30 DH

AVRIL 2015 - NUMÉRO 52

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

SÉBASTIEN LOEB

LE SURDOUÉ

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

Attijariwafa bank société anonyme au capital de 2 035 272 260 DH - Siège social : 2, boulevard Moulay Youssef, Casablanca. Agréée en qualité d'établissement de crédit par arrêté du ministre des finances et de la privatisation n° 2269-03 du 22 décembre 2003 tel que modifié et complété - RC 333.

klem
Oulmès
Rafraîchit vos sens.
Oulmès
Sa pétillance unique, son goût inoubliable, ainsi que la force de ses bulles ont contribué à forger le caractère authentique d'une eau minérale naturellement gazeuse devenue légendaire. D'une génération à l'autre, Oulmès, la plus pétillante des eaux continue de surprendre par les sensations qu'elle procure. Oulmès offre une expérience gustative des plus intenses et un rafraîchissement des sens renouvelé à chaque gorgée, idéal pour combler vos papilles et étancher votre soif de sensations.

Jeep, avec

EXPO MILANO 2015

jeep.ma

NEW JEEP® RENEGADE
REJOIGNEZ L'HYMNE À LA LIBERTÉ

Jeep, is a registered trademark of FCA US LLC

DÉCOUVREZ LE NOUVEAU JEEP® RENEGADE

Avec sa technologie de pointe et de sophistication, le nouveau Jeep® Renegade dévoile une attitude audacieuse qui marque les esprits.

D'allure et de proportions conquérantes, il s'impose par son esprit non conformiste et une fraîcheur qui rompt avec la routine. Que ça soit en ville ou sur les pistes, le Jeep® Renegade vous procurera des sensations nouvelles et inattendues.

Nouveau Jeep® Renegade. Rejoignez l'hymne à la liberté !

/ JeepMaroc

Jeep®

CASABLANCA : JEEMEO CARS : BD. DE LA CORNICHE (AÏN DIAB) TÉL.: 05 20 39 72 37 / ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI TÉL.: 0522 77 83 90. **ITALCAR SIDI MAAROUF** : MANDARONA 300, LOT 9 ROUTE SIDI MAÂROUF - TÉL.: 05 22 78 60 02.**EL JADIDA** : JORF LASFAR AUTOMOBILE – IMMEUBLE ABOUEL FARAJ, ROUTE DE MARRAKECH – TÉL.: 05 23 34 05 32.**AGADIR** : FENIE BROSSETTE - ROND-POINT 40 N° 46, DCHEIRA ELJIHADIYA TÉL.: 05 28 32 25 81 / 82.

Édito

Ahmed Kseibati

En l'espace de 4 ans et 4 mois, nous avons passé en revue les plus grosses pointures du monde de l'automobile, qu'ils soient collectionneurs, designers, constructeurs ou pilotes.

Ce mois-ci, nous mettons en couverture un des plus grands pilotes de tous les temps, un pilote que tous ses congénères respectent et envient, pour ses capacités et qualités de pilotage sur tous types de routes, pistes ou circuits.

Oui, messieurs, Sébastien Loeb est de la trempe des pilotes d'exception et il faut compter plusieurs générations pour que quelqu'un comme lui sorte du lot.

Si la F1 a connu Michael Schumacher et les 24 h du Mans Tom Kristensen, eh bien, le championnat des rallyes connaît le surdoué Sébastien Loeb,

Vous trouverez dans ce numéro de votre magazine un entretien détaillé qui a duré plus de 40 minutes, avec cet homme hors du commun.

Bonne lecture, Gentlemen.

Sociabilité raffinée de femmes et hommes de lettres et de goût,
revendiquant l'héritage des salons londoniens du XVIII siècle...

LUXE RADIO LES SALONS
Prochainement à Casablanca

Sommaire

8 Motors

8/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
14/18 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
16/26 **ActuEvenement** Rallye Classic 2015 par Amal Razine
28/31 **AutoConcept** Bentley EXP 10 Concept par Youssef Bennour
32/36 **AutoException** Lamborghini Aventador LP750/4 SV par Youssef Bennour
38/43 **AutoException** Mercedes s Coupé 65 AMG par Youssef Bennour
44/48 **AutoException** Dodge Viper SRT GTS par Amal Razine
50/54 **AutoException** BMW X6 M par Amal Razine
56/60 **AutoException** Volvo XC 90 par Youssef Bennour
62/66 **AutoException** Kia Sorento par Amal Razine
68/73 **AutoException** Audi S7 par Amal Razine

74>83 **Entretien du mois** **Sébastien LOEB**
Le surdoué par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

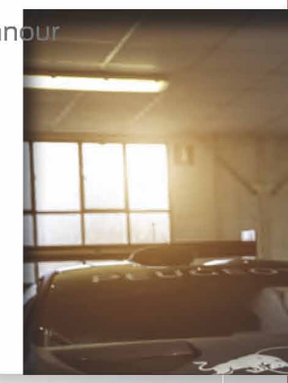
84/91 **AutoLégende** Ford GT40 : L'arme anti-Ferrari par Youssef Bennour
92/93 **MotoException** KAwasaki H2R par Lina Mouafak

94 L'Homme

94/95 **Montres** Hublot : Big Bang Unico Full Magic Gold par Lina Mouafak
96/97 **Hôtel & Resort** Palais Mehdi Restaurant Lounge
98/99 **Sport d'élite** Snow Polo Tremblant par Lina Mouafak
100/101 **Cigare** Montecristo Open Eagle par Antoine Dalmas

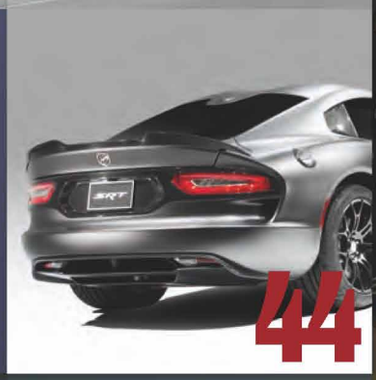
102 Lifestyle

102/103 **HighTech** Oppo - Bang Olufsen
104/107 **Evasion** Circuit des remparts Angoulême par Lina Mouafak
108/109 **Art** Rob Ijbema par Antoine Delmas



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** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e 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

74



par Amal Razine

Total Maroc soutient L'Heure Joyeuse

Profitant du déroulement de la 22e édition du Rallye Maroc Classic - La Route du Cœur dont elle est partenaire, Total Maroc fait un don de 100.000 dirhams à l'association L'Heure Joyeuse, en faveur de l'instruction et des soins à la petite enfance. « Total Maroc entretient un partenariat de longue date avec L'Heure Joyeuse, association de premier ordre, reconnue pour l'excellence de ses initiatives, et qui, comme Total Maroc, s'astreint à un très haut niveau de standard dans tout ce qu'elle entreprend », a déclaré M. Vincent Maumus, directeur administratif et financier de Total Maroc, en lui remettant le chèque, lors de la dernière finale de l'épreuve à Marrakech.
Cet engagement s'inscrit dans le sillage d'autres initiatives sociales et solidaires menées régulièrement par Total Maroc dans le cadre de ses engagements en matière de développement durable. Total Maroc agit en faveur de ses parties prenantes à travers des actions de proximité à fort impact et des campagnes de sensibilisation auprès de ses clients.
Dans le cadre du programme de fidélité Total Club, les clients ont ainsi la possibilité de contribuer directement en faisant convertir les points qu'ils ont cumulé en dons au profit de l'association L'Heure Joyeuse.

CFAO mise sur la fidélisation de ses clients

Pour renforcer davantage les liens avec ses clients, CFAO Motors Maroc met en place, pour les marques Opel et Chevrolet, des programmes de fidélité innovants : « Opel Service Club » et « Chevrolet Certified Service ». Le but est de rendre le service après-vente plus attractif et de récompenser la fidélité de ses clients dans son réseau. Totalement gratuits, les programmes « Opel Service Club » et « Chevrolet Certified Service » permettent aux adhérents de bénéficier de remises sur l'ensemble des prestations après-vente, mais également auprès d'un réseau de partenaires présents sur les secteurs de la décoration, des cosmétiques, du textile... Selon la fréquence d'utilisation de la carte, les adhérents pourront jouir d'avantages et des services allant des remises sur facture aux offres VIP, en passant par la proposition d'un véhicule de courtoisie pendant le passage en atelier. Disponibles dans tout le réseau Opel et Chevrolet au Maroc, les cartes et bulletins d'adhésion serviront par ailleurs à recueillir des données sur les clients, afin de définir les offres en adéquation avec leurs profils et ceux de leurs véhicules. Il y a lieu de noter enfin que les bénéficiaires de ces programmes pourront consulter leurs activités sur les sites Opel et Chevrolet, via un espace personnel et sécurisé, affirme l'importateur.

Marco Tronchi remet le flambeau à Christophe Mathieu

Parti assumer de nouvelles fonctions à Dubaï, Marco Tronchi gardera une mission au Maroc. Il s'agit du suivi des travaux du nouveau Motor Village de FCA Maroc, la plus grande plateforme du groupe au monde, dont le coût s'élèvera à 25 millions d'euros.

Cette annonce a été faite lors de la réunion de la passation des pouvoirs entre Marco Tronchi, ex-PDG de Fiat Maroc, nommé responsable du bureau régional de FCA à Dubaï, et Christophe Mathieu, son remplaçant. Implanté à Bouskoura, dans la région casablancaise, ce nouveau village automobile, qui sera opérationnel fin 2015, s'étend sur une superficie de 80.000 m , offrant à la clientèle une expérience pratique et ludique autour des marques de FCA (Fiat, Jeep, Alfa Romeo, Lancia, Abarth). Il s'articulera autour d'un showroom de 4.800 m qui accueillera l'ensemble des marques du groupe.
La plateforme comporte également un espace de 5.000 m , dédié aux véhicules d'occasion, un service après-vente (SAV) de 6.100 m , conforme aux normes de qualité de FCA, en plus d'un parking qui peut accueillir jusqu'à 300 véhicules.
« Le village incarne le renouveau et marque une étape clé dans l'histoire de FCA. Le choix s'est porté sur le Maroc pour son potentiel, sa croissance soutenue et son avenir prometteur et sur la ville de Casablanca, qui cumule à elle seule 50% du marché automobile », a rappelé Tronchi.

Audi A5 Sportback

Nouvelle édition

- Boîte Automatique
- Cuir Milano
- Xénon Plus

*Prix hors peinture métallisée et frais d'immatriculation.

2.0l TDI au prix exceptionnel de 479.000 dhs durant tout le mois d'Avril.

Une fraction de seconde. Un battement de cils. L'Audi A5 Sportback force l'enthousiasme dès le tout premier regard. Un coupé entièrement réinventé. Un tempérament qui vous donne l'impression que chaque instant est unique dès les premiers mètres. Découvrez ce modèle au Terminal Audi et points de vente.

Audi
Vorsprung durch Technik

Auto Nejma
Nouveau showroom à Tanger

Après Casablanca et Rabat, Auto Nejma vient d'ouvrir sa troisième succursale pour la distribution des marques Mercedes-Benz (véhicules particuliers, utilitaires et poids lourds), SsangYong et Mahindra. Le choix de cette ville s'explique par le grand potentiel commercial de la région du Nord. D'autres inaugurations suivront, comme l'affirme un responsable d'Auto Nejma. « Nous allons nous attaquer à d'autres villes, notamment Marrakech, dont la succursale sera inaugurée prochainement ».
Le nouveau site comprend un showroom et un centre d'expertise. Selon Mohamed Amal Guedira, directeur général d'Auto Nejma, cette nouvelle succursale s'inscrit dans une stratégie de développement des activités d'Auto Nejma au Maroc. « C'est une preuve de l'importance que la belle ville de Tanger représente à nos yeux et de la nécessité de nous rapprocher toujours plus de nos clients et amis ». Situé sur l'axe routier Tanger-Rabat, le nouveau site adopte les normes mondiales de design établies par Mercedes-Benz.
S'étendant sur plus de 10.000 m , ce nouvel espace automobile moderne comprend des showrooms pour les véhicules particuliers et utilitaires neufs s'étalant sur une superficie de 1.300 m . Un magasin de pièces de rechange et des ateliers de mécanique et de carrosserie occupent 2.200 m , permettant une capacité de 40 entrées par jour. Selon l'importateur, l'investissement, qui s'élève à 60 millions de DH, « témoigne de l'importance qu'Auto Nejma accorde à la qualité de service que les habitants de Tanger et de sa région sont en droit d'attendre des marques représentées ».

Land Rover Discovery Sport
Lancement officiel

Considéré comme le SUV compact premium le plus polyvalent du monde, le nouveau Land Rover Discovery Sport, vient d'être lancé sur le marché marocain.
Pour Saad Bezzate, directeur Jaguar Land Rover au Maroc, ce lancement s'inscrit dans une perspective de croissance. « C'est un lancement décisif pour nous en termes de ventes », indique-t-il. Et d'expliquer : « Nous visons 400 ventes en première année pleine. Après, nous verrons selon l'engouement des clients. Une chose est sûre, la demande est là ».
Esthétiquement, le nouveau Discovery Sport est facilement identifiable comme un Land Rover, mais il se différencie clairement des autres familles qui composent la marque Land Rover : Luxe (Range Rover), Loisir (Discovery) et Robustesse (Defender). .
Le Discovery Sport inaugure un ensemble d'innovations Land Rover, dont une suspension arrière multibras de nouvelle génération, un nouveau système d'info-

divertissement avec écran tactile et une structure de carrosserie en acier et aluminium, dont la conception de haut niveau favorise les performances, la sécurité et l'efficacité.
Au chapitre mécanique, plusieurs moteurs quatre-cylindres Diesel ou essence s'offrent aux clients, qui ont également le choix entre une transmission automatique avancée à neuf rapports ou manuelle à six rapports.

SMEIA commercialise le nouveau BMW X6

SMEIA, distributeur exclusif de BMW au Maroc vient de présenter officiellement la toute nouvelle BMW X6. Incarnant toujours la synthèse entre le charisme d'un modèle X et la sportivité d'un coupé, ce nouvel opus affiche une ligne plus dynamique.
Plus luxueux et mieux fini, le nouveau X6 embarque une foultitude de systèmes d'aide à la conduite embarqués, dont on peut citer : le système « Surround View », le « Park Assist » pour l'aide au stationnement, le système « Affichage tête haute » ou encore le système de navigation multimédia Professional avec « Controller » iDrive Touch.
Pour son lancement au Maroc, la BMW X6 est proposée avec 3 motorisations : le 30d XDrive de 258 chevaux, le 40d XDrive de 313 ch et le surpuissant M50d de 381 ch. Côté tarifs, la nouvelle BMW X6 est déjà disponible au Maroc, à partir de 704.000 DH.

Vous avez une conduite responsable et vous êtes fidèle à votre assureur ? Qu'est-ce que vous y gagnez exactement ?

AXA Assurance Maroc, entreprise régie par la loi n°17-99 portant code des assurances. Selon les dispositions en vigueur et les conditions générales et particulières qui régissent votre contrat d'assurance auto. Offre soumise à conditions.

Fidelity By AXA

Valable pour les anciens et les nouveaux clients AXA

Chez AXA, bénéficiez d'un capital fidélité pouvant aller jusqu'à

5 000 Dh

Avec le programme **Fidelity By AXA**, AXA récompense aussi bien votre fidélité que votre conduite responsable. Chaque année, vous cumulez un capital pouvant aller jusqu'à **5 000 Dh**. Ce capital vous couvre en cas d'accident pour réparer votre voiture, si vous êtes responsable et même si vous n'avez que la garantie Responsabilité Civile.

En plus, AXA vous fait bénéficier annuellement d'une réduction de **5%** pouvant aller jusqu'à **50%** sur vos garanties annexes.

Contactez votre conseiller AXA

Connectez-vous sur www.axa.ma

Appelez le 05 22 88 93 99

réinventons / l'assurance auto

AXA

Oil Libya présente ses nouveaux packagings de lubrifiants

Libya Oil met en vente une nouvelle gamme de lubrifiants, Accel et DeoMAX, étudiés, conçus et testés pour les conditions de conduite souvent contraignantes, parfois difficiles, spécialement en Afrique. Ces derniers seront disponibles dans différentes stations Oil Libya et seront vendus dans huit pays africains. Sur le continent noir, le Maroc demeure une priorité du groupe. C'est à ce titre qu'un investissement de 60 millions de dirhams a été consacré à la modernisation de l'usine de blending de lubrifiants à Casablanca, pour satisfaire le marché marocain et accroître l'activité export de Libya Oil Maroc.
Les nouveaux packagings des lubrifiants Accel et DeoMAX de OiLibya ont été imaginés pour refléter la disparité de la nature africaine. Ils sont anguleux pour représenter la rigueur des routes et des chemins, mais aussi arrondis pour incarner la souplesse du groupe et son adaptabilité à son environnement. Les couleurs ont également été étudiées pour évoquer les paysages splendides et majestueux du continent. Il sied de souligner qu'Accel, lubrifiant très haut de gamme, représente une évolution majeure dans la fabrication des lubrifiants. Sa formulation unique et sa viscosité idéale améliorent la performance des moteurs et la protection de leurs différents organes.
Il y a lieu de signaler que le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 6 milliards de DH en 2014, avec un volume de ventes de 725.000 m3 de carburants et de 9.500 tonnes de lubrifiants.

Porsche inaugure un nouveau centre à Casablanca

Le distributeur exclusif des marques Volkswagen, Audi, Skoda et Porsche (Centrale Automobile Chérifienne), vient d'inaugurer le nouveau centre Porsche à Casablanca. Il s'agit de la première d'une série de prochaines ouvertures de showrooms pour la marque, prévues notamment à Marrakech et à Agadir.
Premier de la marque au Maroc, ce nouveau centre s'étend sur une superficie de 4.538 m , dont 700 m d'exposition et 2.060 m d'ateliers techniques. Le coût total de l'investissement s'élève à environ 60 millions de dirhams. Le service après-vente a également été mis en conformité avec les derniers standards internationaux de la prestigieuse marque allemande.
À cette occasion, Loc Roix, directeur général de Porsche Maroc n'a pas manqué de rappeler que « Le team de mécaniciens dédiés à la marque a suivi les modules de formation « Zertifizierter Porsche techniker » et tout le matériel et les outils sont certifiés Porsche ».
Cette structure d'envergure arrive à point nommé pour accompagner l'évolution plus qu'encourageante qu'enregistrent les ventes de la marque sur le marché marocain. D'ailleurs, l'exercice commercial 2015 s'annonce prometteur avec, à fin mars, plus de 35 véhicules écoulés. Il y a lieu de signaler que plusieurs nouveautés automobiles devraient meubler le nouveau showroom de Porsche Maroc courant 2015.
Pour rappel, Porsche dispose de 786 centres Porsche dans le monde. L'objectif estt d'atteindre 1.000 centres à l'horizon 2018.

