l'évènement.

Le circuit a été alors rénové et en 1986, le GP du Mexique a fait son grand retour. Bien qu'il ait la préférence des pilotes, ce circuit vieillissant n'était plus adapté à la F1

moderne et a de nouveau été retiré du calendrier en 1993.

Le circuit a une surface très bosselée, principalement du fait que Mexico se trouve sur une région géologiquement active. En outre, avec une altitude de 2.285 mètres, l'air est plus difficile à aspirer, à la fois pour les pilotes et pour leurs voitures. Le dernier virage (la peraltada) est très rapide et précède la longue ligne droite de départ/arrivée et, par conséquent, rappelle Monza. Mais contrairement à la courbe Parabolica du circuit de Monza, la courbe peraltada est légèrement inclinée, permettant aux voitures de prendre encore plus de vitesse.

Le circuit est la propriété de la ville, mais est





actuellement exploité en concession par la Corporación Interamericana de Entretenimiento, par le biais d'OCESA, l'une de ses filiales. Le circuit est loué à des organisateurs de courses, à des clubs automobiles et à des clients privés.

En 2005, la NASCAR Nationwide Series débarque à l'Autódromo Hermanos Rodríguez et une chicane est créée dans la ligne droite principale pour ralentir les voitures. Un nouveau virage est construit entre le virage n°3 et l'Ese del Lago, afin de contourner ce dernier. En 2007, la chicane est supprimée dans la ligne droite pour accroître les possibilités de dépassement au premier virage.

Bonne nouvelle pour le circuit ! Après des années

de négociations entre la CIE et la FOM, c'est enfin officiel. 23 ans après, la F1, catégorie reine retournera à l'Autódromo Hermanos Rodríguez, mais il est évident qu'il nécessitera une rénovation. Au total l'investissement sera de 72 million de dollars, en provenance de fonds publics et privés. La reconstruction sera dirigée par le fameux architecte Hermann Tilke.

En plus de la réforme des boxes et de la retouche de l'asphalte, des stands seront créés pour accueillir les milliers de visiteurs attendus durant le Grand Prix. Le paddock sera également modernisé sur une durée d'une année.



par Antoine Delmas

Juan Carlos Ferrigno

1960 (Argentine)

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

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





Gentlemen DRIVERS



MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



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

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE PRESENTE

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

AWARDS



CONCOURS DE LA PLUS BELLE VOITURE DE L'ANNÉE 2014

AU ROYAL MANSOUR MARRAKECH

8 NOVEMBRE 2014



ROYAL MANSOUR
MARRAKECH

PURE ALFA ROMEO.



ALFA ROMEO 4C.

PURE TECHNOLOGY, PURE STYLE, PURE PLEASURE.