Vivo Energy Maroc communique sur sa démarche qualité

Afin de communiquer sur son processus qualité, qui lui a valu la certification ISO 9001 Version 2008, Vivo Energy Maroc a organisé le 17 mars 2015 un Parcours Découverte, à son dépôt de Mohammédia. Ce parcours met en avant les points de contrôle qualité auxquels Vivo Energy Maroc soumet ses carburants, de la raffinerie au client final. Ces contrôles s'articulent autour d'analyses de certification obligatoires, de contrôles inopinés, sans oublier l'étape cruciale de l'additivation. À cet effet, Vivo Energy Maroc dispose d'un véritable dispositif qualité, se basant sur un laboratoire fixe, des laboratoires mobiles sillonnant tout le territoire marocain et des experts Qualité.

À cette occasion, Mohammed Raihani, directeur général de Vivo Energy Maroc, a déclaré : « Le client est au centre de l'organisation de Vivo Energy Maroc et sa satisfaction est notre priorité. Nous nous engageons dans une démarche de qualité globale, tant au niveau de nos produits que de nos opérations et de nos processus ».
En s'appuyant sur l'expertise du Groupe Shell en matière de carburants, Vivo Energy Maroc s'est engagée depuis plus de dix ans dans une démarche de différentiation de ses carburants à travers des additifs développés par les laboratoires de Shell International.
Pour rappel, Vivo Energy Maroc, société qui distribue et commercialise les carburants et lubrifiants Shell, a été créée en 2011. Précédemment nommée Shell Maroc et avant cela, Société pétrolière marocaine et asiatique, Vivo Energy Maroc joue un rôle actif et croissant au Maroc, depuis 1922.

Renouez avec le plaisir de voir vos enfants jouer dehors.

Vous êtes au cœur des Tours Végétales, le projet de Yasmine Signature à Casa Anfa.

Redécouvrir le plaisir d'être piéton, discuter avec ses voisins, laisser ses enfants jouer dehors, ou encore improviser un dîner en tête-à-tête sur sa terrasse... Tout ce qui n'était plus possible dans le centre-ville de Casablanca, le redevient aujourd'hui au cœur des Tours Végétales à Casa Anfa ; Un poumon vert à deux pas du CAFC, qui vous invite à renouer avec le plaisir de vivre en ville et à profiter d'une vraie vie de quartier. Découvrez nos appartements avec terrasses, nos duplex avec jardin privatif et nos penthouses avec une vue imprenable sur Casablanca.

Des agencements bien pensés et des finitions raffinées, à découvrir dès aujourd'hui dans notre appartement témoin, véritable symbole de l'art de vivre tel qu'imaginé par Yasmine Signature.

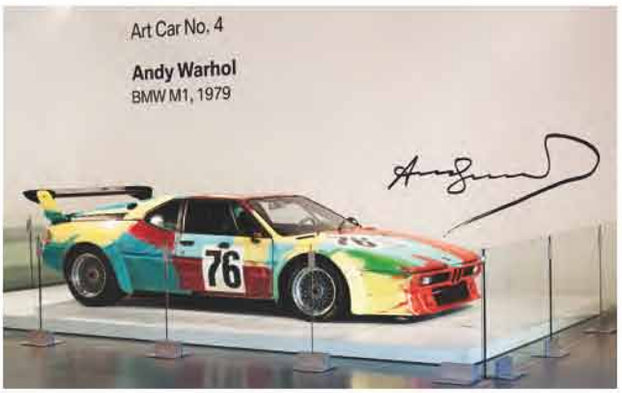
Visitez notre appartement témoin

05 22 39 90 90
www.yasmine-immobilier.com

Yasmine Signature

CASANFA

Villa d'Este
BMW Art Cars



Depuis 10 ans maintenant, BMW Group Classic est partenaire du très exclusif concours d'élégance de la Villa d'Este. Ayant pour thème cette année « Seventies style- the Jetset is back », la marque à l'hélice a décidé d'offrir au public un spectacle des plus impressionnants, à travers l'exposition « Art Cars » dans les non moins impressionnants jardins de la Villa Erba. Cela a constitué l'occasion pour ce public des plus passionnés de retrouver la première BMW Art Car, à savoir la 3.0 litres CSL peinte par l'Américain Alexander Calder, qui a fait son apparition il y a quarante ans aux 24 Heures du Mans. Du 22 au 24 mai prochain, il sera également possible d'approcher d'autres BMW transformées en œuvres d'art par de grands noms, à l'instar de Franck Stella, Roy Lichtenstein, Andy Warhol ou encore Jeff Koons, qui est à l'origine de l'œuvre la plus récente de cette exposition, la BMW M3 GT3. Une fois encore, le Concours d'élégance de la Villa d'Este nous réserve un programme des plus alléchants, que nous nous ferons un plaisir de partager avec vous.

Jaguar XF
Nouvelle génération

Quoi de mieux qu'une démonstration équilibriste à 240 mètres de hauteur dans son pays natal, à savoir l'Angleterre ou plus précisément Londres, pour présenter la nouvelle mouture de la Jaguar XF ? C'est une occasion en or pour l'anglaise de montrer sa silhouette toujours aussi sportive et musclée, mais également son élégance et sa légèreté. En effet, la firme britannique a beaucoup misé sur ce dernier point, puisqu'elle a été faite à 75% en aluminium, ce qui lui a permis de perdre pas moins de 190 kg par rapport à sa devancière et une moyenne de 80 kg par rapport à ses rivales. Améliorant également son aérodynamisme, avec des lignes plus fluides et plus tracées, elle revendique un meilleur comportement sur la route et une consommation plus contenue. Bien qu'elle ait perdu 7 mm, son empattement a lui gagné 5 cm pour offrir un habitacle plus généreux à ses occupants. Du côté des motorisations, pour le moment, 4 versions ont été dévoilées. En diesel, le choix pourra se faire entre un 4-cylindres de 180 ch et un V6 de 300 ch et en essence entre les deux 6-cylindres de 340 et 380 ch.

Pagani Zonda
Un exemplaire unique

Bien que la Zonda ait cédé sa place à la Huayra au catalogue de Pagani, elle continue de fasciner le public et surtout les vrais passionnés, qui n'hésitent pas à passer commande d'exemplaires uniques. Le dernier en date est l'homme d'affaires japonais Yusaku Maezaw, fondateur du site de vente Zozotown. D'ailleurs c'est de ce dernier que s'est inspiré le nom de cette supercar unique à savoir Zonda ZoZo. Après les Passione et Revolucion, ce nouveau one off s'est également inspiré d'une autre livrée unique, la 760 Lewis Hamilton, surtout grâce à sa robe violette, qui met davantage en valeur ses lignes agressives. Équipée d'un V12 biturbo de 7,3 litres d'origine AMG, la bête italienne développe 760 ch. Cet exemplaire unique permet à la Zonda de faire encore parler d'elle pour ses performances extraordinaires, son caractère unique et l'exclusivité qu'elle offre à sa clientèle.

SCANDINAVIAN AUTO MAROC **Casablanca** - 166, bd Moulay Ismail, Casablanca 20 300 - Tél : 0522 40 68 60 - Fax : 0522 40 68 64 - **Rabat** - Zone industrielle Vita Km 5, route de Casablanca, Rabat 10 000 Tél : 0537 79 51 88 - Fax : 0537 29 32 76 - **Tanger** - 9, bd Fatima Zohra Laazizia, Quartier Nejma, Tanger 90 000 - Tél : 0539 94 03 62 - Fax : 0539 94 03 76 - **Marrakech** - 4, résidence Mamoun, avenue Abdelkrim El Khattabi, route de Casablanca, Marrakech 40 000 - Tél : 0524 44 84 34 - Fax : 0524 44 84 34 - **Fès** - 7, avenue Ibnou El Khatib, route de Sefrou, Fès 30 060 Tél : 0535 73 40 52 - Fax : 0535 73 40 52 **Agadir** - Lot n°18, Bab al Madine, Tilila, Agadir 80 000 - Tél : 0528 28 84 69 - Fax : 0528 29 01 16

Hyundai
Une autre usine aux U.S.A

Selon l'agence de presse sud-coréenne Yonhap, Hyundai prévoirait d'inaugurer sa seconde usine aux États-Unis. Citant une source industrielle proche du dossier, Yonhap avance que cette décision est justifiée par la demande du SUV. Yonhap a donné plus de détails concernant la nouvelle usine, qui serait située dans l'Alabama avec une capacité de 300.000 véhicules par an et dont la production devrait être lancée en 2017. Si Hyundai n'a vraiment pas démenti cette information, le constructeur a déclaré n'avoir aucun projet à ce stade, ce qui est loin de faire taire les rumeurs. Enregistrant une augmentation des ventes sur le marché américain grâce surtout à la Genesis et à la Sonata, Hyundai pourrait surtout s'appuyer sur les statistiques concernant l'écart de productivité entre ses usines locales et étrangères. À titre d'exemple pour produire un véhicule dans les usines sud-coréennes en 2012, il a fallu en moyenne 30.5 heures, alors que dans l'usine d'Alabama cette moyenne est d'à peine de 15.4 heures.

GP de Malaisie
Vettel vainqueur

Sebastien Vettel vient de renouer avec le succès presque 2 ans après sa dernière victoire. L'allemand vient en effet de remporter son premier Grand Prix sous les couleurs de la Scuderia Ferrari. Pour sa 2e course avec l'écurie italienne, Vettel est parti en première ligne sur la grille de départ du circuit de Sepang et est passé en tête dès le 4e tour, à la sortie de la voiture de sécurité. S'il ne dispose pas de la voiture la plus rapide, Vettel a pu remporter la victoire grâce à une stratégie parfaite. En ne changeant pas de pneus prématurément et en optant pour des Pirelli durs, il a pu résister jusqu'à la fin aux deux pilotes Mercedes, Lewis Hamilton et Nico Rosberg qui eux, par contre avaient opté pour des pneus medium bien plus performants. Cette victoire, qui est la 222e de Ferrari en F1, rend cette saison 2015 plus intéressante, alors que jusque là la domination de Mercedes était totale. Sebastien Vettel a prouvé une nouvelle fois qu'il marchait sur les traces de Michael Schumacher et depuis qu'il est chez Ferrari, encore plus.

Pirelli
Rachat par un groupe chinois

« Une des rares grandes entreprises italiennes a changé de patron » . Cette phrase de l'ex-chef du gouvernement Romano Prodi, résume bien ce que pensent les Italiens du rachat du groupe milanais Pirelli par le chinois ChemChina. Fondé en 1872 dans la capitale lombarde et coté à la Bourse de Milan, dont il sera prochainement retiré, depuis 1922, Pirelli verra désormais son actionnariat composé majoritairement de ChemChina, d'actionnaires italiens dont le PDG Marco Tronchetti Provera, qui garde son poste pour le moment et enfin du géant pétrolier russe Rosneft. Le groupe chinois, qui s'est engagé à maintenir le centre de recherche en Italie, a dépensé 7,4 milliards d'euros pour prendre les rênes de l'un des groupes italiens les plus importants. Mais ChemChina a déjà exprimé sa volonté de scinder le groupe en 2 avec un premier groupe dédié aux pneus haut de gamme, qui se verrait réintroduire en bourse et un second qui serait allié à une filiale chinoise et qui ferait plutôt dans l'industriel.

THE Juke STORE

JUKEBOXES, DECO AMERICAINE, LUMINAIRES DESIGN

0522 995 178 / 0614 260 760 - www.thejukestore.com

Angle Bd Brahim Roudani & Rue Al Maidani, n°19, Résidence Palmier - Casablanca - play@thejukestore.com

Alpine
Rumeurs de SUV

Attendue pour son grand retour en 2016, Alpine reste au centre des rumeurs, tant qu'elle ne dévoile pas son programme. Alors que la seule confirmation semble être la sportive bi-place à travers laquelle la marque de Dieppe a refait son apparition, le directeur Produits et Programmes du Groupe Renault, Bruno Ancelin, a communiqué ses ambitions pour Alpine. En effet, selon Autoexpress, le modèle numéro 1, appelé en interne pour le moment A51, devrait bientôt être rejoint par d'autres modèles, permettant à la marque d'atteindre un public plus large et de rivaliser avec des marques telles qu'Audi ou Porsche. C'est d'ailleurs la comparaison avec cette dernière qui a été à l'origine des rumeurs de la fabrication d'un SUV. Il serait basé sur les dessous de l'Alliance, mais sa sportivité sera davantage mise en avant, pour en faire un produit premium. Ce pari, qui suppose un nouveau positionnement de la marque, pourrait cependant créer un réel débat du côté des puristes. Cette situation, si elle en venait à se réaliser, n'est pas sans rappeler les réticences des Porschistes au moment du lancement du Cayenne.

Formule 1
Grand Prix d'Allemagne annulé

La saison 2015 de Formule 1 comptera 19 Grands Prix et non 20 comme à l'accoutumée. C'est donc le public allemand qui se retrouve privé de son Grand Prix, comme cela a été révélé après la réunion du Conseil mondial à Genève. Cette annulation est survenue suite au désaccord financier survenu entre la FOM de Bernie Ecclestone et les promoteurs du circuit du Nürburgring. Alors qu'une alternative a été envisagée et qui devait se tenir sur le circuit d'Hockenheim, l'idée a finalement été abandonnée, faute de temps. C'est le directeur du circuit Georg Seiler qui a préféré renoncer plutôt que d'organiser une manche dans de mauvaises conditions. C'est la première fois depuis plus de 50 ans que l'Allemagne se retrouve sans Grand Prix de F1, mais cela est loin d'être définitif. En effet, la FIA a déjà communiqué le retour de la Formule 1 à Hockenheim pour la prochaine saison.

Ford Ecoboost
5 millions de moteurs

Depuis la présentation de l'Ecoboost par Ford en 2009, cette gamme de moteurs n'a pas cessé d'enchaîner les récompenses. Aujourd'hui, 6 ans plus tard, Ford vient d'atteindre les 5 millions de moteurs montés dans les différents modèles de la gamme. Alors qu'en 2012, la production des moteurs Ecoboost s'élevait à 500.000 unités en à peine 2 ans et demi, ce chiffre s'est décuplé. C'est dans l'usine de Wayne dans le Michigan, qu'une Focus a été équipée du moteur Ecoboost. Si le cap des 5 millions a pu être atteint, c'est grâce à la stratégie entreprise par Ford, faisant de ce moteur un des axes importants de son développement. Disponible partout et sur tous les modèles, sauf la petite Ka en Europe, le premier véhicule à en avoir été équipé est la Taurus SHO. Il s'agissait d'un 3,5l développant 365 ch, qui avait notamment convaincu grâce à son économie d'essence. Pour ceux qui ne connaissent pas encore la technologie Ecoboost, il s'agit de la greffe d'un ou plusieurs turbocompresseurs à un moteur d'une cylindrée plus petite, pour de meilleures performances et une consommation réduite.

NOUVEL ABONNEMENT

Maroc Telecom

LE MEILLEUR EST POUR VOUS !

-50%

SUR VOS 3 PREMIÈRES FACTURES*

*Valable pour tout engagement de 12 ou 24 mois. Offre soumise à des conditions.

Valable jusqu'au 30 avril 2015

Inwi SA Maghreb Société Anonyme à Directoire et à Conseil de Surveillance au Capital de 5 274 572 040 DH - Siège Social : Lotissement Al Yasmine Hay Ryad, Rabat - RC 84 947 Rabat.

ZoneBleue DDB

www.iam.ma

par Ahmed Kseibati

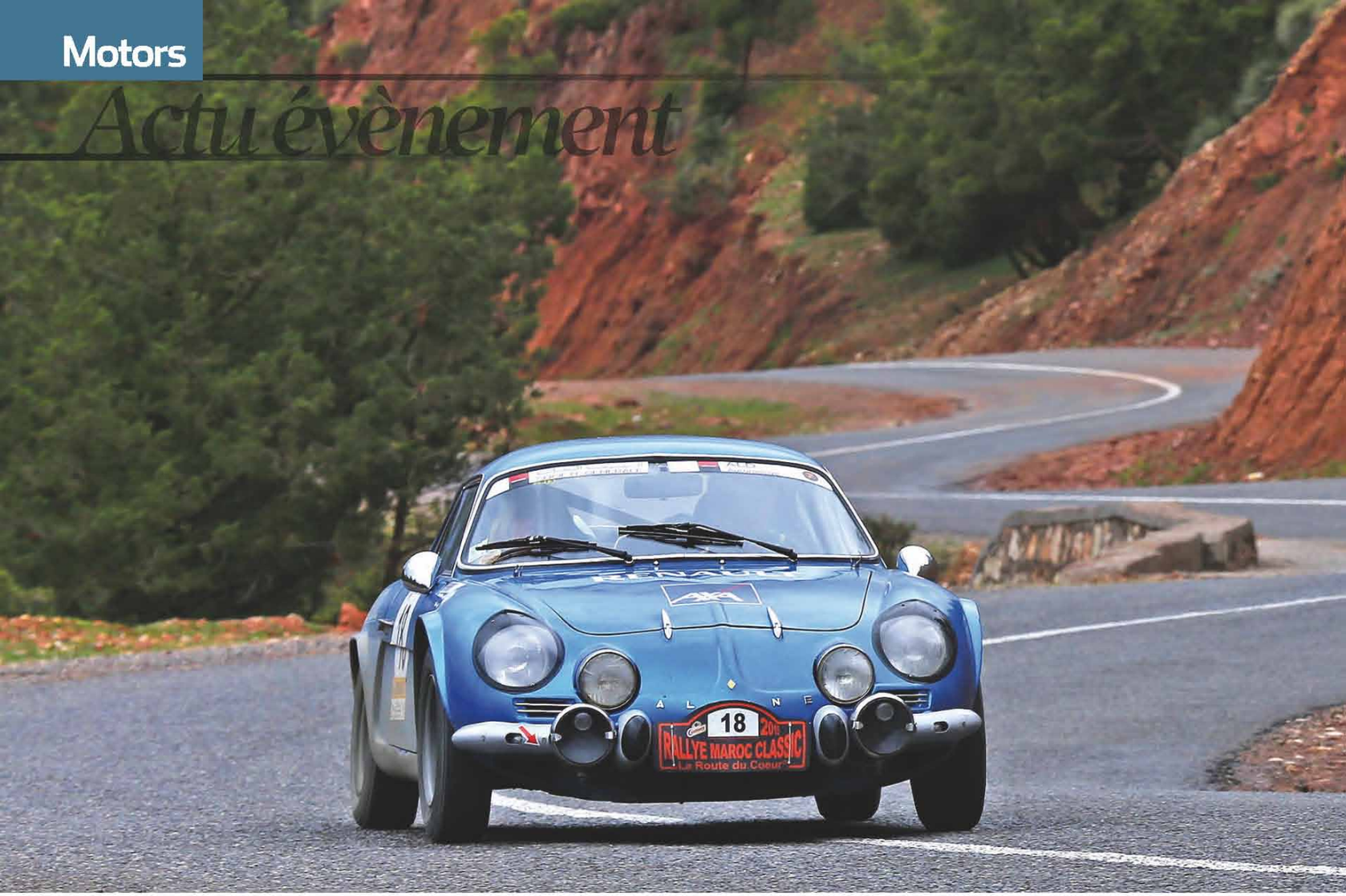
RALLYE CLASSIC 2015

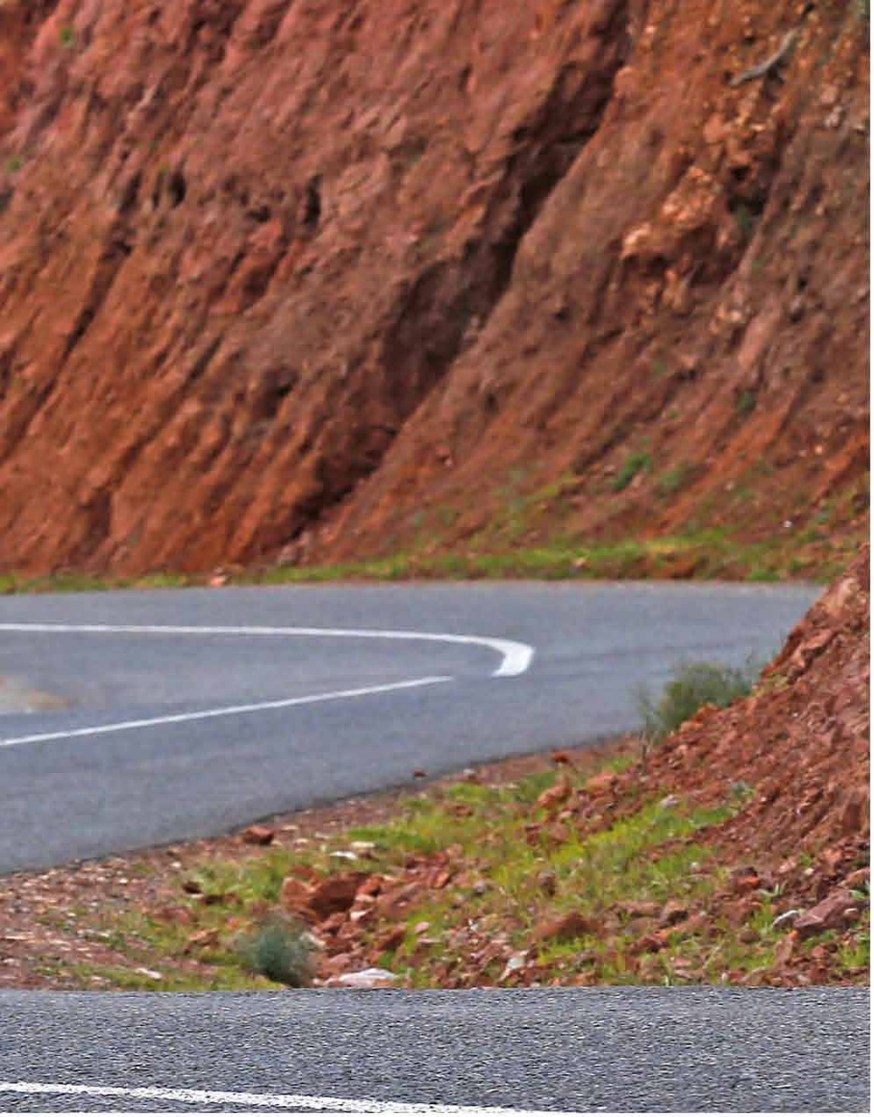
RENAULT MAROC S'ILLUSTRE LORS DU RALLYE CLASSIC

La 22e édition du rallye Classic, qui s'est déroulée du 15 au 21 mars, vient de livrer son verdict. Les résultats ont vu la consécration de Renault à travers l'équipage de Tazi, directeur de la Communication du Groupe Renault Maroc et Ihsane, journaliste (Renault Mégane RS), qui a décroché pour une première participation la première place en catégorie Prestige. Participant dans la catégorie Classic, Jacques Prost, directeur général du Groupe Renault Maroc et son épouse ont été classés à la 19e place, au volant d'une Alpine A110. La première place a été remportée par une Jaguar XK140 DHC pilotée par le team Cerezo. Il y a lieu de noter au passage la belle performance de l'équipage marocain Basri Kadmiri (Jaguar XJS), qui a réussi à monter sur la troisième marche du podium dans cette catégorie.

Très disputée, cette édition a été marquée par deux événements : d'abord le nouveau trajet proposé. En effet, c'est la première fois que ce rallye a emprunté la côte atlantique, pour parcourir plus de 2.200 km en sept étapes (Casa-Essaouira-Agadir-Tafraout-Ouarzazate Marrakech). Ensuite, la présence remarquée de Renault Maroc, qui est sponsor de l'évènement. Cette présence a visé principalement à faire connaître la marque et son histoire, à travers son palmarès prestigieux dans le monde des sports mécaniques en général et des rallyes en particulier. Elle a également servi à s'impliquer dans les actions de l'Heure Joyeuse, association caritative qui lutte contre l'exclusion, pour l'aide à l'enfance et pour la réinsertion des personnes défavorisées. Il est à signaler que cette dernière a bénéficié d'un don de 100.000 DH de la part de Total Maroc, partenaire fidèle de cet événement.

Actu évènement





15
CL-277-EF
15
RALLYE MAROC CLASSIC
La Route du Coeur

SOCIETE GENERALE
ALD
Automotive
9805-39
20
20ème
RALLYE MAROC CLASSIC
La Route du Coeur

Actu évènement

MAROC CLASSIC
AXA
9
RALLYE MAROC CLASSIC
La Route du Cœur

AVEC PLUS DE 85 ANS
DE PRESENCE,
S'ENGAGE
DANS LE DEVELOPPEMENT
DU ROYAUME
Ciments du Maroc
TOTAL
12

Actu évènement

par mois
1999 Dhs*
CRÉDIT SANS INTÉRÊTS
INSIGNIA
POP-UP MAROC
OPEL INSIGNIA DIESEL
QUAND L'ÉLÉGANCE
EST AU RENDEZ-VOUS.
Disponible en boite Auto
Opel Maroc
www.opel.co.ma
Infoline
0522 45 69 00
3 ans de garantie ou 100.000 Km
OPEL ASSISTANCE
05 22 45 69 00
Opel Service Club
OPEL
Wir leben Autos.

par Youssef Bennour

AUTOCONCEPT

EXP 10
LUXE ET SPORTIVITÉ

On ne peut pas rester de marbre, à la découverte du dernier concept car de Bentley. Présenté au dernier Salon de Genève, cet exercice de style a charmé les visiteurs du stand de la marque anglaise. Râblé et tout en muscles, le concept se caractérise par son long et large capot avant, qui pourrait abriter sans problème un 12 cylindres. Il y a lieu de signaler que la calandre en nid d'abeilles n'est plus une surface plane en forme de treillis, mais présente désormais une profondeur variable, grâce à une géométrie 3D complexe. D'après les informations distillées par les responsables de la marque, il recevra plutôt une motorisation V8 hybride.

AUTO CONCEPT

La Speed 6 préfère ne pas recourir à des appendices sportifs exubérants, mais se révèle plus légère qu'une Continental GT ou GT Speed. D'ailleurs, dans le communiqué du constructeur, la couleur est clairement annoncée : « Les objectifs de performance, y compris la vitesse de pointe, seront des défis lancés aux modèles rivaux et serviront de nouveau repère pour le segment ».

À l'intérieur, les tons fauves dominés par les cuirs Poltrona Frau et le cerisier se marient parfaitement avec la nouvelle couleur de peinture, une version métallique plus profonde du British Racing Green. Luxueux, l'habitacle est superbement mis en relief par les sièges sport capitonnés façon Bentley et d'autres détails comme l'étonnante garniture centrale des contre-portes directement sculptée en petits losanges dans du bois de cerisier à fil droit. Chaque coin de ces losanges 3D est fini avec un petit carré en cuivre. À l'évidence, cet intérieur, qui privilégie une conception artisanale et l'usage de matériaux nobles a beaucoup moins de chance d'être reconduit sur le modèle de série que le classique bloc à instruments ou l'écran tactile 12 pouces, qui trône au sommet de la console centrale inclinée, séparant passager et conducteur.

Selon Wolfgang Dürheimer, président-directeur général de Bentley Motors, ce beau concept car préfigurerait une nouvelle lignée de modèles, aux côtés de la Continental GT.

Auto Exception

par Youssef Bennour

Lamborghini

AVENTADOR LP 750-4 SV

UN TAUREAU FURIEUX

Déjà, en lançant l'Aventador, Lamborghini se vantait d'avoir atteint la barre des 700 chevaux. Mais dans une course acharnée pour atteindre les meilleures performances, la marque italienne se devait d'offrir à son taureau de nouveaux canassons. A l'occasion du Salon de Genève, Lamborghini a donc présenté au public une déclinaison qui annonce clairement ses intentions à travers son nom. En effet, la SuperVeloce promet des sensations uniques à son volant. Quoi de plus normal quand on héberge 750 ch sous son capot. Présentation du taureau le plus intimidant du moment.

Auto Exception

Peu importe le nombre de chevaux auxquels un constructeur fait appel pour ses modèles, ce n'est un secret pour personne que la clientèle en demandera toujours davantage. Et comme les marques ne veulent aucunement la décevoir, elles finissent toujours par lancer des versions plus puissantes et plus agressives. C'est bien évidemment le cas de Lamborghini avec l'Aventador, dont les 700 ch ont fini par devenir 750 ch et donner naissance à sa toute nouvelle déclinaison la SuperVeloce. Avec 50 ch en plus et 50 kg en moins, l'italienne est plus sportive que jamais.

Présentée dans une livrée jaune qui met en valeur ses lignes, l'Aventador SV a eu droit à une aérodynamique retravaillée. En effet, la Super Veloce se devait de marquer la différence et si cela reste bien évidemment une Aventador, elle fait appel à un imposant aileron arrière pour un look des plus agressifs. Un regard toujours aussi intimidant, un nez pointu mettant bien en valeur le logo du constructeur de Sant'Agata Bolognese et des lignes plus torturées que jamais, elle impressionne au premier regard. Succombant à la mode des régimes amincissants, elle a perdu 50 kg, grâce à l'utilisation du carbone, mais surtout en se délestant de certains éléments de confort, à l'instar des tapis de sol, des cloisons insonorisantes et même du système multimédia, affichant donc un poids de 1.525 kg.

Dans l'habitacle, l'ambiance est toujours fidèle à

l'esprit de la marque, avec une touche sportive dans les moindres détails. Carbone, cuir et Alcantara cohabitent parfaitement, alors que la version présentée à Genève avait droit à des surpiqûres et des éléments en jaune, pour un résultat des plus spectaculaires. Pour ceux qui auraient tendance l'oublier, Lamborghini a bien veillé à insérer le fameux SV pour SuperVeloce. Comme toute sportive qui se respecte, elle offre à son conducteur un siège baquet, qui lui permettra d'avoir une parfaite prise en main du volant et grâce aux palettes, il orchestrera l'entrée en scène de l'impressionnante cavalerie qui est sous ses ordres.

Comme son nom l'indique, l'Aventador LP 750-4 SV, fait appel à 750 ch et à une transmission intégrale. À une ère où le downsizing a eu raison de plusieurs grosses cylindrées, la SuperVeloce elle ne renonce pas au V12 de 6.5 litres. Avec un couple de 690 Nm et ses 4 roues bien campées au sol, elle réussit à atteindre les 100 km/h en 2,8 secondes à peine. Et pour que les 750 ch puissent se faire entendre comme il se doit, la firme italienne a également travaillé la sonorité du V12, après les critiques reçues.

Une fois encore, Lamborghini a suivi son schéma classique. Après le lancement de l'Aventador et de son roadster, il était temps pour la SuperVeloce de faire son apparition et quoi de mieux que le Salon de Genève pour cela. Plus agressive, plus puissante et plus légère, elle prouve que même quand on croit que les constructeurs ont atteint la perfection, ils trouvent toujours un moyen de faire mieux.

Auto Exception

Cylindrée :	6.5L V12 inj. directe
Puissance :	750 ch à 8250 tr/min
Couple :	690 Nm à 5500 tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1500 kg
Dimensions :	4.79/2.03/1.13 (L/l/h)
Réservoir :	90 l
Volume coffre :	140 l
Pneumatiques :	255/35 R 20 - 335/30 R 21

Performances globales

Vitesse max :	325 km/h
0 à 100 :	2.8 s
Consommation :	24.7/10.7/16 l/100
Autonomie :	487 km

BMW

Auto Exception

par Amal Razine

Mercedes-Benz

S COUPÉ 65 AMG

LA PLUS BRILLANTE DES ÉTOILES

Après une très longue carrière, le coupé CL cède sa place à la nouvelle Classe S Coupé, qui devient la voiture la plus sophistiquée sur le plan technique produite par Mercedes-Benz. Avec une allure nettement plus typée, une technologie d'avant-garde et une dynamique rehaussée d'un cran, le Coupé S 65 AMG assume pleinement son rôle de modèle ultime du nouveau porte-étendard de la marque à l'étoile.

Auto Exception

Esthétiquement, la Classe S Coupé affiche un style plus dynamique, avec son long capot avant et ses bossages marqués, les surfaces concaves et convexes de ses flancs, ainsi que ses porte-à-faux plus courts. Ces lignes raffinées du coupé Classe S bénéficient d'un traitement particulier sur la S65 AMG. Ainsi, la calandre et les prises d'air béantes logées dans le bouclier avant sont cerclées de chrome. Ces éléments arborent une finition en nid d'abeilles. Les flancs sont flanqués du « V12 BITURBO ». Quant au bouclier arrière, il intègre deux doubles sorties d'échappement carrées.

À l'intérieur, la filiation est évidente avec la berline, puisque le coupé partage la même planche de bord, dominée par ses deux écrans à haute résolution de douze pouces, le premier remplaçant l'habituel combiné d'instruments et le second servant d'interface avec le système de télématique, ainsi que les buses rondes du système de chauffage/climatisation automatique. Mais le coupé se démarque par l'adoption d'un volant sport avec méplat, qui remplace le volant à deux branches de facture plus traditionnelle de la berline, sportivité oblige. Par ailleurs, le système de télématique Comand intègre le nouveau pavé tactile, inauguré sur la récente Classe C, qui adopte une fonctionnalité similaire à celle d'un iPad ou d'un iPhone. On peut donc faire défiler les menus en le balayant du doigt, tracer des lettres ou des chiffres avec son doigt sur le pavé pour inscrire une adresse ou « pincer » le pavé avec deux doigts pour obtenir un zoom avant ou arrière. Le Coupé 65 AMG est également équipé de série d'un système d'affichage tête haute, qui donne les informations essentielles directement dans le champ de vision du conducteur, sur le pare-brise. Le système indique la vitesse, les limitations de vitesse,

Cylindrée :	V12 36s
Puissance :	630 ch à 4800 tr/min
Couple :	1000 Nm à 2300 tr/min
Transmission :	Propulsion arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	2185 kg
Dimensions :	5.03/1.90/1.41 (L/l/h)
Réservoir :	80 l
Volume coffre :	400 l
Pneumatiques :	255/40R20Y/285/35R20Y

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.1 s
Consommation :	17.1/8.6/11.9l/100
Autonomie :	--- km

Auto Exception

les consignes de navigation, ainsi que les messages d'avertissement des systèmes d'aide à la conduite.
Enfin, les équipements de confort sont légion. À défaut d'être exhaustif, on peut citer le toit ouvrant panoramique qui peut être livré avec la fonction Magic Sky Control à opacité modifiable, le pack Air Balance, le volant sport, les sièges climatisés, la sono 3D-Surround Burmester, le système Splitview ou encore la sellerie cuir Nappa étendu designo AMG.
Même si le Coupé de Classe S est une voiture à quatre places, précisons que l'espace est compté à l'arrière, en raison de la ceinture de caisse plus élevée et d'un vitrage limité. Idem pour le dégagement pour les jambes, qui est sérieusement limité.
À l'instar de la berline, la Classe S Coupé reçoit une dotation pléthorique de quatorze systèmes de sécurité et peut également se conduire elle-même de façon semi-autonome, car le système Distronic Plus lui permet de rester centrée dans sa voie, de conserver une distance sécuritaire avec le véhicule qui précède, et même de commander un arrêt d'urgence automatiquement en cas de besoin.
Au chapitre mécanique, l'exubérant S65 AMG fait appel à un V12 pour se mouvoir. Forte d'une cavalerie de 630 chevaux, entre 4.800 et 5.400 tr/mn, cette pièce d'orfèvrerie affiche un couple détonnant de 1 000 Nm, entre 2.300 et 4.300 tr/mn. Accouplée à la boîte automatique 7G-Tronic Speedshift Plus à 7 rapports et 3 modes de conduite, elle permet à cette voiture de 2.190 kilos d'atteindre 100 km/h en 4,1 secondes. Il y a lieu de noter que le système d'échappement du coupé est doté de silencieux avec deux clapets à commande pneumatique, qui s'ouvrent et se referment en fonction du régime moteur, pour permettre au V12 de s'exprimer pleinement. Grâce au Start&Stop, sa consommation normalisée est donnée pour 11,9l/100 km et ses rejets CO_2 atteignent 279 gr/km.
Côté tenue de route, le Coupé 65 AMG fait appel à la suspension Magic Body Control, qui s'appuie sur une caméra stéréo placée derrière le pare-brise et qui balaye une zone jusqu'à 15 mètres devant la voiture. Ce dispositif donne une image précise du profil de la chaussée et évalue en continu la meilleure stratégie à adopter pour gommer les irrégularités de la route. Ce système est jumelé à une fonction d'inclinaison de la caisse de la voiture en virage. Cette fonction permet à la voiture de se pencher jusqu'à une inclinaison de 2,7 degrés dans les courbes, réduisant ainsi l'accélération transversale s'exerçant sur les occupants.
Avec son style beaucoup plus dynamique et ses performances optimisées, la nouvelle Classe Coupé S65 AMG n'aura aucun mal à faire oublier sa devancière et permettra à Mercedes-Benz de reprendre sa place de choix dans un segment où ses concurrents se nomment Aston Martin, Bentley .

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

WTCC

FIA World Touring Car Championship

17-19 AVRIL

2015 • ROUNDS 3 & 4

www.marrakechgrandprix.com

MARRAKECH

ASSUREUR OFFICIEL

تأمين الوفاء

Wafa Assurance

Auto Exception

par Amal Razine

VIPER SRT GTS

SERPENT VÉNÉNEUX

Après un peu plus de vingt ans de carrière et deux générations, la Dodge Viper renaît sous un nouveau jour : plus moderne et mieux finie, le coupé entend bien voler la vedette à la Corvette, avec des attributs toujours aussi exubérants.

Auto Exception

Cylindrée :	V10 8,4 litres
Puissance :	640 ch à 6150 tr/min
Couple :	813 Nm à 4950 tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1521 kg
Dimensions :	4.46/1.94/1.24 (L/l/h)
Réservoir :	70 l
Volume coffre :	415 l
Pneumatiques :	P295/30ZR18/P355/30ZR19

Performances globales

Vitesse max :	330 km/h
0 à 100 :	-- s
Consommation :	18.3/11.3 l/100
Autonomie :	383 km

C'est un objet unique et mythique, une conception de l'automobile comme seuls les Américains peuvent en faire. Du muscle, du caractère, des sensations, bienvenue dans un monde de brutes, dans le monde Viper. Reconnue depuis son lancement au Salon de Détroit en 1989 comme une référence dans l'univers des voitures sportives, la Viper a assurément contribué au rayonnement du blason Dodge, partout sur la planète. Objet de rêve et fantasme, la nouvelle Viper entretient la légende, réussissant un subtil mélange entre modernité et tradition. Les puristes ne seront pas déçus, encore moins perdus. Ilk est à noter que ce millésime 2015 marque le retour de la Viper au catalogue de Dodge, après avoir porté pendant un moment le blason de SRT ((Street and Racing Technology).

Esthétiquement, une Viper se reconnaît au premier coup d'œil et cette dernière mouture ne déroge pas aux codes stylistiques de ce modèle. Le capot démesurément long, l'habitacle réduit en forme de goutte d'eau et la croupe immensément large sont bien au menu. Seuls concessions à la modernité sur ce modèle, des phares à diodes plus dynamiques, tant à l'avant qu'à l'arrière, des rondeurs plus marquées au niveau du capot moteur, une cure d'amaigrissement et un soupçon d'électronique embarquée. À la clé, plus de 640 ch pour 1.600 kg, soit un rapport poids/ puissance plus performant que celui d'une Lamborghini Aventador. Cette cure d'amaigrissement tient en deux mots : carbone et aluminium. Ainsi, le capot est entièrement réalisé en carbone. On retrouve également cette matière au niveau du toit et du hayon

Auto Exception

du coffre. Quant à l'aluminium, on le retrouve au niveau des portières. Cette diète a permis de gagner une cinquantaine de kilos, une sacrée performance !

Mais pour ce qui est du grand frisson, c'est du côté du moteur qu'il faut se tourner. V10, 8.4 litres de cylindrée, une puissance de plus de 640 ch à 6150 tr/mn et un couple éléphantesque de 813 Nm à 4.950 tr/mn. C'est un cocktail envoûtant, tout comme les vocalises. Les performances sont au diapason, avec une vitesse de pointe de 332 km/h. Quant au 0 à 100 km/h, il devrait être abattu en 3.2 secondes. Pour transmettre sa cavalerie aux roues, ce gros moulin est accouplé à une boîte à vitesses manuelle à six rapports.

Pour stopper ce monstre, le freinage comprend aux quatre coins des étriers quatre pistons Brembo et des disques de 355 mm. Pour les amateurs de track days, Dodge propose une version limitée nommée TA 2.0 (Time Attack) dotée d'une aérodynamique revue, de réglages châssis spécifiques et de gommes Pirelli PZero Corsa au lieu des PZero classiques sur le reste de la gamme.

Il y a du changement également à l'intérieur de la Viper, un habitacle plus cossu avec son tableau de bord entièrement digital et personnalisable et de superbes sièges baquets Sabelt, enfin réglables en hauteur. La console centrale intègre un large écran LCD et les surpiqûres accompagnent un cuir étendu. Côte personnalisation, la nouvelle Viper SRT est disponible en plusieurs coloris, notamment le rouge adrénaline, le noir venom, le blanc brillant, le perle métallisé, le jaune course et le bleu perle. Deux choix de bandes sont également au catalogue, dans plusieurs teintes.

S'agissant de la tenue de route, les ingénieurs de Dodge ont mis le paquet en dotant la bête de tous les artifices susceptibles d'améliorer son comportement. Ainsi, la nouvelle Viper dispose d'un châssis tubulaire rigidifié de + 50%, d'un contrôle électronique de la stabilité multi-niveaux, d'un contrôle de traction, d'un nouveau système de freinage ABS à quatre canaux et d'une suspension à deux modes : circuit et route.

Au final, ce nouvel opus enregistre des améliorations sensibles par rapport à la génération précédente, surtout au niveau de la tenue de route et de la technologie embarquée. Ces qualités sont censées lui permettre de tenir tête à sa rivale, la Corvette Z06 qui affiche, elle, une puissance légèrement supérieure (659 ch).

Jaguar

Auto Exception

par Amal Razine

X6 M
DIGNE DU BLASON

Pour ceux qui doutent encore que la redoutable estampille M sur un véhicule surélevé relève de l'hérésie, ils ont un démenti cinglant avec ce nouvel opus de la X6 M. Au menu, une ligne encore plus exubérante et une technologie embarquée d'avant-garde.

Auto Exception

Esthétiquement, la nouvelle génération de la X6 M s'inscrit dans la plus pure tradition M, chaque détail étant conçu pour la haute performance. Ainsi, de puissantes entrées d'air et la large double calandre M ornent la proue et donnent une idée de l'énorme potentiel du SUV. Les projecteurs caractéristiques viennent compléter le design dynamique. Le design est accentué par une silhouette de coupé, des bas de caisse M et une double nervure. Les jantes M 21 pouces disponibles en option s'insèrent dans des passages de roue fortement marqués. De profil, la ligne de caisse musclée se fond dans un becquet arrière typé. Juste au-dessous, on trouve la jupe arrière M et le diffuseur encadré de deux doubles sorties d'échappement polies, qui ajoutent la dernière touche à la sportivité de la poupe.

À l'intérieur, on est agréablement surpris par les matériaux exclusifs, tels que la sellerie tout-cuir « Aragonbraun » et les inserts décoratifs polis en carbone ou en bois précieux. Ces détails incarnent le luxe offert par la BMW X6 M et il est encore possible de les affiner avec les offres exclusives de la Collection BMW Individual. La touche de sportivité est également très présente, conformément à la tradition de la marque à l'hélice. Elle s'incarne au niveau des sièges M multifonctions ou du volant M gainé cuir à trois branches avec palettes de changement de rapport

Cylindrée :	4.4L V8 inj. directe biturbo
Puissance :	575 ch à 6000 tr/min
Couple :	750 Nm à 2200 tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	2265 kg
Dimensions :	4.91/1.99/1.69 (L/l/h)
Réservoir :	85 l
Volume coffre :	580/1525 l
Pneumatiques :	285/40 R 20 - 325/35 R 20

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.2 s
Consommation :	14.7/9.0/11.1 l/100
Autonomie :	636 km

intégrées. Dans le même état d'esprit, le sélecteur de boîte automatique M et les touches de comportement dynamique sont orientés vers le conducteur et placés sur la console centrale.

S'agissant de l'équipement, le SUV fait appel aux équipements dernier cri de la marque à l'hélice. Il en est ainsi du système « Surround View », qui comprend les systèmes de caméras « Top View », caméra de recul et vue panoramique avant. L'affichage tête haute est également au menu. Outre l'affichage numérique de la vitesse, le conducteur peut alors voir le rapport engagé et un symbole de compte-tours en couleur, avec « shift lights », indiquant le moment idéal pour changer de rapport. Quant au système de vision nocturne BMW « Night Vision » avec éclairage dynamique des piétons « Dynamic Light Spot », il repère de loin toute personne ou animal de grande taille dans l'obscurité. Enfin, le Pack Safety regroupe les avertisseurs de franchissement de ligne et de risque de collision avec protection active des piétons, ainsi que le système anti-collision à basse vitesse.

La recherche de sportivité se vérifie également sous le capot, où on retrouve un 8 cylindres essence M TwinPower Turbo de 4,4 litres de cylindrée. Ce dernier déploie une puissance de 575 ch et un couple énorme de 750 Nm pour catapulter la BMW X6 M. Cette puissance permet à la voiture d'abattre le 0 à

Auto Exception

100 km/h en 4,2 s et ce pour une consommation et des émissions de CO relativement modérées. En effet, grâce aux nombreuses technologies BMW EfficientDynamics mises en œuvre, la bavaroise ne consomme que 11,1 l/100 km pour des émissions de 258 g/km. Ce moteur est accouplé à une boîte automatique M à 8 rapports. Cette dernière permet au conducteur d'effectuer des changements de rapports ultra-sportifs en pleine accélération et sélectionner au moyen de la fonction Drivelogic, sur pression d'un bouton, l'un des trois modes de passages de rapport : efficient et confortable, sportif et ultra-sportif.

Côté tenue de route, la technologie quatre roues motrices intelligente BMW xDrive répartit le couple de façon continue entre les essieux. Afin de répondre à tout moment et de façon optimale aux besoins en matière de motricité, de tenue de route et de sécurité, le système électronique répartit le couple en une fraction de seconde. Il est ainsi possible de contrer tout survirage ou sous-virage, ce qui améliore encore la tenue de cap et la facilité de conduite de la voiture. Toujours pour améliorer son comportement routier, la X6 M bénéficie d'une technologie BMW xDrive à prédominance arrière. Le couple est ainsi transmis en premier lieu aux roues arrière et nettement plus tard aux roues avant. Cela réduit le risque de sous-virage en sortie de courbe.

En outre, la nouvelle X6M fait appel à des assistants de conduite de dernière génération. C'est le cas de la fonction « Launch Control », qui garantit un démarrage parfait. Le système anti-roulis Dynamic Drive, le Contrôle Dynamique de la Transmission et l'amortissement variable piloté SelectDrive M permettent, pour leur part, d'adapter parfaitement la configuration de la voiture aux exigences de la route. Quant au freinage, il est assuré par des disques de frein perforés et ventilés composites, comportant des étriers fixes à 6 pistons à l'avant.

ALD RENT

UNE SOLUTION DE MOBILITÉ FLEXIBLE ET SANS ENGAGEMENT

ALD rent

Un recrutement, une période d'essai, une activité saisonnière, un chantier imprévu, un surcroît d'activité, l'attente de livraison d'un véhicule neuf...

Vous avez besoin d'une solution immédiatement, vous n'envisagez pas d'acheter un véhicule et vous n'avez aucune visibilité sur le long terme.

Découvrez **ALD rent** l'offre de **Location Moyenne Durée** proposée par ALD Automotive pour vos **besoins ponctuels.**

www.aldautomotive.ma

LET'S DRIVE TOGETHER

ALD Automotive

Auto Exception

par Amal Razine

XC90

LE VAISSEAU AMIRAL DE VOLVO

Révélé au grand public au dernier Mondial de l'automobile de Paris, la gamme du nouveau Volvo XC90 se distingue par une version hybride rechargeable. À l'instar de ses congénères Porsche Cayenne, BMW X5 et Range Rover, le nouveau Volvo XC90 s'essaie donc à la double motorisation thermique et électrique et affiche le meilleur rapport puissance/émissions du segment.

Auto Exception

Cylindrée :	2.0L 4cyl. inj. dir Biturbo
Puissance :	320ch à 5700 tr/min - 80ch électrique
Couple :	400 Nm à 2200 tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	2350 kg
Dimension :	4,95/2,00/1,78 (L/l/h)
Réservoir :	71 l
Volume coffre :	310/1899 l
Pneumatique :	235/60 R 18

Performances globales

Vitesse max :	230/115 en électrique
0 à 100 :	-- s
Consommation :	-- l/100
Autonomie :	--

Du point de vue esthétique, la ligne du nouvel opus est une réinterprétation moderne du XC90 classique. Si la filiation avec l'ancien modèle est patente sur la poupe, elle l'est beaucoup moins sur la face avant, qui arbore des optiques intégrant des feux diurnes à LED en forme de T, référence au marteau du dieu scandinave Thor.
À l'intérieur, le nouveau XC90 surprend par son habitacle et plus particulièrement par son nouveau système de commandes. Il faut un peu s'y habituer, mais les menus et les défilements par glissement du doigt s'avèrent très fonctionnels.

Côté mensurations, le XC 90 affiche une longueur à peine inférieure à cinq mètres et une largeur de 2,14 m. Ces dimensions généreuses ne servent que partiellement l'espace à bord, les batteries étant intégrées au tunnel central, Volvo a réussi à préserver intégralement le volume du coffre et on a pu conserver la troisième rangée de sièges, livrée en série. Le coffre allant jusqu'à 1.816 litres est par contre toujours aussi généreux, mais parce qu'il est moins large, il semble moins utilisable que celui du modèle précédent.

Particularité intéressante, le conducteur peut préconditionner la transmission, la batterie et l'habitacle du XC90 T8, à partir de l'intérieur de la voiture ou d'une application sur smartphone, gérant ainsi le réchauffement ou le refroidissement du véhicule. Ce préconditionnement peut être réalisé lorsque la voiture est branchée, afin de préserver l'autonomie maximale en mode électrique.
Cette version hybride du XC90, uniquement disponible en sept places, affiche une puissance combinée de

400 ch, pour une respectable valeur de couple de 640 Nm, ce qui lui permet d'atteindre le 100 km/h en 5,9 s. Le moteur à essence développe 318 ch (couple de 400 Nm), et il s'agit d'un quatre cylindres, cubant 2 litres. Le groupe électrique, pour sa part, est implanté sur l'essieu arrière, ce qui offre une possibilité de transmission intégrale. Il délivre 82 ch et un couple de 240 Nm. Selon le constructeur, l'autonomie est de plus de 40 km en mode électrique. La batterie, d'une capacité de 65 kW, d'une masse de 125 kg, est placée au centre du véhicule. Une seconde machine, logée entre le volant moteur et le convertisseur de couple de la boîte à vitesses, offre un surcroît de couple lors des fortes accélérations, mais n'entraîne jamais les roues à lui tout seul. À la fois alternateur et démarreur, ce moteur électrique avant, le plus gros de la production automobile mondiale, assure une relance du quatre cylindres à compresseur et à turbocompresseur en moins de 2 dixièmes de seconde, grâce à une puissance de 34 kW et 150 Nm. Volvo communique une consommation limitée à 2,5l/100 km, précisant que l'économie de carburant s'élève à 4,8l/100km selon le cycle mixte américain.

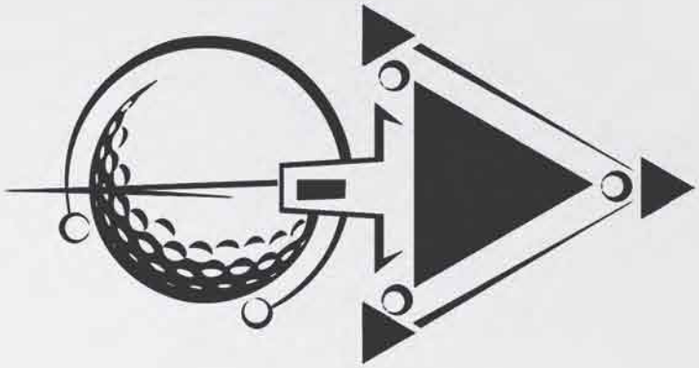
La transmission de la puissance aux roues fait appel à une boîte à vitesses automatique, à huit rapports, spécialement adaptée à l'hybride. Une pompe à huile de plus grande dimension permet d'augmenter rapidement la pression, afin d'assurer un passage plus facile du mode électrique au mode thermique. Le levier de commande est réalisé à la main, en cristal suédois. En utilisant soit une molette de la console centrale, soit l'écran tactile du tableau de bord, le conducteur

Auto Exception

peut choisir quatre modes de conduite : tout électrique (mais le moteur à combustion peut être activé par un enfoncement de l'accélérateur), combiné (électrique et thermique), quatre roues motrices (AWD) et enfin « Save for later » (« gel » du niveau de la batterie en vue d'une utilisation ultérieure).

Pour stopper ce mastodonte, Volvo fait appel à un système de freinage mixte. Ce dernier utilise en partie une technologie de freinage à commande électronique, afin de récupérer, puis de transmettre l'énergie à la voiture, soit pour recharger la batterie, soit pour une utilisation immédiate. Le système est également équipé d'une fonction unique de stabilité, qui contrôle la quantité d'énergie, pouvant être régénérée en toute sécurité.

En définitive, ce XC90 T8 met la barre très haut pour ce qui est de la performance, de la sécurité et de l'agrément de conduite ! Il représente une parfaite synthèse entre tradition et innovation, tout en embarquant au passage des équipements technologiques de sécurité active ou passive assez exceptionnels.



ATLAS GOLF MARRAKECH

Km 1. Route d'amizmiz (300 m avant OASIRIA)40 000 Marrakech

Tél.: +212 (0) 5 24 37 66 66

contact@atlasgolfmarrakech.com - www.atlasgolfmarrakech.com

Auto Exception

par Amal Razine

7 À BORD

Et de 3 pour le Kia Sorento. Le SUV familial de la marque coréenne a dévoilé une 3e mouture, qui sera son porte-drapeau à l'international. Marquant une franche évolution avec la précédente génération, il se distingue également du Sportage en optant pour un look plutôt discret. Kia n'a pas lésiné sur les moyens pour positionner le Sorento en SUV Premium grâce, notamment, à son équipement complet et à ses prestations. Le SUV coréen qui se prend pour un grand monospace veut conquérir un public plus large et pour cela, il n'a pas peur de se mesurer aux références du segment.

Auto Exception

Kia renaît de ses cendres et le fait de la plus belle manière qui soit, à travers ses nouveautés. La dernière en date n'est autre que le Sorento. Ce modèle, qui chevauche 2 segments, à savoir celui des SUV et des monospaces, a tout pour plaire aux familles. Un look dynamique mais discret, 7 places, une offre en équipements des plus complètes, une présentation premium et des tarifs compétitifs.

Jouant la carte de la sagesse stylistiquement parlant, la 3e génération du Kia Sorento a décidé de se distinguer de son petit frère Sportage et de son look audacieux. Destiné à un public qui cherche plutôt un produit lui conférant toute la sécurité et l'assurance qu'il veut offrir à sa famille, le coréen adopte des lignes sobres, mais loin d'être fades. Bien marquées et d'une fluidité incontestable, elles lui confèrent un dynamisme qui ne semblait pas être gagné d'avance. À l'avant, la calandre en nid d'abeille à effet 3D attire forcément les regards et en profite pour bien mettre en avant son logo. Avec les contours chromés, celle-ci met davantage en valeur les feux avant profilés, qui lui confèrent un regard unique et moderne. Le capot fuyant est nervuré, pour bien marquer son côté sportif et pour les familles qui n'ont pas peur de s'aventurer hors des sentiers battus, elles ne manqueront pas de remarquer le travail minutieux qui a été dédié aux boucliers. De profil, sa ligne de ceinture de caisse a été rehaussée pour une allure encore plus imposante. À

l'arrière également, le dynamisme a été travaillé et les feux sont désormais plus minces et étirés, débordant aussi bien sur les ailes que sur le hayon. Ayant droit à une lunette plus large, elle accueille également un becquet intégrant le 3e feu de stop. Imposant, certes, avec sa longueur atteignant les 4,78m, le Kia Sorento a su mettre en avant une élégance et une sportivité qui peuvent manquer à certains de ses rivaux.

Le Sorento, ne fait pas dans la folie à l'intérieur non plus, optant pour une planche de bord conventionnelle et fonctionnelle. Un tableau de bord simple affichant toutes les informations dont peut avoir besoin le conducteur, un grand écran central avec GPS et surtout pas de commandes superflues. Kia a opté pour l'épurement et a aussi bien travaillé la qualité perçue principalement de la planche de bord avec son revêtement moussé plutôt qu'un plastique dur. Mais bien évidemment, le plus important à l'intérieur est l'habitabilité. En effet, Kia a amélioré l'espace aux jambes des passagers des deux rangées arrière. La modularité n'est pas en reste, puisque la seconde rangée est fractionnable en 40/20/40, ce qui permet au coffre de passer de 515 litres à 1.662 selon la configuration choisie. L'autre point fort de la marque coréenne est sans conteste la liste d'équipements de série qu'elle offre à sa clientèle avec, notamment, la sellerie cuir, la climatisation bi-zone ou encore le toit vitré panoramique ouvrant.

Auto Exception

Cylindrée :	2.2L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	197 ch à 3800 tr/min
Couple :	421 Nm à 1800 tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1955 kg
Dimension :	4.69/1.89/1.75 (L/l/h)
Réservoir :	70 l
Volume coffre :	258/2052 l
Pneumatique :	235/55 R 19

Performances globales

Vitesse max :	190 km/h
0 à 100 :	9.7 s
Consommation :	8.9/5.5/6.8 l/100
Autonomie :	854 km

Reprenant en partie la plateforme de la seconde génération lancée en 2009, le nouveau Sorento ne prend pas de risques non plus sous le capot et préfère miser sur des valeurs sûres. Il fait donc appel au 4-cylindres 2.2 CRDi qui officie déjà sous le capot de plusieurs modèles de la marque. Développant 200 ch et un couple de 441Nm il est couplé à une boîte manuelle à 6 rapports et affiche une consommation mixte de 6,7 l/100 km. Malgré ses dimensions imposantes, il atteint les 100 km/h en 9,6 s et une vitesse maximale de 203 km/h.

Kia semble avoir trouvé la recette parfaite pour répondre aux attentes de son marché principal quant à ce segment, à savoir les Etats-Unis, tout en s'attaquant aux 4 coins du monde, avec une proposition différente pour se distinguer de la concurrence. Classique, sportif, élégant et véhiculant une image premium à un prix plutôt abordable, le Sorento semble avoir réuni tous les ingrédients du succès.

Offre Spéciale Golf

Profitez d'un séjour d'exception au Es Saadi avec l'offre spéciale golf, qui vous permettra de découvrir le Spa du Palace et l'Institut Dior ainsi que le restaurant du casino « L'Epicurien »
Offre valable pour 2 personnes, 7 nuits en suite junior au Palace avec petit-déjeuner • 22 130 Dh •
Information et réservation au 05 24 33 74 00 ou par mail à info@essaadi.com

PALACE, KSARS, VILLAS & HÔTEL *****
SPAS & DIOR INSTITUT
GASTRONOMIE
CASINO, THEATRO & LOUNGE BARS
CONFÉRENCE & BANQUETS

HIVERNAGE - MARRAKECH CENTRE VILLE - MAROC - TÉL : 05 24 33 74 00 - info@essaadi.com - www.essaadi.com

Auto Exception

par Youssef Bennour

Audi S7

MONTÉE EN GAMME

Après l'A7, c'est à la S7 de recevoir quelques changements esthétiques, plutôt subtils. Mais cette remise au goût du jour est plus significative techniquement, comme le suggère le comportement routier, encore plus efficace.

Auto Exception

Dans le sillage du restylage de la gamme A7, la sportive S7 a également bénéficié d'une cure de rajeunissement, afin de se remettre au goût du jour. Il est difficile à première vue de constater des changements par rapport à la génération précédente, tant les modifications opérées sont minimes. Pourtant, la S7 Sportback évolue esthétiquement, en s'offrant une nouvelle face avant, du moins légèrement remaniée, avec une calandre trapézoïdale aux coins plus affûtés, des optiques plus pointus et surtout une nouvelle signature lumineuse. Et c'est justement ce regard perçant qui forge en grande partie l'identité esthétique de la nouvelle S7. Au menu, la technologie full-LED de série, et le système Matrix-LED en option, avec diodes indépendantes les unes des autres, déjà étrenné par l'A8 restylée. Il y a lieu de noter que si les clignotants dynamiques sont de série à l'avant, ils ne sont livrés qu'avec l'option Matrix LED.

À l'arrière, cette S7 restylée se distingue par des feux stop, dont le dessin intérieur est revu, avec notamment un T allongé semblant compartimenter les différents blocs d'ampoules. Le fond des optiques devient aussi plus sombre. On note en outre deux doubles sorties

d'échappement, désormais enchâssées dans un diffuseur plus visible et plus agressif, rappelant celui de l'encore plus puissante RS7.

À l'intérieur, le changement est également à l'ordre du jour, puisque la marque aux anneaux a revu le dessin des aérations, des palettes derrière, du volant et du logo quattro sur le panneau d'instrumentation. Il sied de signaler la présence de nouveaux matériaux à l'intérieur, incluant l'aluminium/Beaufort, les incrustations de noyer et le cuir Valcona. La S7 dispose en outre d'un riche équipement. Il comprend notamment la sellerie cuir, le système de navigation MMI et le module Infotainment Audi, la vision tête haute, la connexion Internet 4G ou encore un système audio Bang & Olufsen. La classe ! L'équipement de sécurité n'est pas en reste avec entre autres l'aide au stationnement, l'avertisseur de sortie de voie, le régulateur de vitesse adaptatif et la vision nocturne.

Par ailleurs, le gabarit est toujours imposant, puisque l'Audi mesure près de 5 m de long (4,9 m) et plus de 2 m de large (2,1 m). Le volume de coffre demeure à 535 l pour aller jusqu'à 1.390 l, banquette rabattue.

Les évolutions sous le capot sont également importantes. Ainsi, le V8 4.0 TFSI d'origine, qui

Auto Exception

Cylindrée :	8 CYLINDRES EN V, 32S
Puissance :	450 ch - 5800tr/min
Couple :	550 Nm - 1400tr/min
Transmission :	4 Roues permanent

Poids et mesures

Poids à vide :	1955 kg
Dimension :	4.98/1.91/1.41 (L/l/h)
Réservoir :	75 l
Volume coffre :	535 l
Pneumatique :	255/40 R19 Y

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.6 s
Consommation :	13.2/7/9.3 l/100
Autonomie :	--- km

développait auparavant 420 chevaux, passe à 450 chevaux. Il est toujours équipé du système de désactivation partielle des cylindres. Le cylinder on demand (COD) permet de désactiver quatre des huit cylindres lorsque le moteur n'est pas en charge, dans le but d'économiser du carburant. Ce bloc est accouplé à la transmission intégrale quattro et à la boîte tiptronic à huit rapports. Il y a là de quoi s'acquitter du 0 à 100 km/h en 4,6 s. Quant à a vitesse maximale, elle est limitée électroniquement à 250 km/h.

Côté tenue de route, la suspension pneumatique adaptative RS avec amortissement adaptatif en option, permet d'abaisser le châssis de 20 millimètres. Son contrôle est intégré dans le système de sélection de l'Audi drive de la dynamique de conduite. Pour davantage d'efficacité, Audi propose la suspension sport RS avec le Dynamic Ride Control (DRC), qui offre trois niveaux d'ajustements hydrauliques, selon l'humeur du conducteur. Le différentiel arrière est aussi reconfiguré, pour maximiser les performances, tout comme la direction dynamique avec son rapport de direction variable en continu.

La nouvelle mouture est, par ailleurs, équipée de série de roues de 19 pouces en alliage léger forgé et de roues en aluminium coulé de 20 pouces en trois versions de couleurs en option. Quant au freinage, l'allemande fait appel à quatre disques de frein ventilés, de conception allégée.

Pour conclure, la nouvelle S7 magnifie davantage les qualités de l'ancienne génération, qui était déjà une référence dans sa catégorie. Il s'agit d'une routière d'exception, qui représente un savant compromis entre confort et plaisir de conduite.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

SÉBASTIEN LOEB
LE SURDOUÉ

SEW
USOCOME
TOTAL
RICHARD MILLE
S. LOEB
MICHELIN

SÉBASTIEN LOEB

LE SURDOUÉ

L'histoire du Championnat du monde des rallyes est certes marquée par l'empreinte indélébile de quelques monstres sacrés, tels que Jean Ragnotti, Walter Rohrl, Michèle Mouton, Carlos Sainz, Colin McRae, Tommi Makinen, Juha Kankkunen. Mais c'est un pilote français qui tutoie les étoiles : Sebastien Loeb. Nonuple champion du monde, il a battu le record des titres mondiaux toutes disciplines confondues. Même le baron rouge « Michael Schumacher » s'incline dans cet exercice. Et pourtant, celui qu'on surnomme « le patron » n'était pas destiné à faire carrière dans le sport automobile, mais plutôt dans le bâtiment. C'est son talent inné et sa passion pour la vitesse qui vont lui ouvrir les portes du rallye, discipline qu'il a dominé de la tête et des épaules. Mieux, Loeb va s'illustrer également dans la course mythique des 24 heures du Mans en remportant une deuxième place dès sa première participation. Cédant aux sirènes de la course en circuit, le pilote français va finir par troquer son statut de pilote de rallye contre un baquet en WTCC. Et encore une fois, ses qualités de pilotage exceptionnelles vont lui permettre de faire des étincelles, d'entrée de jeu.

Dans cet entretien exclusif accordé au magazine Gentlemen Drivers, Sebastien Loeb retrace son parcours depuis le tout début. Un récit passionnant, émaillé d'anecdotes croustillantes, qui témoignent de la grande passion de ce pilote d'exception.

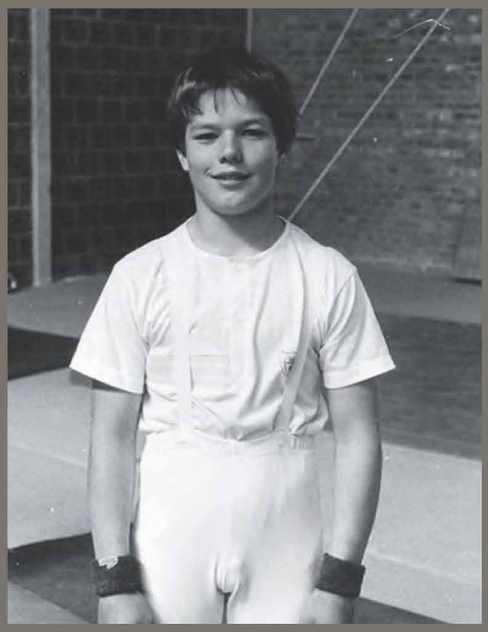
SÉBASTIEN LOEB
LE SURDOUÉ

Votre première fois au volant?
Je devais avoir 5 ans, dans la 2 CV de mes parents, garée dans la cour de ma grand-mère. J'ai enlevé la vitesse, la voiture a descendu la cour, a fini dans un escalier. Après, j'ai roulé assis sur les genoux de mon père, puis tout seul à 13 ans quand j'atteignais les pédales. J'étais tellement obnubilé par les voitures que le permis était le seul examen qui m'intéressait ! Je l'ai passé aussi vite que j'ai pu, à ma majorité.

Quelle était votre première voiture?
La Skoda de mes parents. Avec moi, le moteur n'a pas tenu longtemps (rires). Je rêvais d'avoir une Renault 5 GT Turbo. Pour avoir rapidement des sous, je quitte le lycée. Je voulais du concret et donc je passe mon diplôme d'électricien en bâtiment. À peine avais-je débuté dans la vie active que j'ai misé l'intégralité de mes revenus dans l'objet de mes rêves : une Supercinq GT Turbo. Les trains de pneus agonisent au bout de 2.500 km et mon permis est plus souvent à la préfecture que dans ma poche !
Mon apprentissage du pilotage commence ainsi et révèle des qualités innées. Je m'amuse à torturer quelques GTI avant de tomber sur une annonce présentant l'opération de détection Rallye Jeunes . Pourtant je n'étais pas destiné à la conduite en rallye, mais plutôt à la gymnastique, que j'ai pratiquée à très haut niveau. Pour preuve, j'ai même été quatre fois champion d'Alsace, Champion du Grand Est et classé à la dixième place aux championnats de France.

Parlez-nous de vos débuts en compétition ?
En 1995, j'avais 21 ans et à cette époque-là je raclais les fonds de tiroirs pour trouver les 100 francs nécessaires à l'inscription au Rallye Jeunes . En 1997, j'accède pour la deuxième fois à la finale. J'ai dominé cette finale une première fois et je n'ai pas été sélectionné. J'ai reproduit donc la même prestation l'année suivante et là une personne me remarque, en se disant que c'était la deuxième fois que ce jeune pilote réussissait à être devant 15.000 participants. Donc, ce n'est pas un hasard, il a quelque chose de spécial. Il s'agit de Dominique Heintz, qui est aujourd'hui directeur de Sebastien Loeb Racing, le team que j'ai créé. C'est lui qui m'a permis de débuter en rallye, régional au début, Formule de promotion . Par la suite, je remporte le Trohée Citroën Saxo Kit-Car en 1999, ce qui attire l'attention de Guy Fréquelin. Le directeur de Citroën Sport va alors devenir le guide de ma carrière. En 2001, je démontre mon potentiel en terminant deuxième du Rallye San Remo, lors d'une participation ponctuelle au volant d'une Xsara WRC officielle. Je rejoins Citroën à temps plein dès la saison 2002. Je remporte ma première victoire la même année au Rallye d'Allemagne avant de manquer le titre d'un point en 2003, malgré trois succès.

Quels sont les autres moments forts de votre carrière en rallye ?
En 2004, six victoires me permettent de débuter ma série de titres mondiaux. L'année suivante, je deviens le premier pilote à remporter dix rallyes en une saison, devenant double champion du monde. Avec une Xsara privée de l'équipe Kronos, je m'offre un troisième titre en 2006, tout en manquant trois manches après m'être cassé l'épaule lors d'une chute à moto.



Biographie

1974 : naissance à Haguenau dans le Bas-Rhin en Alsace (France)
1995 : participe à l'opération Volant Rallye Jeunes
2001 : remporte le championnat de France des rallyes, ainsi que le championnat du monde juniors
2003 : dispute sa première saison complète en WRC
2004-2013 : remporte neuf titres mondiaux en WRC
2006 : s'adjuge la deuxième place aux 24 heures du Mans avec Pescarolo Sport.
2011 : crée son team Sebastien Loeb Racing
2013 : arrête sa carrière de rallyman
2014 : s'engage en championnat du monde WTCC

Sébastien Loeb en chiffres :

9 : Le nombre de titres mondiaux en WRC
900 : Le nombre de spéciales remportées en WRC
1 : En 2006 et 2009, Sébastien Loeb a remporté le titre mondial pour un point d'avance sur Grönholm et Hirvonen
73,33% : En pourcentage, le ratio de victoires sur la saison 2008 (11 victoires en 15 rallyes)
1 sur 1 : Loeb a remporté 50% des rallyes auxquels il a participé.
78 : Le nombre de victoires en WRC
23 : Le nombre de rallyes différents sur lesquels Loeb s'est imposé
8 : Le nombre de victoires consécutives aux rallyes d'Allemagne et de Catalogne
28 : Le nombre de rallyes consécutifs terminés dans les points
21 : Le nombre de rallyes qu'il n'a pas terminé (sur 168 participations)
85 : Le record de distance en mètres de son saut sur une speciale au rallye de Turquie

SÉBASTIEN LOEB
LE SURDOUÉ

De retour avec l'équipe officielle Citroën Sport en 2007, je remporte une quatrième couronne au volant de la nouvelle C4 WRC, avant d'ajouter un cinquième titre à ma collection, grâce à un millésime exceptionnel garni de 11 victoires.
Mon titre en 2009 est plus difficile. Malgré un début de saison parfait avec cinq victoires en autant de rallyes, je connais une série de malchances, mais je gagne finalement le titre pour un point face à mon rival Mikko Hirvonen. En 2010, je reprends encore une fois le dessus avec huit nouvelles victoires, et j'enfonce le clou en glanant deux titres supplémentaires en 2011 et 2012.

En 15 ans de carrière quels sont les victoires qui vous ont le plus marqué ?
Le premier titre en 2004, qui m'a donné énormément confiance en mon potentiel. Mais il y a surtout le titre remporté en 2010 et que j'ai remporté dès le rallye d'Alsace. J'ai été très ému d'aborder la dernière ligne droite qui se trouve à proximité de mon lieu de naissance. Il y a eu ensuite le plaisir de partager la victoire avec la famille et les amis.

Quand avez-vous eu réellement peur dans votre carrière de rallyman ?
En fait, on n'a pas le temps d'avoir peur. C'est en y pensant à l'avance qu'on peut être envahi par la peur. Quand on perd le contrôle de la voiture, soit on se fait une petite frayeur, mais on arrive à rattraper la voiture, soit l'accident se produit, mais on n'a même pas cinq secondes pour le réaliser.

Avez-vous conscience d'être la légende qui a marqué le WRC ?
J'ai conscience d'avoir marqué le rallye de par les neuf titres acquis avec Daniel Elena. De là à parler de légende, je ne sais pas
Qu'est-ce-que ça vous a fait d'être élu sportif préféré des Français quatre ans de suite ?
Cela a été un honneur pour moi. Ça me paraît toujours un peu incroyable, surprenant en un sens. Je n'ai jamais cherché à changer de comportement pour plaire à qui que ce soit. Si les gens m'apprécient, alors j'en suis très honoré.

Votre passage en WTCC vous a-t-il fait perdre vos réflexes de pilote de rallye ?
Depuis mon arrêt de la compétition en rallye, je me suis consacré à la course sur circuit et j'ai déjà remporté plusieurs victoires en Championnat du monde des voitures de tourisme. Ce virage ne signifie pas pour autant que mes compétences en rallye se soient évanouies. En novembre, j'ai remporté le

rallye du Var avec ma femme Séverine à la place du copilote. Participer et remporter le Rallye du Var l'an dernier était bien sûr une bonne préparation en vue de Monte-Carlo. Nous le faisons une fois par an pour nous amuser.

Regrettez-vous d'avoir arrêté le rallye ?
Je ne regrette pas d'avoir arrêté, car j'ai bien conscience d'avoir réalisé pas mal de records dans ce domaine. Je suis fier de mon parcours et de pouvoir encore vivre ma passion, que ce soit en rallye ou en circuit.

Quelle est la raison qui vous a poussé à participer au Rallye de Monte Carlo en 2015 ?
Citroën m'a demandé si je voulais participer au Rallye de Monte-Carlo et je me suis dit, pourquoi pas ? J'ai de très bons souvenirs sur ce rallye. Je me suis imposé pour la première fois lors du rallye WRC de Monte-Carlo en 2002, bien que j'aie été ensuite rétrogradé à la deuxième place après un changement de pneu jugé illégal. Au total, j'ai remporté sept victoires à Monaco.

Vous qui avez tout gagné sur le circuit WRC, ce retour vous a-t-il apporté un plus ?
Du repos... et puis des sensations différentes ! Même si le Monte-Carlo ne s'est finalement pas très bien passé avec cette erreur qui a cassé la suspension de ma DS3 WRC, on a passé un super moment avec mon copilote Daniel, et j'ai pu recharger mes batteries.

On entend souvent des critiques par rapport au manque de promoteurs et d'annonceurs en rallye. Comment voyez-vous l'avenir de la discipline ?
Il y a des hauts et des bas. En rallye, on a eu une période où les constructeurs s'en allaient.
Il y a eu le retour de Volkswagen et la présence de Ford et de Citroën. Il est vrai qu'il n'y a pas beaucoup de constructeurs engagés, mais ce n'est pas en n'ayant pas de promoteurs et pas de retombées médiatiques, que nous allons encourager d'autres constructeurs à s'intéresser à la discipline. C'est en fait un cercle vicieux. À mon avis, il faut faire en sorte d'associer davantage les médias, surtout qu'il s'agit d'un sport spectaculaire, s'il est bien retransmis. À partir de là, je pense que les constructeurs seront de retour. C'est en tout cas ce que cherche à faire la FIA, à travers les changements opérés au niveau de la commission des rallyes.

Vous avez fait un passage par les 24 heures du Mans. Pourquoi ?
J'ai toujours aimé découvrir autre chose et c'est pour cette raison que je suis en WTCC maintenant. Il est vrai que le rallye est ma première passion et au niveau du pilotage c'est plus varié, mais j'ai toujours aimé les courses en circuit.

SÉBASTIEN LOEB
LE SURDOUÉ

Vous avez fait une deuxième place avec Pescarolo en 2006. Cela veut-il dire que pouvez réaliser de bons résultats si vous retentez l'expérience ?
Peut-être, mais le WTCC, c'est beaucoup plus pointu. Ce sont des courses de sprint très courtes. On est tout le temps à la limite et la moindre erreur ne pardonne pas. Au Mans, cela dépend des années, mais quelque fois tu peux te permettre de tourner une ou deux secondes moins vite. Donc c'est cette recherche de perfection en WTCC qui a fait pencher ma balance en faveur de cette discipline. Le Mans est un objectif à terme pour le team, mais nous voulons le faire dans de bonnes conditions et pour cela, il faut réunir le budget adéquat.

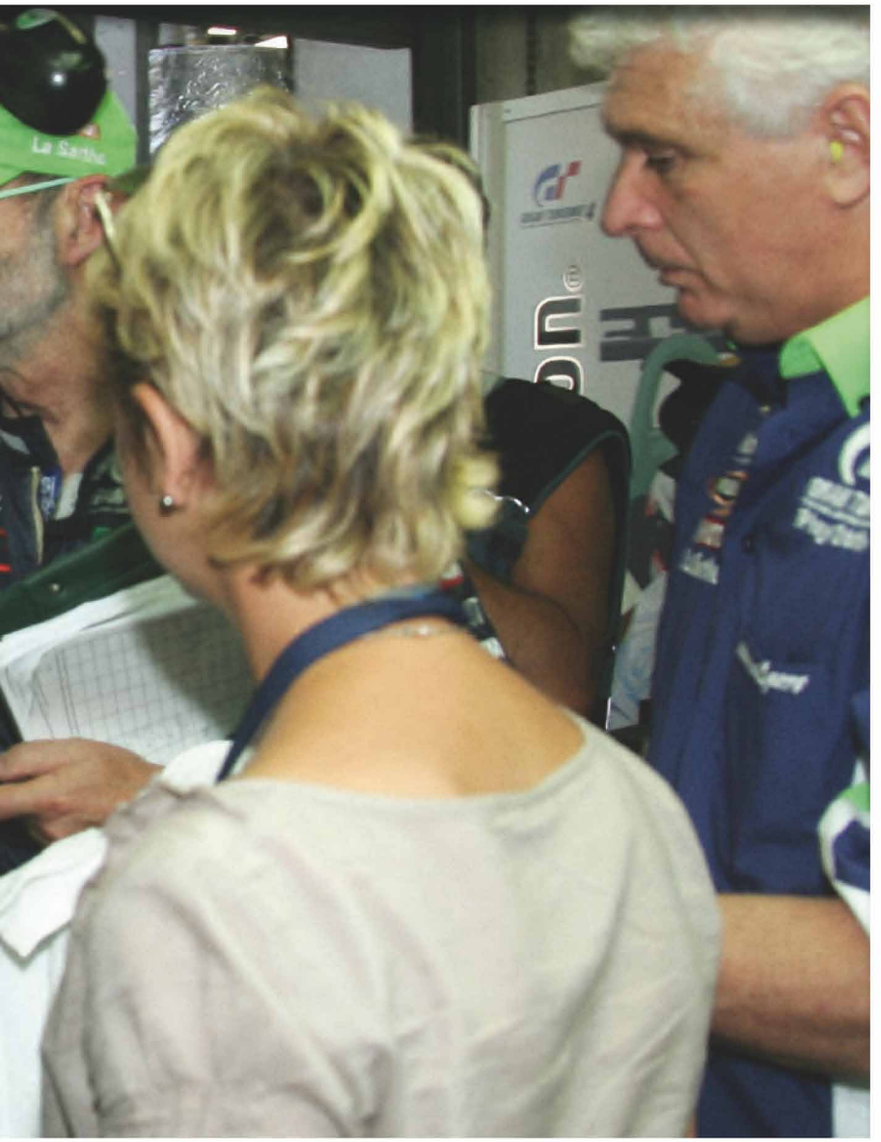
Pourquoi n'avez-vous pas essayé de faire de la Formule 1 ?
Tout simplement parce que j'ai fait le Rallye Jeunes. Si j'avais peut-être fait le Circuit Jeunes, je me serais alors orienté vers la F1. Le destin a fait que mon parcours soit en rallye. J'ai tenté ma chance en F1 avec l'écurie Red Bull en 2009 et il s'en est fallu de peu pour que je sois retenu, car ma performance était valable lors des essais. Mais ma saison en rallye commençait à se compliquer. J'ai perdu l'avance que j'avais et j'étais obligé à ce moment là de me concentrer à 100% sur le championnat. En plus, entrer en F1 c'était très compliqué à cause de la super licence et l'impossibilité de faire des essais. Je n'avais pas assez d'expérience en circuit. Tout était compliqué. À un moment, il était question pour moi de participer au Grand Prix d'Abu Dhabi, mais la FIA ne m'a pas donné de licence. Pour avoir la super licence, il faut soit avoir une expérience en F1 ou avoir gagné un championnat national en F2 ou un championnat international en F3, soit être justifié d'un nombre minimum de kilomètres en essais. Cette dernière possibilité n'est plus à l'ordre du jour, parce que la FIA a interdit les essais en F1.

À l'âge de 40 ans, pourquoi êtes-vous passé du rallye au circuit ?
J'ai choisi de continuer ma carrière sur circuit, car je souhaitais essayer autre chose dans le pilotage. C'est une approche différente du rallye, c'est donc plus difficile pour moi. C'est un défi que je me lance et je dois réapprendre à piloter avec de nouvelles techniques. Ça faisait plus de 10 ans que je faisais du rallye. Pour moi, c'est clairement un nouveau départ dans le sport automobile.

Vous avez fait des étincelles à Pau, au volant d'une Porsche CUP. Qu'est ce qui vous attire dans ce championnat ?
C'est une discipline que j'apprécie et qui permet à des jeunes de se révéler. Et comme je n'ai pas le temps de préparer mes courses ni faire d'essai, j'y participe de temps à autre pour le plaisir, tout en n'étant pas obligé de m'astreindre à la nécessité de faire des réglages sur la voiture.

Quelles sensations avez-vous eu en pilotant la 208 T16 Pikes Peak ?
C'est véritablement une sensation très spéciale et un moment exceptionnel. La 208 incarne la force d'une voiture du Mans, avec des accélérations plus rapides qu'une Formule 1. Elle sort à peine du virage qu'elle déboule déjà comme un boulet de canon. La traction est étonnante ! Avec autant de travail et d'investissement dans cette préparation, l'erreur était interdite, c'était 20 km de prise de risque.

Quelle importance a cette victoire parmi l'ensemble des exploits de ta carrière ?
Je ne dirais pas que c'est l'équivalent d'une victoire en rallye, mais cela revêt beaucoup d'importance quand



même. J'avais l'habitude de regarder la course de Pikes Peak avant et je me disais déjà que cela serait sympa de la faire un jour, et je l'ai fait en battant le record de l'épreuve. Pour moi, c'était la course de l'année. De toutes les voitures que j'ai conduites cette année-là, c'est définitivement la plus cool. On a établi un bon record, je pense qu'il sera à égaler.

C'était facile pour vous de vous habituer à la Peugeot 208 T16 Pikes Peak ?
Je dirais que oui, mais avant la préparation de la voiture, je nourrissais quelques appréhensions quant à sa puissance phénoménale. Je me demandais si cette voiture ne serait pas trop puissante pour moi et si j'y retrouverais le même confort qu'avec ma voiture de rallye. Après tout, il s'agit de 875 chevaux et de la voiture la plus puissante que j'ai jamais conduite. Mais en fin de compte, j'ai été très à l'aise avec la voiture et j'ai pu exploiter son potentiel à fond.

Comment s'est opérée la transition vers le WTCC ?
Mon plus grand challenge était de comprendre la voiture et le pilotage en WTCC. Il m'a fallu un temps d'adaptation pour bien maîtriser les spécificités du circuit.

Y a-t-il une différence de pilotage entre les deux disciplines ?
Maîtriser la voiture et freiner tard fait partie d'un socle commun. En circuit, c'est du répétitif . Une fois que tu as atteint les limites, il faut parvenir à se fixer des repères pour rester au même stade tout le temps. En rallye, tu ne les atteins jamais vraiment, les limites. Mais cela demande plus d'improvisation. Celui qui a plus de feeling peut faire la différence.

Quels sont les lacunes qui vous ont le plus handicapé dans cette discipline ?
Bien placer sa voiture, savoir lire le peloton, déceler les endroits appropriés où l'on peut attaquer. Ce n'est pas évident.

Est-il difficile de passer du statut de pilote à celui de team manager ?
C'est une projection dans la phase de la retraite. C'est très difficile pour un pilote d'arrêter de courir, mais ça l'est beaucoup moins quand il reste à la fin de sa carrière de pilote dans le milieu du sport automobile en tant que patron d'écurie. Diriger un team, c'est découvrir la course sous un nouvel aspect. La possibilité de transmettre mon expérience et de partager ma passion, avec des jeunes ou des gentlemen drivers, sont également deux choses importantes à mes yeux.

Êtes-vous collectionneur de voitures ?

Non pas vraiment. Mais j'ai une C4 WRC, avec laquelle j'ai remporté le titre de champion du monde en 2010. C'est la seule voiture de course que je possède. Je suis amateur de voitures de sport, surtout des italiennes. J'ai eu des Lamborghini (Gallardo, Aventador), des Ferrari ..Mais je ne garde rien dans mon garage car je change souvent de voitures. J'aime rouler en supercar, même si je n'ai pas les mêmes sensations que j'ai en rallye ou sur circuit.

Quel rapport avez-vous à l'automobile au quotidien ?

Généralement, je roule très peu. Pour les longues distances, j'utilise beaucoup l'avion ou l'hélico. Je prends ma voiture pour conduire ma fille à l'école, aller boire mon café, aller à l'aéroport.

Prenez-vous du plaisir à conduire?

Non. Je m'ennuie. En fait, comparée aux sensations de la compétition que ce soit en rallye ou en circuit, la conduite de tous les jours est une corvée.

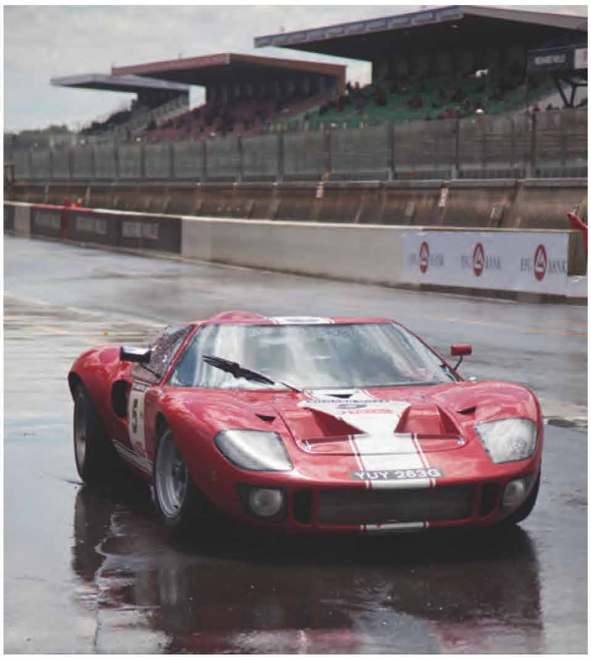
Dans la vie quotidienne, quel conducteur êtes-vous ?
En ville, je suis prudent, car il y a des piétons. Mais, sur les petites routes, ça m'arrive de conduire un peu plus vite.

par Hamid Benmaarouf

FORD GT 40 L'ARME ANTI-FERRARI

Cela peut paraître à première vue invraisemblable, mais Ferrari est en partie responsable de la naissance de la Ford GT 40. En effet, la raison d'être de cette dernière était de mettre un terme à la domination de la firme de Maranello sur la course des 24 Heures du Mans. Sa plastique suggestive, son avance technologique et ses exploits en compétition automobile et surtout dans l'arène sarthoise en ont fait un véritable mythe automobile.

GT 40



En 1964, les choses sérieuses commencent. Le premier châssis est assemblé en mars de la même année, la voiture définitive est dévoilée le 1er avril. Le moteur choisi est un V8 de 4,2L.
Elle est baptisée sobrement GT pour Grand Touring et 40 pour sa hauteur en pouces (1.01 m).

L'histoire de la Ford GT40 est celle d'un mythe automobile, mais aussi d'une revanche. Le début de l'histoire de la Ford GT 40 remonte au début des années 60, quand l'idée de racheter Ferrari germe dans l'esprit d'Henry Ford II. Son objectif était de renouer avec le sport automobile, après un arrêt consécutif aux drames des Mille Miglia et des 24h du Mans de 1955. Participer à nouveau aux courses était un important levier pour à la fois améliorer l'image marketing et retrouver la première place du marché américain, donc mondial. Ce dessein va malheureusement buter contre la fin de non recevoir d'Enzo Ferrari, qui rejette l'offre. Ce dernier cherchait avant tout à contraindre Fiat à augmenter son aide financière, mais il finira par capituler en 1968 en cédant son entreprise à la firme turinoise. Touché dans son orgueil, le rejeton d'Henry Ford décide de fabriquer une voiture de course dans le but de concurrencer la marque Italienne.

En 1962, il tente un premier coup avec la création de la Ford Cardinal, première traction de la marque, mais ce véhicule ne sera jamais commercialisé, car l'essai était mal ficelé. Loin d'être découragé par ce coup d'épée dans l'eau, Henry Ford II se tourne vers les trois firmes britanniques attitrées en compétition : Lotus, Lola et Cooper. C'est finalement Lola qui est retenue, mais dans les faits, c'est Eric Broadley, propriétaire de la marque, qui va prendre le projet Ford comme un projet personnel. Dans le deal, en plus de son assistance technique, Broadley fait acheter à Ford deux châssis de la Lola MK6, prototype construit en 1963, et même s'il n'est pas très performant, il a le mérite d'utiliser un moteur Ford, un V8, en position centrale. Ne s'arrêtant pas en si bon chemin, il jette son dévolu sur John Wyer, ex-directeur sportif d'Aston Martin, Carroll Shelby, qui travaille sur les moteurs et Roy Lunn, concepteur du prototype Mustang I à moteur central. C'est ainsi que la Ford GT 40 voit le jour, à partir d'une petite berline, la Lola Mk6 GT équipée d'un moteur V8 Ford en position centrale, d'Eric Broadley. Le châssis est tubulaire et revêtu d'une carrosserie en fibre de verre.

En 1964, les choses sérieuses commencent. Le premier châssis est assemblé en mars de la même année, la voiture définitive est dévoilée le 1er avril. Le moteur choisi est un V8 de 4,2L. La voiture est modifiée juste après ses premiers essais en raison de son instabilité. Elle est baptisée sobrement GT pour Grand Touring et 40 pour sa hauteur en pouces (1.01 m). Lors de sa première course aux 1000 km du Nürbügring, la voiture pointe à la seconde place, avant d'abandonner sur bris de suspension. Aux 24h du Mans, la voiture n'est pas mauvaise en performances. Ginther et Gregory pointent en tête en début de course, mais abandonnent cette place à leur premier arrêt. Au final, aucune voiture ne voit l'arrivée. La dernière à abandonner celle de Hill/McLaren, boucle 192 tours, avec le meilleur tour en course pour Phil Hill, la seconde, avec Ginther/Gregory boucle 63 tours, Attwood/Schlesser en bouclent 58. Les autres courses de la saison 1964 ne sont pas plus

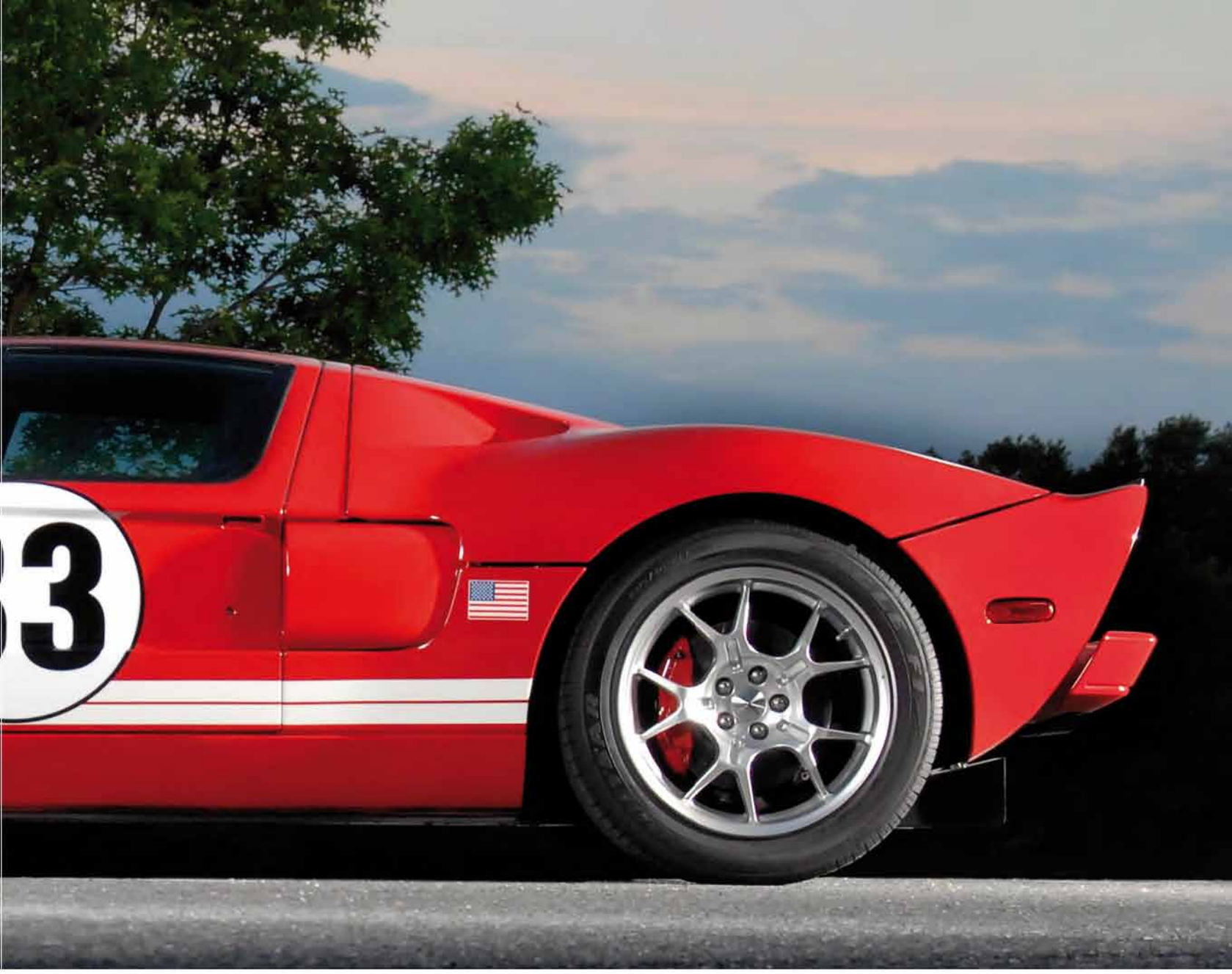
Pour 1967, les Mk II sont revues au niveau aérodynamique et les carburateurs revus pour gagner 15 ch et passent en configuration B.

Auto Légende

En mai 1969, Ford arrête la production de la GT 40. L'année suivante, John Wyer engage deux Ford GT40 aux couleurs Gulf, dont la fameuse n°6 pilotée par Jackie Oliver et Jacky Ickx.

reluisantes et à la fin de la saison, Wyer est licencié.

Ces mauvais résultats ont engendré des changements dans l'organisation avec Caroll Shelby qui prend les commandes du team Ford en 1965 et procède au remplacement du moteur V8 alu par le moteur V8 4,7L, puis il met des jantes en alliage en lieu et place des jantes à rayons. Il modifie aussi la boîte à vitesses. Même si la voiture est plus lourde, elle est plus performante et apportera une victoire aux 2.000 km de Daytona. En revanche, aucun des six bolides engagés au Mans ne passera la ligne d'arrivée au bénéfice de Ferrari qui raflera la mise pour la sixième année consécutive. Si Phil Hill signe la pole position et le meilleur tour en course, sa voiture, qu'il partage avec Amon ne bouclera que 89 tours. La seconde MK II Shelby couvre 45 tours, avec Miles et McLaren.
Inoxydable, Henry ne rend pas les armes, loin s'en faut. La Mk II retente le coup en 1966, mais cette fois-ci, la victoire est au rendez-vous : aux 12h de Sebring, aux 24h de Daytona et surtout dans la Sarthe aux 24h du Mans. Les deux héros de cette course sont le duo



McLaren-Amon, avec 360 tours courus devant Miles-Hulme avec la même distance. La troisième voiture est une autre Ford GT 40 Mk II, confiée à Bucknum-Hutcherson. La voiture gagne cette année-là le titre des constructeurs FIA dans la catégorie des plus de 2.0L et le titre de meilleure voiture sport dans la même catégorie.

Et comme l'appétit vient en mangeant, Ford continuera à engranger les victoires, les unes après les autres. Pour 1967, les Mk II sont revues au niveau aérodynamique et les carburateurs revus pour gagner 15 ch et passent en configuration B. Les MkII sont de nouveau de sortie aux 24h du Mans, avec les toutes nouvelles Mk IV. Cette voiture n'emprunte à la Mk II que son moteur 7.0 L et sa boîte à vitesses. La carrosserie est nouvelle et plus aérodynamique, bénéficiant d'un châssis renforcé. La voiture est du coup bien plus lourde que ses concurrentes, si bien qu'elle se conduit différemment. Si elles subissent une déroute à Daytona, ces voitures remportent les 12h de Sebring. Au Mans, elles signent la pole avec Bruce McLaren avant de dominer l'épreuve. En effet Gurney et Foyt remportent la course, en couvrant 388 tours, en menant depuis la deuxième heure et en collant quatre tours à la Ferrari 330 P seconde au classement. Comme l'année d'avant, la saison se termine avec le titre du Championnat du Monde des voitures de sport. En 1968, le règlement change et les Mk IV sont hors jeu, mais les voitures avec plus de 50 exemplaires construits sont autorisées à concourir. Wyer en profite et revoit le moteur de la Mk I pour le porter à 4.9L. Au Mans John Wyer prend réellement sa revanche en plaçant l'équipage Rodriguez-Bianchi sur la plus haute marche du podium, plus grâce au manque de fiabilité des adversaires (Porsche 908, 907 et 910 en tête) qu'aux réelles performances de la voiture. Néanmoins, grâce à quatre autres victoires dans la saison, le titre au championnat du monde des marques est acquis.

En mai 1969, Ford arrête la production de la GT 40. Une centaine de Ford GT 40 sont sorties de l'usine, dont une trentaine de route.

L'année suivante, John Wyer engage deux Ford GT40 aux couleurs Gulf, dont la fameuse n°6 pilotée par Jackie Oliver et Jacky Ickx. Ces derniers n'obtiennent

Auto Légende

Quand Ford a décidé en 2003 à l'occasion de son centenaire de réinventer la GT40, elle n'a pas pu en exploiter le nom. Baptisée Ford GT, la nouvelle sportive de la marque à l'ovale bleu a été introduite comme un «concept car», avant d'être produite entre 2005 et 2006.

que le 13e temps et sont loin d'être les favoris, face aux Porsche 917. Jacky trouve que traverser la piste en courant puis s'élancer le plus rapidement possible sans prendre le temps de se harnacher correctement est une prise de risque totalement inutile.

Lors du départ des 24h 1969, il se dresse donc contre l'ACO (Automobile Club de l'Ouest) en traversant la piste tranquillement et en prenant le temps d'attacher sa ceinture dans le but de protester contre les départs « type le Mans ». Pas soutenu le moins du monde par les autres pilotes, Jacky Ickx démarre dernier. La GT 40 P/1075 remonte lentement mais sûrement le peloton et à trois heures de l'arrivée, elle pointe déjà en deuxième position. Elle remporte la course avec le plus petit écart de l'histoire, 120 mètres seulement devant la Porsche 908 d'Herrmann. La P/1075 devint ainsi la première voiture à remporter deux fois l'épreuve. Ce fut là la quatrième et dernière victoire de Ford aux 24h du Mans.

L'année1970 marque le retrait de Ford de la compétition pour ne pas subir la domination des Porsche 917. Ainsi, à force de courage, d'audace et de détermination, Henry Ford II réussit son pari de faire gagner une Ford sur le terrain de Ferrari, non pas une fois mais quatre années consécutives.

Avant de conclure, il sied de mentionner la MK III, conçue pour la route. Construite à seulement sept exemplaires, elle se distingue de la voiture de course par ses quatre phares et son arrière modifié pour greffer un coffre à bagage. Il y a lieu de noter que Wyer proposait également une version routière de la MK I.

Le caractère mythique de la GT 40 a incité de nombreux artisans à fabriquer des répliques de ce modèle d'exception. Ce succès a poussé une société britannique à en acheter le nom (GT40). Quand Ford a décidé en 2003 à l'occasion de son centenaire de réinventer la GT40, elle n'a pas pu en exploiter le nom. Baptisée Ford GT, la nouvelle sportive de la marque à l'ovale bleu a été introduite comme un « concept car », avant d'être produite entre 2005 et 2006. Camilo Pardo, à la tête du studio Living Legends de Ford, sera le chef de projet de cette création. La première fournée est une sportive de haute performance, à deux places, dont le design est inspiré de la GT 40, avec un niveau de performance équivalent. Le moteur, en position centrale, est un V8 de 5,4 litres suralimenté, produisant 550 chevaux et 680 Nm de couple. Sa vitesse maximale a été limitée électroniquement à 320 km/h.

Moto Nouveautés

par Lina Mouafak

Kawasaki
NINJA H2R

Conçue pour incarner le summum de la performance du monde de la moto, la Ninja H2R est d'ores et déjà une icône. Créée grâce à la collaboration étroite entre plusieurs divisions de Kawasaki Heavy Industries, la Ninja H2R dispose d'un moteur de pointe, de performances dantesques, d'un châssis aux qualités dynamiques irréprochables et d'une foule de petits détails qui incarnent le savoir-faire artisanal de Kawasaki. Tout ceci fait de cette machine un chef d'œuvre.
La Ninja H2R est homologuée pour évoluer uniquement sur circuit.

Kawasaki a profité du salon EICMA de Milan pour nous en dire plus sur sa H2R, le 4-cylindres de la Ninja H2R développera 326 chevaux !
Côté performances, une turbine en aluminium taillée avec une parfaite précision dans la masse est prévue pour tourner à 130. 000 tr/mn quand l'aiguille du compte-tours atteindra les 14.000 tr/mn du régime maxi. Impressionnant !

Des ailerons développés par des ingénieurs en aérospatiale s'avèrent indispensables pour plaquer la roue avant au sol à cette vitesse ! Le carénage en carbone protège le pilote, sans alourdir la machine, qui troque son câble d'accélérateur contre le Ride by Wire. Avec de telles performances, l'électronique joue un rôle clé. Et de toute évidence, ce qui est possible aujourd'hui ne l'aurait pas été il y a quelques années. Les assistances (notamment le KRTC) vous permettent d'exploiter le potentiel de la H2R avec une sérénité inattendue.
La délivrance de la puissance, linéaire et sous contrôle permanent, vous permet malgré de tout de jouer, de vous faire de sacrées sensations, même avec une puissance énorme à la roue.
Et ce n'est pas la moindre des qualités de cette moto d'exception, justement, que de mettre un tel potentiel à votre portée, d'autant plus que vous pouvez aussi compter sur un freinage ABS pour jouer avec les limites.

Certaines motos avaient tutoyé voire atteint le stade de la folie. La Kawasaki Ninja H2R dépasse tout cela. Avec cette sportive totalement surréaliste, la firme d'Akashi ose commercialiser un engin délirant. Une sportive radicale largement plus puissante qu'une machine de MotoGP !

par Lina Mouafak

Big Bang Unico Full Magic Gold

Cela fait déjà dix ans que Hublot fabrique sa fameuse Big Bang. Cette montre est devenue une véritable icône en quelques années. Afin de célébrer cet anniversaire, la marque vient de présenter sa Big Bang Unico Full Magic Gold. Un chrono en or massif absolument inrayable.

La Big Bang Unico Full Magic Gold est un chrono en or massif, le fameux Magic Gold, mis au point par Hublot, en partenariat avec l'Université de Lausanne, qui accueille le calibre maison Unico, le seul or inrayable au monde. À ce jour, Hublot est toujours la seule et unique marque à offrir ce matériau, dont la dureté est proche des 1000 Vickers, soit plus de deux fois supérieure à l'or 18 carats « standard », qui atteint seulement les 400 Vickers.

Naturellement, le Magic Gold est protégé par des brevets. Il est titré 18 carats par le Bureau du contrôle des métaux précieux. Depuis novembre 2011, date de la présentation du Magic Gold à la presse du monde entier, Hublot s'est doté des moyens permettant de produire entièrement le matériau en interne, grâce à une fonderie high-tech qui se trouve dans la manufacture à Nyon, intégrant des procédés comme le frittage des céramiques et la coulée des métaux sous haute pression.

Ce matériau révolutionnaire est, rappelons-le, une fusion de l'or 24 carats avec les dernières connaissances high-tech sur les matériaux. Pour son élaboration, les composants réalisés dans cette matière suivent un processus complexe : le carbure de bore en poudre est préalablement mis en forme dans des moules s'approchant de la forme finale des pièces. Les préformes sont ensuite durcies à très haute température, créant une structure rigide et poreuse. Après cette opération, de l'or 24 carats allié à 3%, en fusion liquide, est injecté à très haute pression pour que le métal remplisse les pores de la céramique, réalisant la « fusion » des deux, pour donner le Magic Gold.

Près de trois années de collaboration et de recherches ont permis d'obtenir ce résultat : un or inédit conférant au précieux métal une quasi inaltérabilité, tout en conservant ses qualités propres.

Cette Big Bang n'est produite qu'à 250 exemplaires. Elle est dotée d'un boîtier de 45 mm (étanche à 100 mètres), abritant le calibre « maison » Unico. Il s'agit d'un beau mouvement chrono Flyback, affichant une réserve de marche de 72 heures. Les puristes apprécieront la « douceur » des poussoirs

HUBLOT
SWISS

LES FOLLES SAVEURS DE AYYOUB LE MAGNIFIQUE !

Le 'M' Restaurant Lounge, d'une architecture Art déco, habillé d'or et de noir inspiré tout droit de l'univers de "Gatsby le magnifique" est un lieu à l'atmosphère chaude et élégante.

Les cuisines du "M" sont sous la direction du talentueux Chef Ayyoub El Ouadi enfant du pays et voyageur qui aime les horizons marins. Natif d'Essaouira il a fait ses classes au sein du Lycée Hôtelier de La Rochelle. Il s'est ensuite forgé une réputation en intégrant les cuisines du chef étoilé Christopher Coutanceau, suivi de jolies maisons étoilées telles que l'Arpège pour finalement revenir au Maroc et ouvrir son propre établissement à Tanger. Friand de nouveau challenge il a participé à de nombreux événements et concours gastronomiques tels que le festival Tanjazz et le célèbre MarrakChef 2014. Pour la petite histoire il est considéré par les jurys du MarrakChef comme étant "l'un des chefs les plus talentueux de sa génération". Ayyoub El Ouadi offre au "M" une carte variée et inédite à base de produits frais du terroir renouvelés en fonction des saisons qu'il magnifie de sa touche inventive. Toutes les saveurs y sont exploitées avec passion et soucis du détail notamment dans le dressage des assiettes.

RESTAURANT LOUNGE
PALAIS MEHDI

PALAIS MEHDI
CIRCUIT DE LA PALMERAIE, MARRAKECH
Ouvert tous les soirs à partir de 19h30
T. : +212 6 61 80 63 99 ou +212 5 24 30 08 02
Chauffeur à disposition sur demande
WWW.PALAIS-MEHDI.COM

Sport d'élite

par Lina Moustak

Snow Polo Tremblant

Le polo a souvent été décrit comme étant le sport des rois ou même le roi des sports. Quoi qu'il en soit, nul besoin d'être une tête couronnée pour pouvoir y jouer, sa popularité s'étant d'ailleurs accrue ces dernières années. On peut avoir le plaisird'y jouer en ayant tant un seul cheval que toute une écurie.
Le défi de ce jeu est d'allier l'habileté de l'athlète et du cavalier aux efforts des montures, dressées aux rigueurs du jeu.
Cette année, Mont-Tremblant est fière d'annoncer qu'elle sera l'hôte de la toute première compétition canadienne de polo sur neige. En février 2015, deux équipes canadiennes étaient en compétition pour le titre de champion de polo sur neige Tremblant.

Les co-fondateurs de polo sur neige Tremblant et promoteurs de l'événement sont Herbert Ratsch, de Sotherby's International Realty HR (Québec), Marc Perreault, fervent joueur de polo et président-fondateur de Landco, une entreprise ayant réalisé plusieurs projets dans la région, et Justin Fogarty, président de Snow Polo Canada et de Lawyers Polo. Solidement engagés dans les événements et la communauté de Tremblant, ils veulent promouvoir Snow Polo Tremblant à l'international.

Leur objectif est d'obtenir le même succès que les autres événements de polo d'hiver, qui ont lieu en Suisse, aux États-Unis et en Chine et d'attirer des adeptes de compétitions de polo du monde entier, tout en intéressant et en éduquant le public canadien à ce sport unique.

Mont-Tremblant est situé dans la chaîne de montagnes des Laurentides au Québec, à environ 130 km (81 miles) au nord-ouest de Montréal et à 140 km (87 miles) au nord-est d'Ottawa, avec un accès facile par les deux villes et l'aéroportinternational de Mont-Tremblant.
Tremblant est célèbre pour sa station de ski et son nom vientdes Algonquins, qui l'ont décrit comme la « montagne qui tremble ». Tremblant a été élue station de ski n°1 dans l'est de l'Amérique du Nord par le magazine Ski, pendant ces seize dernières années !

Plus de deux-mille personnes se sont donné rendez-vous sur le somptueux lac Tremblant, afin d'assister à ce tout premier match de polo sur neige. Avec pour toile de fond le splendide Hôtel Quintessence, surplombé par les pentes de ski de Tremblant, le terrain de 130 m de long a permis aux six cavaliers de disputer une partie amicale opposant l'équipe canadienne à l'équipe internationale. Nul besoin de connaître les règles du jeu pour apprécier le spectacle. Ce dernier a su ravir un public enthousiaste qui semblait fasciné par l'adresse des cavaliers et la fougue de leurs montures.
Le premier match de Snow Polo qui s'est déroulé le samedi 28 février, sur le lac Tremblant, a été qualifié de véritable réussite, tant par les spectateurs que par les joueurs et organisateurs. Cette partie inaugurale, remportée quatre à deux par l'équipe du Canada, laisse entrevoir un bel avenir pour le polo sur neige à Mont-Tremblant.Encore plus passionnant, à compter de 2016, l'événement va se transformer pour devenir un événement international, avec des équipes venues du monde entier, qui seront en compétition pour ce qui deviendra bientôt un titre convoité dans la communauté du polo.

Mont-Tremblant est situé dans la chaîne de montagnes des Laurentides au Québec, à environ 130 km (81 miles) au nord-ouest de Montréal et à 140 km (87 miles) au nord-est d'Ottawa, avec un accès facile par les deux villes et l'aéroportinternational de Mont-Tremblant.

Cigare

par Antoine Delmas

Montecristo

Open Eagle

Le Montecristo Open Eagle est un cigare qui a du flair. En effet, la gamme "Open" de Montecristo signifie l'ouverture du marché avec les USA dans l'hypothèse de la levée de l'embargo cubain par les États-Unis d'Amérique avec l'arrivée du Président Barack Obama à la Maison Blanche Il est vrai que cela a pris du temps, mais les Américains pourront bientôt profiter de cette vitole.

À cru, les arômes de chocolat et de bois sont bien présents. L'embrasement s'opère aisément, les premières bouffées sont onctueuses au palais, avec des tonalités de vanille et de cèdre.

Le Montecristo Open Eagle est spécialement conçu pour ceux qui sont des fumeurs de cigare novices. C'est un superbe habano de corps moyen, parfaitement adapté pour ceux qui aiment les cigares légèrement aromatisés. Il offre une large gamme d'options pour tous les amateurs de cigares. Il peut être fumé pendant les premières heures de la journée et peut également être accompagné par des vins et des liqueurs. Sa force est moyenne et il est parfaitement équilibré. Il possède une ample palette aromatique. C'est un grand robusto, qui délivre des notes végétales évoluant vers le poivre et le bois précieux.

L'Eagle est un module de type Geniales (Canonazo), possédant des caractéristiques de cigare plutôt léger, avec une cape colorado, lisse et bien tendue. Une vitole au format déjà imposant, l'Eagle est bien construit, présenté dans une cape grasse et soyeuse. À cru, l'arôme de chocolat et de bois sont bien présents. L'embrasement s'opère aisément, les premières bouffées sont onctueuses au palais, avec des tonalités de vanille et de cèdre, un grand sentiment de douceur, sans trop de complexité. La cendre assez compacte confirme la bonne qualité de cette vitole. Le second tiers confirme la douceur du début et la grande linéarité de cette vitole. Le final fait renaître des arômes de bois. C'est un cigare à recommander à des amateurs débutants, voulant expérimenter ce type de module.

Hightech

par Hicham Rehane

OPPO
S'installe au Maroc

Avis au geeks, Oppo débarque au Maroc pour capturer la beauté !
Le célèbre opérateur de téléphonie chinois,OPPO, fait du Maroc son point de départ pour sa conquête del'Afrique. Innovation, design, technologie les atouts des produits de OPPO sont conçus pour plaire aux plus exigeants.
OPPO Maroc a dévoilé aux médias marocains le 26 mars dernier ses modèles R5 et le N3, qui serontaussitôt commercialisés au royaume. Conscient du potentiel qu'offre le marché de téléphonie mobile marocain, OPPO a choisi le moment opportun pour commercialiser ses produits innovants et à la pointe de la technologie, à savoir le lancement de la 4G.

Créée en 2004, Oppo est désormais une référence mondiale dans la fabrication des produits technologiques, notamment les smartphones et autres accessoires et contrôle d'importantes parts de marché dans le monde, à savoir : l'Asie du Sud-Est, l'Australie, le Moyen-Orient et l'Amérique, où la marque est connue pour ses lecteurs Blu-ray et récemment les produits HiFi (casques, amplis).

Et ce sont les ambitions d'OPPO Maroc : des parts de marché pouvant atteindre 10%, dans les deux ans à venir. Confiant dans sa première implantation africaine et grâce à ses produits innovants et d'excellente qualité, l'opérateur compte grignoter des parts de marchés aux acteurs du mobile déjà implantés auMaroc et atteindre ainsi une vitesse de croisière dès les premiers mois d'activité, à l'instar des autres pays où le groupe est présent.

BANG &OLUFSEN

90 ans

Bang & Olufsenc fête ses 90 ans en grande pompe, avec l'ouverture de son nouveau showroom au 203, boulevard D'Anfa et l'organisation de journées découverte, en avant-première de la nouvelle collection Chic et Tendance B&O.

Fabriqué à partir de matériaux d'exception, avec un souci du détail sans compromis. La BeoLab 18 est une enceinte intemporelle, qui fera l'admiration des générations futures. Inspirée par la légendaire enceinte BeoLab 8000. BeoLab 18 met à l'honneur une silhouette classique, avec de nouveaux niveaux de performance.
L'incroyable nouveauté Immaculate Wireless Sound de Bang &Olufsen combine design, technologie acoustique et qualité sonore sans précédent, portant ainsi le son sans fil vers des niveaux de qualité jamais atteints, avec seulement un câble d'alimentation pour chaque enceinte.
La lentille acoustique diffuse une qualité de son optimale dans la pièce selon un arc horizontal de 180 degrés. Cette magnifique lentille en aluminium est soulignée d'un subtil éclat vert lorsque la BeoLab 18 est allumée. Une extraordinaire touche de technique au cœur de laquelle réside le son.
Le modèle BeoVision Avant fait aussi partie des nouveautés du showroom casablancais, conçu selon un processus technologique extrêmement élaboré, qui permet d'offrir une image ultra haute définition (4K) de qualité inégalée.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI

Misano World Circuit Marco Simoncelli

Misano World Circuit est le grand parc thématique de la rivière de Rimini dédié aux moteurs, où ont lieu des manifestations sportives d'une importance mondiale. C'est un point de référence mondial de la passion vouée aux moteurs automobiles.

DUCATI
TUDOR
DUCATI
TUDOR

Evasion de rêve

Misano World Circuit Marco Simoncelli est un circuit italien basé à côté de la ville de Misano Adriatico (Province de Rimini), dans le frazione de Santamonica. Conçu à l'origine en 1969 avec une longueur de 3,488 kilomètres, il a accueilli sa première épreuve en 1972. En 1993, la longueur a été portée à 4,064 kilomètres.
Le Circuit international de Santa Monica est l'un des circuits les plus renommés pour le Moto GP. Après de gros travaux de modernisation en 2006, pour l'agrandissement des tribunes pour les spectateurs et l'allongement du trajet de la piste jusqu'à 4,180 km, en lui donnant une largeur de 14 m, le circuit a été réintégré dans les étapes du grand motocyclisme. Ces interventions ont permis au circuit d'être reconnu comme l'un des meilleurs et plus sûrs circuits de motocyclisme du monde.
En effet, depuis 2007, il est l'hôte du Grand Prix moto de Saint-Marin, dans le cadre du Championnat du monde de vitesse. Cette même année, le sens du circuit a été inversé. L'édition 2010 est marquée par la mort du pilote de 19 ans, Shoya Tomizawa. Il est décédé à l'hôpital des suites des blessures qu'il a subies dans un accident pendant la course des Motos 2.
Suite au décès de Marco Simoncelli au Grand Prix de Malaisie le 23 octobre 2011, le conseil d'administration du complexe sportif de Misano a décidé à l'unanimité, le 3 novembre 2011, de rebaptiser le circuit du nom du pilote italien.
Début 2015, le Misano World Circuit Marco Simoncelli vient de commencer toutes une série de travaux qui visent à resurfacer la piste, mais aussi à réaliser plusieurs modifications, qui permettront de proposer un tracé alternatif de 3,2 km, qui sera utilisé pour les journées de roulage et d'autres compétitions.Les travaux sont réalisés par Studio Dromo, qui emploiera des matériaux spécifiquement conçus pour résoudre les problèmes liés à l'air marin, le circuit étant situé à quelques centaines de mètres des plages de Rimini. Les principaux objectifs sont d'améliorer la sécurité sur la piste, mais aussi de réduire la pollution sonore et de diminuer l'impact environnemental de l'ensemble des infrastructures. D'après le designer JarnoZaffelli, les travaux n'utiliseront que des matériaux dernier cri, tous produits en Italie et devraient faire de Misano l'un des circuits les plus modernes au monde.
Chaque année, le circuit accueille avec enthousiasme les événements du Grand prix de San Marino et de la Côte de Rimini et Riccione du Motomondial et aussi la compétition traditionnelle du Championnat mondial de Superbikes. Le Grand Prix de Misano Adriatico attire en effet chaque année des milliers de passionnés et de spectateurs, qui se rassemblent pour assister au grand prix sur la piste de Santa Monica !

REPSOL
93
DUCATI
TIM

Team JD Motorsport
25
Motta

Art

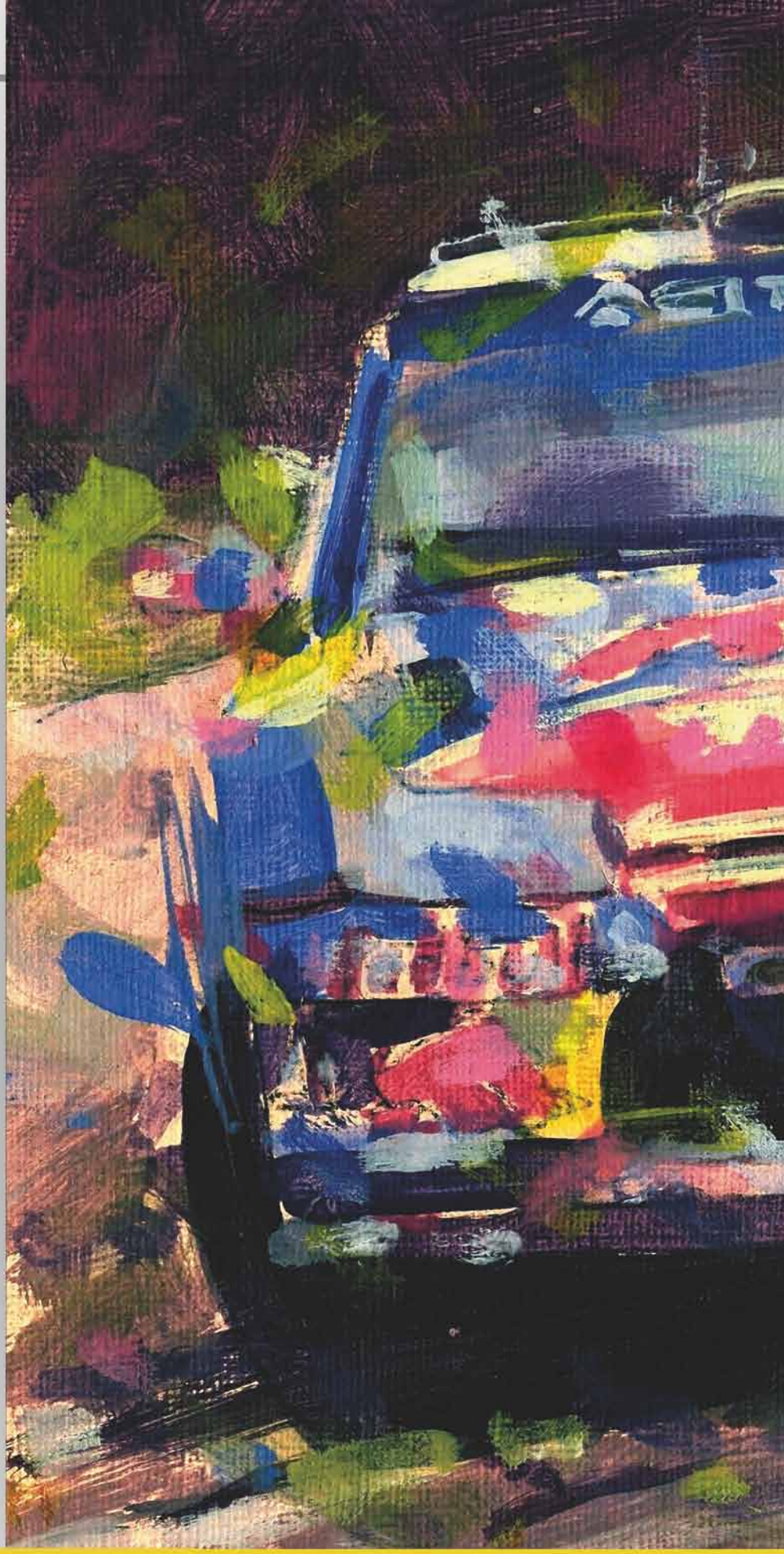
par Antoine Delmas

Rob Ijbema

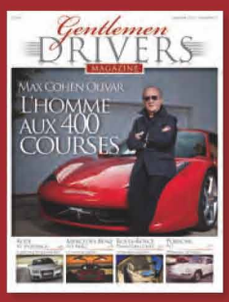
28 mai 1961 (Amsterdam)

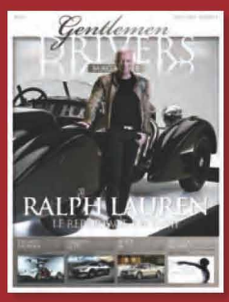
Passionné par l'art les voitures et les courses automobile, il aime dessiner ce monde exaltant. Son style flamboyant unique est reconnu par les galeries, les pilotes, les équipes de course, les collectionneurs privés et amateurs de course automobile à travers le monde.

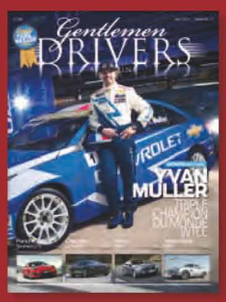
www.car-a-day.blogspot.com

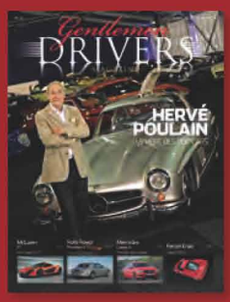


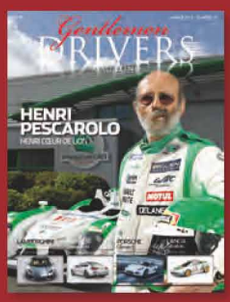
Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

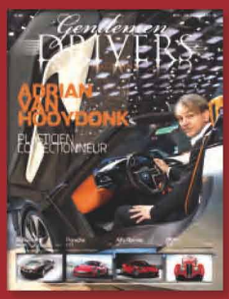


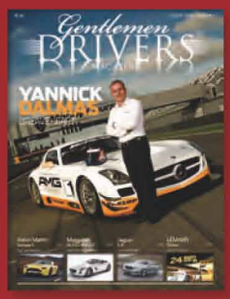


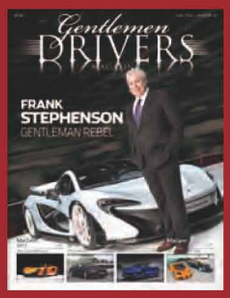












www.gentlemendriversmag.com

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 - 2e 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 - 2e 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

NISSAN
Innovation that excites
NOUVEAUX CROSSOV
ÉPATANTE CETTE GAMME !
JUKE
QASHQAI
NISSAN JUKE
À PARTIR DE
199 000 Dhs TTC
Hors peinture métallisée et frais d'immatriculation
NISSAN Q
À PARTIR DE
232 00
Hors peinture métallisée et frais d'in
• CRÉDIT GRATUIT • GARAN
PHOTO NON CONTRACTUELLE
CASABLANCA SMVN : 05 22 46 03 35
RÉSEAU AUTO HALL
AGADIR : 05 28 83 81 90/91/19 - 05 28 83 84 41 - BENI MELLAL : 05 23 48 31 19 - CASABLANCA ABDELMOU
FÈS : 05 35 62 59 51 - 05 35 62 40 31 - KARIA : 05 35 62 89 32 - KENITRA : 05 37 37 99 66 - 05 37 37 31 26 -
OUJDA : 05 36 52 40 20 - RABAT : 05 37 72 58 46 - 05 37 73 08 95 - RABAT II : 05 37 29 08 82/36 40/04 73 - SAF
NISSAN.MA

VER NISSAN

ASHQAI

0 Dhs TTC
nmatriculation

NISSAN X-TRAIL

À PARTIR DE
344 000 Dhs TTC
Hors peinture métallisée et frais d'immatriculation

NTIE 3 ANS OU 100 000 KM

TBWA\ALIF

MEN : 05 22 86 36 32 - **CHICHAOUA :** 05 24 35 37 74 - **DAKHLA :** 05 28 93 14 12 - **EL JADIDA :** 05 23 37 37 22
MARRAKECH I : 05 24 44 84 22 - **MARRAKECH** II : 05 24 35 47 20/42 12/44 56 - **MEKNES :** 05 35 55 12 70/72
I : 05 24 46 28 10 - **SETTAT :** 05 23 40 26 75 - **TANGER :** 05 39 39 40 56/38 61 - **TETOUAN :** 05 39 71 52 05/06/07

GROUPE AUTO HALL

ALFA ROMEO GIULIETTA.

OUBLIEZ LE DESIGN RACÉ. OUBLIEZ L'ÉLÉGANCE DES NOUVEAUX INTÉRIEURS.
OUBLIEZ LE NOUVEAU SYSTÈME MULTIMEDIA UCONNECT™ AVEC ÉCRAN TACTILE.

/ ALFAROMEO MAROC WWW.ALFAROMEO.CO.MA

ASSISTANCE ROUTIERE ET CONCIERGERIE OFFERTES - POSSIBILITE DE SOUSCRIRE A UNE EXTENSION DE GARANTIE.

•**CASABLANCA :** SHOWROOM JEEMEO CARS - ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI - TÉL : 05 22 77 83 50. •**RABAT :** GMD - BD HASSAN II, 9 EX-VITA, ROUTE CASABLANCA - TÉL : 05 37 79 31 57 •**EL JADIDA :** JORF LASFAR AUTOMOBILE - IMMEUBLE ABOU EL FARAJ, ROUTE DE MARRAKECH - TÉL : 05 23 34 05 32. •**AGADIR :** FENIE BROSSETTE - ROND-POINT 40 N° 46, DCHEIRA ELJIHADIYA - TÉL : 05 28 32 25 81 / 82.

Alfa Romeo avec

EXPO MILANO 2015

ET MAINTENANT PRENEZ LE VOLANT

OUBLIEZ LE SÉLECTEUR DYNAMIQUE ALFA DNA. ET MAINTENANT PRENEZ LE VOLANT.

ALFA ROMEO

•**MARRAKECH** : AUTO HALL MARRAKECH - 13 ROUTE DE CASA BELAAGUIDE RN 9 PK 232,6 - TÉL : 05 24 35 44 56 / 05 24 35 47 20. •**MOHAMMEDIA** : LISA AUTO - BD HASSAN II - TÉL : 05 23 32 12 08/09. • **KÉNITRA** : VÉNICIA MOTORS SARL - ANGLE AV. MOULAY YOUSSEF ET AV. YOUSSEF IBN TACHEFIN - TÉL : 05 37 37 65 89. •**TANGER** : VALENTINO AUTO MOTOR - AV DES FAR, ROUTE DE RABAT - TÉL : 05 39 31 82 22.